

N° 60

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981

AVIS

PRESENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Moission, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Splingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 41), 475 (tome XVIII), et in-8° 57.

Sénat : 57 et 58 (annexe 33) (1981-1982).

Loi de Finances - Aéroports - Aviation civile - Transports aériens - Constructions aéronautiques.

SOMMAIRE

	Pages
I.- LA CONJONCTURE INTERNATIONALE	6
II.- LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE	8
A. La flotte	8
B. Le trafic	9
1. Résultats enregistrés en 1980	9
2. Premiers résultats enregistrés en 1981	10
C. Situation financière	10
III.- L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS (U.T.A.)	13
A. La flotte	13
1. Avions mixtes passagers frêt	13
2. Avions-cargos	13
B. Activité en 1980 et perspectives 1981	14
1. Activité en 1980	14
C. Principales modifications apportées aux dessertes	15
1. Réseau africain	15
2. Réseau Extrême-Orient	15
IV.- AIR INTER	16
A. La flotte	16
B. Activité de la compagnie	17
1. Trafic enregistré en 1980	17
2. Premiers résultats obtenus en 1981	17

C. Participation d'Air Inter au trafic aérien intérieur	17
D. Le problème de la concurrence air-fer	18
E. Résultats financiers	19
F. Conditions d'exploitation des liaisons France-Corse	19
V.- L'AEROPORT DE PARIS	21
A. Activité en 1980	21
B. Premiers résultats de l'exercice 1981	21
C. Répartition entre les différents aéroports	22
D. Conditions de fonctionnement de Roissy Rail	22
1. Roissy Rail	22
2. Orly Rail	23
E. Perspectives de développement de Roissy	23
F. Situation financière	23
VI.- LE TRANSPORT AERIEN DE TROISIEME NIVEAU	25
A. Le trafic	25
B. Les compagnies « dites » de troisième niveau	25
C. Perspectives européennes	26
VII.- LES AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER	27
A. Aéroports métropolitains	27
1. Mouvement des passagers	27
2. Le fret	27
B. Aéroports d'Outre-Mer	27
VIII.- LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES	29
A. Le Concorde	29

B. La famille Airbus	29
1. A 300 B 2 et B 4	29
2. Airbus A 310	30
3. L'A 300 600	30
4. L'A 320	31
C. Les moteurs	31
1. Le CF M 56	31
2. Autre coopération franco-américaine	32
CONCLUSION	33
EXAMEN EN COMMISSION	35

MESDAMES, MESSIEURS,

La situation de nos *transports aériens* et de nos constructions aéronautiques étant largement influencée par la conjoncture mondiale nous proposons de vous indiquer, tout d'abord, comment celle-ci a évolué depuis le début de 1980.

Nous examinerons ensuite la situation de nos principaux transporteurs aériens, celle de l'Aéroport de Paris et des aéroports de province, enfin, les problèmes de la construction aéronautique civile.

I.- LA CONJONCTURE INTERNATIONALE

Nous avons dit l'an dernier nos craintes de voir les mesures de déréglementation mises en oeuvre par les Etats-Unis sur leur réseau intérieur puis sur leurs liaisons extérieures déboucher sur une concurrence désordonnée porteuse de graves difficultés pour l'ensemble des compagnies.

Les événements ne nous ont que trop donné raison et la situation a même empiré de façon encore plus dramatique que prévu, l'excès désordonné de l'offre de transport à des tarifs souvent inférieurs aux prix de revient eux-mêmes en hausse sensible, n'ayant rencontré que la faible contrepartie d'une demande déprimée par la récession économique.

Aussi, après une année 1980 où le nombre de passagers a diminué de 0,5 % et, même si en 1981 le trafic marque une tendance à l'amélioration, c'est comme l'an dernier, par un déficit collectif dépassant sans doute 12 milliards de francs que se soldera l'année 1981 pour l'ensemble des compagnies régulières.

Malgré ces multiples causes, il est incontestable que cette situation difficile traduit l'échec des mesures américaines visant essentiellement, au nom du libéralisme, à remplacer le système jusqu'ici en vigueur de l'octroi limité de droits de trafic et de la fixation multilatérale des tarifs, par la suppression des limites de capacités et de fréquences accordées à tous et l'instauration d'un régime bilatéral de prix de transport largement orienté vers les bas tarifs.

En raison de cette concurrence « sauvage » que se livrent les compagnies régulières entre elles, et les compagnies régulières avec les compagnies « charter », les entreprises les plus solides sont littéralement aujourd'hui au bord de la banqueroute.

C'est ainsi que la PANAM qui a réalisé au seul premier trimestre 1981 220 millions de dollars de déficit soit presque autant que ses pertes de l'ensemble de l'année 1980 (250 millions de dollars) a dû vendre son siège social, sa chaîne hôtelière Intercontinental, diminuer de 10 % le salaire de ses 30 000 employés et bloquer leurs rémunérations à ce niveau jusqu'à la fin de 1982. On nous a même dit que cette compagnie cherchait à vendre ses avions à son personnel pour se renflouer.

Autre exemple : la British Airways qui a terminé son dernier exercice avec un déficit de 1,5 milliard de francs, licencié 9 000 personnes et vendu 3 Boeing 747 et un Lockheed Tristar.

Enfin les compagnies européennes ne sont pas épargnées et tandis que la SABENA annonce 800 millions de francs de déficit, et la LUFTHANSA 300 millions de francs, la SWISSAIR, elle-même traditionnellement bénéficiaire reconnaît être en perte.

Dans cette ambiance qu'il n'est pas exagéré de qualifier de dramatique, la seule lueur d'espoir réside dans la remise en cause qui semble s'amorcer aux Etats-Unis à l'initiative de la nouvelle majorité républicaine, de la déréglementation conçue et inaugurée par l'administration démocrate.

Signalons également l'appel à la rigueur et au réalisme récemment lancé par l'I.A.T.A. à Cannes en notant que les Américains n'envisageaient rien moins que la suppression de cet organisme international condamné par eux, toujours au nom du libéralisme.

Quoiqu'il en soit on imagine aisément les répercussions que les difficultés de trésorerie éprouvées par la quasi totalité des entreprises vont entraîner pour les constructeurs d'avions qui escomptaient vendre aux entreprises de l'ordre de 100 milliards de dollars de matériels au cours des douze années à venir...

Comme nous allons maintenant le voir notre compagnie nationale n'a pu traverser sans dommage cette difficile période.

II.- LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

A. LA FLOTTE

Au 1er août 1981, la flotte de la compagnie se présentait comme suit :

Concorde	7
Boeing 747	24
Boeing 707	8
Boeing 727	29
Airbus A 300 B2	9
Airbus A 300 B4	11
Caravelle	8
Boeing 747 Cargo	4
Boeing 707 Cargo	3
TOTAL	95

On aura une meilleure appréciation du rôle exact des différents appareils en service en notant que les Boeing 747 gros porteurs représentent à eux seuls 60,5 % de l'offre de transport de la compagnie, contre 15,3 % pour les Airbus, 11,2 % pour les Boeing 727 et seulement 5,9 % pour les Boeing 707 et 2,6 % pour les Caravelle.

A signaler dans ce domaine le taux exceptionnellement élevé d'utilisation des Boeing 747 « combinés » qui ont volé en moyenne 12 h 36 par jour !

Les commandes en cours portent sur 3 Airbus A 300, 3 Airbus A 310, 4 Boeing 747 passagers, 2 Boeing 727 et 3 Boeing 747 Cargo.

Le retrait progressif d'exploitation des Caravelle pose depuis l'an dernier le problème de leur remplacement par des appareils moyens courriers plus modernes. La Compagnie Air France avait dans ce but jeté son dévolu sur le Boeing 737, mais cette décision est depuis le départ bloqué par l'opposition des mécaniciens de l'entreprise exigeant que ces appareils soient pilotés à trois alors qu'ils sont partout hors de France pilotés à 2 (pilote et copilote) sans que la sécurité en soit affectée.

De ce fait, la Compagnie, qui a dû abandonner un certain nombre de lignes moyens courriers, subit un handicap important vis-à-vis des compagnies concurrentes équipées d'appareils modernes de 100 à 110 places.

De plus, compte tenu de l'importante augmentation du prix des appareils américains et des difficultés financières de la compagnie, il n'apparaît plus aujourd'hui évident que la direction de la société maintienne son intention d'achat de ces « 737 » dont le prix, traduit en francs, a considérablement augmenté. Elle ne pourrait d'ailleurs le faire, dans les circonstances présentes, que moyennant une aide substantielle de l'Etat.

Votre Commission souhaiterait connaître sur ce point le point de vue du Gouvernement et ses intentions, compte tenu des graves répercussions de ce problème sur l'embauche éventuelle de nouveaux pilotes.

Les 110 postes éventuellement offerts par Air France seraient, en effet, bien venus au moment où les élèves de l'école de St-Yan ne trouvent plus de débouché.

B. LE TRAFIC

1. Résultats enregistrés en 1980

a) passagers

L'ensemble du *trafic subsonique* n'a marqué en 1980 qu'une légère progression de 1,6 %, cette quasi stagnation recouvrant, cependant, des situations fort diverses : ainsi qu'en témoigne le tableau suivant concernant les taux d'évolution par secteur (en milliers de passagers/ km).

Amérique du Nord	4 928 100	+	1,3 %
Amérique du Sud	1 852 000	+	0,6 %
Antilles	3 356 400	+	11,8 %
Asie	3 723 000	-	2,6 %
Afrique et Océan indien	2 929 400	-	1,3 %
Afrique du Nord	2 332 100	+	7,1 %
Proche-Orient	1 186 100	+	7,7 %
Europe	3 246 700	-	4,2 %
Province Europe	667 500	+	0,4 %
Métropole	531 800	+	10,2 %

Cette évolution qu'on peut considérer comme satisfaisante dans le climat qui a prévalu l'an dernier paraît pour l'essentiel, dû à la nouvelle politique commerciale de la compagnie qui a diversifié au maximum ses services en offrant aux passagers trois formules : Air France-Vacances et les classes « économiques » et « affaires », cette dernière se substituant en partie à la première classe.

C'est ainsi que le coefficient d'occupation a été sur les vols « vacances » de 78 % sur New-York et 70 % sur Montréal.

Concernant le trafic *supersonique*, on note une baisse globale des résultats de 9,7 % malgré de très bons résultats enregistrés sur New-York.

La poursuite de l'exploitation du Concorde pose donc toujours un problème. Une solution intermédiaire pouvant consister dans la fermeture d'une ou plusieurs liaisons dont les résultats sont particulièrement médiocres.

b) le fret

Bien qu'affecté par la réduction des échanges commerciaux internationaux, le trafic de fret de la compagnie sans connaître les taux d'expansion élevés précédemment enregistrés (+ 13 %, en 1978 et 1979) a cependant progressé de 5 %. La part des vols tout cargo reste majoritaire avec 52,3 %.

Les recettes retirées de cette activité ont fortement progressé et représentent maintenant 19 % des profits commerciaux de la compagnie.

2. Premiers résultats enregistrés en 1981

Les premières indications concernant le premier semestre de la présente année font apparaître une expansion du trafic global de passagers de 7,3 % plus sensible sur les Antilles (+ 15 %), sur l'Europe (+ 12,9 %) et sur la métropole (+ 11,4 %).

Concernant le fret, si la progression d'ensemble est du même ordre que précédemment, elle est extrêmement contrastée avec de forts taux de développement sur l'Amérique du Sud (+ 25,2 %), les liaisons Province-Europe (+ 18 %) et le secteur du Moyen-Orient et du Golfe Persique (+ 14 %).

Au sujet du *Concorde*, on note une sensible dégradation des résultats aussi bien sur New-York que sur Rio et Caracas. Sur cette dernière ligne, le coefficient d'occupation est tombé au niveau préoccupant de 32 %.

C. SITUATION FINANCIERE

Si les chiffres de trafic ne traduisent pas de récession d'activité et sont même assez satisfaisants (+ 6 % au total à fin août), il n'en est pas de même des résultats financiers qui s'annoncent pour la présente année.

En effet, alors qu'Air France était parvenue à fin 1980 à figurer parmi les rares compagnies équilibrant leurs comptes avec un bénéfice de 10,3 millions de francs et une marge d'autofinancement de 914,8 millions de francs, il est

aujourd'hui pratiquement acquis que l'exercice en cours se soldera par un *déficit de 400 millions de francs et une une marge négative d'autofinancement.*

Les causes de cette détérioration sont multiples.

En premier lieu, la concurrence sauvage qui s'est manifestée plus particulièrement sur l'Atlantique Nord pour les raisons précédemment évoquées a entraîné une baisse de la recette unitaire réelle de 7 % compte tenu des effets de change.

En second lieu, les compagnies à faible prix de revient d'Extrême et du Proche-Orient exercent par le biais de bas prix, officiels ou occultes, une concurrence directe ou indirecte sur le trafic français.

Enfin, les compagnies charters européennes drainent également notre clientèle à partir d'aéroports périphériques (Londres, Luxembourg, Bruxelles, etc.).

Les moyens courriers européens restent heureusement encore à l'abri de cette concurrence désordonnée et sur ce secteur, les recettes unitaires ont pu être tenues à 1 % près.

Mais les difficultés financières de la compagnie ne sont pas seulement imputables à la diminution des recettes ; elles ont été aussi considérablement aggravées par l'accroissement des dépenses dues quant à elles :

- à l'accroissement du prix des carburants qui représente maintenant 30 % des coûts d'exploitation contre 12 % il y a deux ans ;

- à la flambée du dollar qui influe sur le prix des appareils et des matériels de rechange ;

- à la montée des taux d'intérêt qui affectent les emprunts souscrits à l'étranger auprès des constructeurs essentiellement américains ;

- à l'accroissement général des charges de personnel et d'entretien en France même et à l'étranger.

Dans ces conditions, il est dorénavant certain qu'Air France ne pourra pas honorer les clauses du contrat d'entreprise conclu avec l'Etat qu'elle devra donc en demander la révision.

De façon tangible, l'octroi d'une contribution exceptionnelle de 1 milliard 500 millions de francs apparaît indispensable à la compagnie pour qu'elle puisse continuer son exploitation, encore faudrait-il abonder cet apport par le versement de 500 millions de francs supplémentaires si l'achat des seize Boeing 737 devait finalement se réaliser.

On voit donc que notre compagnie nationale, qui était parvenue à faire face jusqu'ici à la tourmente économique, se trouve aujourd'hui dans une situation certes moins dramatique que ses concurrents, mais toutefois extrêmement préoccupante.

Surmonter les difficultés présentes apparaît enfin d'autant plus une gageure que tout a déjà été mis en oeuvre pour réduire au maximum les frais de fonctionnement et tirer le meilleur parti possible des moyens de la société, ce que traduit un coefficient de remplissage atteignant un niveau qu'on ne peut envisager dépasser, soit 64,5 % en moyenne et 71,4 % sur l'Atlantique Nord !

Votre Commission souhaiterait donc que le Gouvernement veuille bien lui indiquer les solutions qu'il entend apporter à cette situation et les aides financières éventuelles susceptibles d'être consenties à notre compagnie nationale pour lui permettre de poursuivre son activité.

III - L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS (U.T.A.)

A. LA FLOTTE

Au 1er août 1981, le matériel aérien de la Compagnie se présentait comme suit :

1°) - Avions mixtes passagers fret

- Boeing 247-200	2
- Douglas DC10-30	6
- Douglas DC8-63	2
- Douglas DC8-62	3
- Fairchild F 27 A	2
- Britten Norman BN 2 A	1

2°) - Avions-cargos

- Boeing 747 283 F	2
- Douglas DC8-55 F	3

Cette flotte sera complétée en 1983 et 1984 par 2 Boeing 747 mixtes tandis que seraient progressivement vendus les DC8 encore en service.

En dehors des petits appareils affectés à des dessertes locales, cette flotte traduit l'orientation essentielle de la Compagnie vers les lignes longs courriers, ainsi que sa vocation privilégiée pour le transport du fret. La distance théorique maximale franchissable est, en effet, proche de 10.000 kms pour les DC8-63 et supérieure à 11.000 pour les DC10-30, et même à 13.000 pour les B 747 cargos.

Précisons, enfin, qu'en raison de la longueur des liaisons qu'elle assure, la Compagnie ne peut envisager d'acheter des Airbus B4 qui ne pourraient couvrir, à pleine charge, des étapes telles que Paris-Abidjan ou Paris-Douala.

B. ACTIVITE EN 1980 ET PERSPECTIVES 1981

1°) - Activité en 1980

Dans la conjoncture maussade déjà décrite précédemment, U.T.A. s'est distinguée par une expansion de son *trafic passagers* qui a atteint 4,9 %, soit 4.675 millions de passagers-km contre 4.458 millions en 1979.

Ses résultats ont été particulièrement satisfaisants sur l'Afrique australe (+ 22,2 %) et sur les liaisons avec de nombreux pays d'Afrique occidentale et centrale.

En revanche, l'allègement des capacités offertes sur le réseau d'Extrême Orient, consécutif à la redistribution des droits aériens, s'est traduit par un certain tassement du trafic.

En outre, la vive concurrence tarifaire, fruit de la déréglementation américaine, a pesé sur les transports trans-Pacifique où le nombre de passagers a régressé de 2,3 %.

On peut néanmoins féliciter la Compagnie d'avoir amélioré ou maintenu presque partout ses positions.

Pour le fret, U.T.A. a dû « éponger » la perte sèche de trafic consécutive à la décision des autorités nigériennes d'acheminer dorénavant, par voie d'eau et chemin de fer, les pièces détachées destinées à leur usine Peugeot, qui étaient jusqu'à la fin du premier trimestre de 1980 transportées par voie aérienne de Lyon à Kano.

Compte non tenu de cette perte, l'accroissement global du trafic a été de 3,5 %. Cependant, les conditions d'exploitation des appareils ont souffert, sur l'Afrique, d'un déséquilibre encore aggravé entre les exportations (+ 1 %) et les importations (- 17 %), le volume du courant Nord-Sud représentant, de ce fait, plus de trois fois le trafic Sud-Nord.

Les meilleures performances ont été réalisées avec le Bénin, le Congo, la Lybie, le Congo et l'Afrique Australe (+ 40 à 50 % selon les pays).

En moins de deux ans, U.T.A. aura donc réussi à rentabiliser ses Boeing 747 cargos qui assuraient, dès la fin de 1980, 59 % de son trafic de fret, ce qui représente une performance assez remarquable, compte tenu surtout de l'arrêt du pont aérien Satolas-Kano.

2°) - Premiers résultats enregistrés en 1981

Au cours des 7 premiers mois, le trafic de passagers a évolué de façon très inégale et contrastée avec un taux d'expansion de 35 % sur le Proche Orient, de 9 % sur l'Extrême Orient, et de 6 % sur l'Afrique, alors qu'une baisse de 11 % se manifestait dans le Pacifique, secteur sur lequel la concu-

rence tarifaire exerce ses effets destructeurs. *Pour le fret*, la Compagnie enregistre, pour la seconde fois, une baisse notable sur l'ensemble de son réseau, sauf sur le Proche Orient. La crise que traverse la Côte d'Ivoire a pesé sensiblement sur le trafic France- Côte de Guinée.

C. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTEES AUX DESSERTES

1°) - Réseau africain

Le remplacement des DC8 par les DC10 pour desservir l'Afrique de l'Ouest et l'augmentation des fréquences (29 services au lieu de 26) a permis d'améliorer les liaisons, notamment avec la Mauritanie, le Nigéria, le Togo et le Congo.

2°) - Réseau Extrême Orient

a) Lignes long-courriers

L'introduction des B 747 sur l'Extrême Orient se traduit par le remplacement des 4 services hebdomadaires assurés jusqu'ici en DC10, de 273 sièges, par 3 vols en B.747, de 418 sièges, soit une augmentation de l'offre de transport de 162 sièges par semaine. Cet accroissement de capacité va permettre le rétablissement d'une desserte normale de Sydney sur la ligne de Nouméa. En revanche, un service ayant son terminus à Singapour sera supprimé.

Les liaisons transpacifiques bénéficieront également de meilleures correspondances et d'un accroissement de capacité. Le prolongement vers Los Angeles de l'un des vols en provenance et à destination de Paris et l'utilisation d'un DC10 haute densité basé à Papeete, doit contribuer, en effet, à augmenter de plus d'un cinquième le nombre de sièges offerts sur la ligne reliant la Polynésie à la Californie.

b) Le réseau local Pacifique

La baisse de fréquentation enregistrée sur la desserte de Port Vila a conduit à réduire de six à quatre les rotations effectuées en F.27 sans que soit exclue la possibilité d'effectuer des vols supplémentaires, si nécessaire. Par ailleurs, les vols de Nouméa à Walis ont été aménagés pour permettre aux néo calédoniens d'effectuer un aller et retour en 48 heures.

Notre Compagnie U.T.A. contribue ainsi efficacement à la desserte de ces territoires lointains, dont, seul, aujourd'hui, l'avion contribue à rompre l'isolement.

IV. - AIR INTER

A. LA FLOTTE

La composition de la flotte de cette compagnie était la suivante au 1er août 1981 :

Fokker 27-500 (49 sièges)	9
Caravelle III (99 sièges)	7
Caravelle XII (131 sièges).....	8
Mercure 100 (150 sièges)	10
Airbus A 300 (314 sièges)	8

On jugera du rôle effectif joué par ces appareils en notant que les Airbus et les Mercure ont assuré à eux seuls près de 60 % du trafic.

On ne doit pas oublier, par ailleurs, la part non négligeable des affrètements, soit 4,1 %.

La compagnie a acheté en outre : 2 Airbus A 300 B 2 à Air France (à livrer en octobre 1982 et mars 1983) 4 Caravelle XII à la Compagnie Sterling Airways (à livrer en octobre 1981, janvier 1982, janvier 1983 et octobre 1983).

En revanche la société retire progressivement du service ses Caravelle III dont 5 seulement sont effectivement utilisées aujourd'hui. Le remplacement de ces avions est assuré sans problème majeur en raison de l'augmentation du trafic qui permet de substituer à ce type d'avion les Caravelle XII et les Mercure rendus disponibles par l'introduction des Airbus sur les liaisons à fort trafic.

Enfin, la compagnie n'a pas encore pris position sur l'achat éventuel de ce type d'aéronef devant remplacer la « Caravelle ». Elle estime, en effet, qu'en raison, notamment de la mise en service du T.G.V. qui détournera probablement des transport aériens intérieurs un million de passagers ou même davantage, sa flotte suffira à couvrir la demande au moins jusqu'en 1988. Il apparaît cependant qu'une décision devra être prise vers 1985/1986 pour remplacer les Mercure et les Caravelle XII avant la fin de la présente décennie.

B. ACTIVITE DE LA COMPAGNIE

1. Trafic enregistré en 1980

Le *le nombre de passagers payants* a vivement progressé de 1979 à 1980 et a ainsi atteint 7 211 000 unités (+ 21,6 %) avec un coefficient de remplissage supérieur à 67 %.

Le tonnage de marchandises acheminé reste modeste, soit 21 870 tonnes, les conditions de ramassage et de redistribution du fret aérien par voie terrestre restant encore à améliorer, en particulier en province.

La progression enregistrée a concerné surtout les liaisons radiales ainsi qu'en témoignent les résultats suivants obtenus sur les neuf lignes pour lesquelles le nombre de passagers a dépassé 200 000

2. Premiers résultats obtenus en 1981

Le développement du trafic s'est poursuivi en 1981, bien qu'à un rythme moins soutenu, soit + 11,4 %, mais le coefficient de remplissage moyen a fléchi de près de trois points, tout en restant au taux élevé de 65 %. Les variations sont sensiblement contrastées suivant les axes desservis. C'est ainsi qu'on a noté une progression de 35,6 % sur Paris-Toulon, de 30,6 % sur Paris-Perpignan et de 27,9 % sur Paris-Montpellier, tandis qu'elle n'est que de 6,8 % sur Paris-Grenoble, 6,7 % sur Paris-Nantes et 5,6 % sur Paris-Bordeaux.

C. PARTICIPATION D'AIR INTER AU TRAFIC AERIEN INTERIEUR

Si Air Inter joue un rôle essentiel dans le transport aérien intérieur français, on ne doit pas négliger la part importante revenant aux autres compagnies françaises.

C'est en effet à 9 408 000 que se monte le nombre de passagers aériens acheminés sur nos lignes domestiques en 1980, soit, en dehors d'Air Inter : 943 600 par Air France (dont 500 500 sur la Corse), 719 500 par les compagnies du troisième niveau et 23 700 par U.T.A.

En fait la concurrence entre Air Inter et Air France s'exerce principalement sur un nombre limité de liaisons qui sont, en dehors de Paris-Nice (42,8 % Air France) les relations Paris-Corse et Côte d'Azur-Corse.

D. LE PROBLEME DE LA CONCURRENCE AIR-FER

La mise en oeuvre de la liaison ferroviaire rapide Paris Sud Est pose à nouveau le problème de la concurrence entre le rail et l'avion sur le transport intérieur métropolitain. Les intérêts des exploitants de ces deux techniques ne peuvent, bien entendu, être les mêmes, mais le rôle des pouvoirs publics est de s'en tenir à des investissements rentables et sous cette réserve importante, tout en respectant le libre choix des voyageurs, de veiller à ce que les ressources de la nation soient utilisées au mieux des intérêts de tous.

Il ne s'agit donc pas d'effectuer un choix systématique entre train rapide et avion, chaque mode de transport ayant ses avantages spécifiques, ni d'imposer à l'ensemble des contribuables des charges qui doivent être supportées, sinon totalement, du moins pour l'essentiel par les usagers.

En ce qui concerne donc *le problème particulier posé par l'ouverture de la liaison T.G.V. Paris-Lyon* et de son retentissement sur les liaisons plus lointaines, la perte de passagers aériens a été estimée comme suit par Air Inter pour les années 1981 à 1985 :

- 1981	100.000 passagers
- 1982	600.000 »
- 1983	1 million »
- 1984	1,8 million »
- 1985	1,9 million »

Sur la base des tarifs actuels, ceci représentera pour la Compagnie, lorsque le T.G.V. (Paris Sud Est) aura atteint son plein développement, une perte de recettes de l'ordre de 20 % qui, en tenant compte des économies d'investissements et de carburants réalisées par la diminution de l'offre, devra être compensée par une hausse tarifaire supérieure de 8 % au niveau prévu à cette échéance. Ce qui signifie, en bref, que les passagers aériens utilisant les liaisons radiales vers l'Ouest, le Sud Ouest, l'Est et le Centre ainsi que les usagers des lignes transversales, paieront leur transport plus cher que prévu, sauf si l'Etat en vient à subventionner Air Inter à l'instar de la S.N.C.F.

Bien entendu, la réalisation annoncée des liaisons ferroviaires rapides en direction du Sud Ouest et du Nord ne manquera pas de creuser encore plus l'écart entre les tarifs aériens qui devraient être pratiqués sur les dessertes secondaires et ceux dont bénéficieront les voyageurs sur les voies rapides de surface.

Du fait de la perte de ses meilleures lignes bénéficiaires, il est à craindre, en outre, que le budget d'Air Inter se trouve totalement déséquilibré.

Dès lors, votre Commission s'interroge, au moment où la décentralisation est à l'ordre du jour, sur le bien fondé d'une politique qui donne ainsi une prime supplémentaire à Paris et à quelques grandes agglomérations de province (déjà très bien desservies, au détriment des villes de moyenne importance qui ont le plus grand besoin d'être désenclavées, et des liaisons transversales qu'on souhaiterait favoriser.

E. RESULTATS FINANCIERS

Les résultats financiers obtenus en 1980 sont le reflet du haut rythme de développement de l'activité de l'entreprise.

C'est ainsi que pour un niveau de recettes commerciales égal à 2799 MF, en progression de 30,7 %, le bénéfice net après impôt, et prévisions, ressort à 55,9 MF (+ 32,9 %), ce qui correspond à un ratio de rentabilité de 1,89 %.

Pour 1981, la situation ne devrait pas être très différente puisqu'on observait au 31 mai 1981, une nouvelle progression de 22,7 % des produits du trafic.

On aura noté, avec satisfaction, que pour l'exercice écoulé, ont été bénéficiaires non seulement les 16 liaisons radiales principales, mais encore huit transversales : Bordeaux-Lille, Lille-Strasbourg, Lyon-Bordeaux, Lyon-Lille, Lyon-Nantes, Lyon-Nice, Lyon-Toulouse et Marseille-Lille, soit, au total, 24 lignes sur 62.

F - CONDITIONS D'EXPLOITATION DES LIAISONS FRANCE-CORSE

Air Inter participe conjointement avec Air France aux liaisons avec la Corse utilisées en 1980 par 971.600 passagers dont 450.000 utilisent notre Compagnie intérieure. Les deux entreprises collaborent aux lignes reliant Ajaccio et Bastia à Paris et Marseille, tandis qu'Air France effectue seul Nice-Ajaccio et Nice-Bastia ; et Air-Inter, seul : Continent-Calvi.

En outre, depuis avril 1980, Air Inter assure, pour son compte, les liaisons directes : Lyon-Ajaccio et Lyon-Bastia.

Compte tenu des tarifs particuliers consentis statutairement aux utilisateurs de ces lignes, l'exploitation de ces services se traduit par un déficit de 68 millions de F (50,5 pour Air-France et 17,5 pour Air Inter).

Seul, le déficit des liaisons bord à bord (52,4 MF) est pris partiellement en charge par l'Etat qui a accordé, à ce titre, en 1980, 13 MF à Air France et

2 MF à Air Inter (par l'intermédiaire du Groupement d'intérêt économique créé à cet effet). Le déficit résiduel incombant aux Compagnies s'est ainsi élevé à 37,4 MF pour cette desserte rapprochée.

En 1981, conformément à la Convention Etat G.I.E., c'est une somme de 30 MF qui sera allouée aux deux compagnies, somme à laquelle s'ajoutent 10 millions de F prélevés sur l'aide générale (de 407 MF) consentie par la France au titre de la continuité territoriale.

On estime globalement à 60 F par passager le montant des subventions ainsi accordées pour remédier aux inconvénients de l'insularité de nos compatriotes de ces deux départements. Précisons, cependant, qu'en dépit de cette contribution, le déficit résiduel des lignes aériennes concernées sera encore cette année de 17 MF.

V. - L'AEROPORT DE PARIS

A. ACTIVITE EN 1980

Les deux principales plateformes de l'Aéroport de Paris ont accueilli 26,6 millions de passagers, en progression de 5,6 % ou de 2,7 % si l'on tient compte des 40 jours de grève qui ont artificiellement réduit les résultats de l'année 1979.

Pour le frêt, l'augmentation a été de 3 % (ou 1,2 %) avec 570 000 tonnes traitées.

Cette évolution marque donc un net fléchissement de la progression enregistrée précédemment, soit, annuellement, + 7,6 % pour les voyageurs et + 9,3 % pour les marchandises.

Ces résultats apparaissent, cependant, satisfaisants, si on les compare à ceux des aéroports concurrents : Londres : + 0,8 % et Francfort : + 0,7 %.

Paris se trouvait ainsi toujours au deuxième rang en Europe, derrière Londres pour les voyageurs, et au troisième rang pour le frêt commercial, après Francfort 605 000 tonnes et peu après Londres : 593 000 tonnes.

Nous pouvons en conclure que notre première place aérienne a en définitif bien résisté à la conjoncture internationale de récession.

Il est vrai qu'elle doit cette résistance, beaucoup plus au trafic intérieur qui a effectué un véritable bond en avant : + 19,7 % qu'au trafic international en léger recul (- 1,4 %).

On ne peut en revanche se montrer pleinement satisfaisant des conditions de fonctionnement de la circulation aérienne qui a continué à être affectée par le fonctionnement défectueux du Centre de contrôle d'Aix en Provence régulant les mouvements d'avions sur le quart sud-est du pays. Pendant tout l'été, des retards au départ supérieurs à 15 minutes ont ainsi affecté de 15 à 30 % des vols avec toutefois une tendance à l'amélioration en septembre.

B. PREMIERS RESULTATS DE L'EXERCICE 1981

L'évolution du trafic de passagers et de frêt a été plus satisfaisante que précédemment avec un taux respectif de progression de 7,2 % et 6,6 %.

Pour les voyageurs, c'est toujours le trafic métropolitain qui s'accroît le plus rapidement (+ 12,1 %) au point qu'il représente maintenant un nombre de voyageurs presque égal à celui des passagers en provenance ou à destination de l'Europe.

Concernant les marchandises les meilleures performances intéressent les échanges avec l'Amérique du Nord (+ 23,5 %), l'Afrique et le Moyen-Orient. Le plus fort tonnage intéressant maintenant les liaisons avec l'Afrique : 76 748 tonnes qui ont ravi la première place à l'Amérique du Nord : 68 313 tonnes.

Compte tenu de l'évolution du trafic de marchandises à Londres et à Francfort, il apparaît que Paris occupera pour la présente année *la première place en Europe pour le trafic de frêt*.

C. REPARTITION ENTRE LES DIFFERENTS AEROGARES

Si l'on fait abstraction du Bourget, fermé au trafic commercial depuis octobre 1980, le trafic de passagers se répartit entre Orly et Roissy à raison de 60 % pour le premier et de 40 % pour le second.

En revanche Roissy est largement en tête pour le frêt : 71 % contre 29 %. Cette suprématie de la plate-forme nord s'explique aisément par la qualité des installations de traitement des marchandises qui y ont été mises en place et les facilités d'éclatement par voie routière vers la France et l'Europe.

D. CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DE ROISSY RAIL

1. Roissy Rail

En dépit d'une progression certaine, le nombre des usagers de cette ligne n'augmente guère plus vite que celui des passagers aériens. Ainsi, le pourcentage de ces derniers utilisant cette liaison se maintient au niveau relativement faible de 8,7 %. Si, donc, la marge brute d'exploitation de la navette est légèrement positive, les recettes affectées à l'amortissement de l'investissement (3,4 millions de francs en 1980) restent encore très inférieures à l'annuité de charges financières supportées par l'établissement (9,28 millions de francs).

Aucune amélioration de cette situation n'est prévisible à moyen terme, les ruptures de charge continuant à représenter pour les passagers, souvent nantis de bagages assez lourds, une gêne difficilement acceptable.

2. Orly Rail

A la différence de Roissy Rail, la fréquentation de cette liaison a bénéficié du prolongement de la ligne dans Paris et de la création d'un billet combiné Orly Rail- Paris section urbaine.

Toutefois, en dépit de son augmentation (+ 40 % de 1979 à 1980) la part du trafic total avec l'aéroport reste étonnamment basse puisqu'il ne représente encore que 4,7 %. Encore ne tient-on pas compte (comme pour Roissy) du mouvement des employés de l'aéroport.

La décision de la S.N.C.F. de supprimer les trains semi-directs qui allonge les durées de trajet de 7 à 8 minutes n'est pas faite pour améliorer cette fréquentation qui se traduit pour l'Aéroport de Paris, seul, par un déficit cumulé de 6,5 millions de francs.

Votre Commission déplore que ces liaisons « en site propre » ne puissent donc remplir pleinement leur rôle et qu'ainsi plus de 92 % des passagers continuent à employer autocars, automobiles particulières et taxis pour se rendre aux aéroports, avec tous les aléas que représente la circulation de surface, notamment aux heures de pointe.

Il lui apparaît que seules des dessertes vraiment directes permettront à ces lignes de jouer leur rôle en raccourcissant sensiblement les durées de trajet et en favorisant ainsi la promotion du transport aérien handicapé par des temps d'approche des aéroports incertains et trop longs comparés à la durée des vols.

E. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE ROISSY

Les opérations d'investissement de l'Aéroport de Paris concernent la plate-forme de Roissy en France où un premier « module » (ou aérogare annexe) vient d'entrer en service et un second, doit le faire au printemps en 1982 accroissant ainsi de 10 millions de passagers la capacité de cet aéroport.

L'ouverture du troisième module est reportée en 1985, compte tenu des perspectives moins favorables du trafic dues à la mise en oeuvre du T.G.V. et à la conjoncture internationale.

F. SITUATION FINANCIERE

Le bilan d'exploitation de l'année 1980 s'est traduit par un bénéfice net de 58 millions de francs et les opérations en capital font apparaître un taux d'autofinancement de 30 % dégageant 598 millions de francs de ressources

pour investissements proprement dits. *Pour l'exercice 1981* le résultat devrait rester positif (+ 44 millions de francs) mais une dégradation apparaît probable dès 1982 en raison de l'accroissement des charges liées aux emprunts souscrits pour financer les travaux entrepris, notamment à Roissy et de l'alourdissement des frais d'exploitation qui ne seront pas compensés, au début, du moins, par l'accroissement du trafic.

Une certaine incertitude plane d'ailleurs sur ces prévisions qui peuvent se trouver démenties, si la récession actuelle se poursuit et affecte de façon durable le transport aérien.

Quoi qu'il en soit, nous observons, une fois de plus, que l'Aéroport de Paris souffre de l'étroitesse de ses ressources financières chaque fois qu'il doit entreprendre des investissements importants et notamment quand les taux d'intérêt atteignent les niveaux élevés qu'ils connaissent aujourd'hui.

Nous souhaiterions donc que le Gouvernement dote l'établissement de capitaux le mettant mieux à l'abri de ces difficultés financières quasi cycliques qui résultent de son obligation de s'adapter à un trafic en expansion.

VI.- LE TRANSPORT AERIEN DE TROISIEME NIVEAU

A. TRAFIC

Les compagnies régionales ont acheminé, en 1980, 780 030 passagers réalisant ainsi 7,7 % du trafic aérien intérieur. Notons que ce chiffre comprend, outre le transport régulier, le transport à la demande effectué, non seulement par les compagnies classées habituellement de troisième niveau, mais les nombreuses autres entreprises (67 au total) travaillant seulement au coup par coup.

Par ailleurs, l'activité réalisée par ces compagnies ne s'étend pas seulement aux lignes intérieures, mais aussi à certaines liaisons entre la province et l'étranger.

B. LES COMPAGNIES « DITES » DE TROISIEME NIVEAU

Les compagnies assurant des liaisons permanentes ou saisonnières qui se montaient à 14 l'an dernier, ont vu leur nombre se réduire encore du fait de la faillite d'Air Anjou et du retrait d'Auxiair des lignes régulières. De plus, Touraine-Air-Transport a acquis la majorité du capital d'Air Alpes et, bien que cette dernière continue à exploiter ses lignes sous son pavillon, les deux compagnies publient désormais un horaire unique et ont décidé de mettre en commun leurs moyens matériels et humains.

Il apparaît d'ailleurs probable que ce groupe, qui domine maintenant largement ses concurrents, absorbera d'autres entreprises de moindre importance, comme T.A.T. et Air Alpes l'ont déjà fait dans le passé.

Cependant, les autres transporteurs restent fort dynamiques et continuent à moderniser leurs flottes.

Cette évolution du matériel volant se manifeste par une élimination progressive des appareils à moteurs : 22 contre 66, en 1977, au profit des avions à turbo propulseurs : 61 contre 46 et des appareils à réaction : 23 contre 15.

De même, les avions de plus de 40 places qui n'étaient que 27 il y a 4 ans, sont aujourd'hui au nombre de 46.

On assiste donc assez logiquement à un double mouvement de concentration et de modernisation de même qu'à une réduction du nombre des modèles.

C. PERSPECTIVES EUROPEENNES

Comme nous l'avons signalé, un certain nombre de compagnies de troisième niveau –et plus particulièrement les plus importantes– effectue des liaisons province-Europe, le plus souvent pour le compte d'Air France. Mais des perspectives plus larges s'ouvrent à elles en raison de l'intérêt que porte la Commission des Communautés à la mise en place d'un service aérien européen interrégional principalement axé sur la desserte des agglomérations secondaires de notre continent.

Cette formule peut paraître séduisante, mais il est permis cependant de se demander si les compagnies, qui perdraient ainsi leur caractère régional, continueraient à bénéficier de l'aide que leur apportent aujourd'hui les collectivités locales, en raison même de leur rôle spécifiquement local.

Quel bailleur de fonds prendrait donc le relais des subventions des villes, des départements et des régions, subventions sans lesquelles on imagine mal que ces compagnies puissent poursuivre leur exploitation ?

Enfin, cette « tentation européenne » ne risque-t-elle pas de priver notre réseau aérien régional de ses éléments les plus dynamiques et les mieux structurés ?

Votre Commission, qui a toujours manifesté un vif intérêt à l'aviation de troisième niveau, élément à son avis indispensable à l'aménagement équilibré du territoire, souhaiterait que le Gouvernement veuille bien lui donner, à ce sujet, son point de vue et lui indiquer ses orientations.

VII.- LES AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

A. AEROPORTS METROPOLITAINS

1. Le mouvement des passagers

Cinq aéroports de métropole, en dehors de celui de Paris, ont enregistré, en 1980, un trafic supérieur à un million de passagers. Ce sont : Marseille (3 745 000), Nice (3 140 000), Lyon-Satolas (2 692 000), Toulouse-Blagnac (1 273 000) et Bordeaux-Mérignac (1 181 000). Ces deux dernières plateformes ont vu leur activité progresser fortement de 1979 à 1980 : + 18 % et + 15 %. Le trafic des neuf autres places se situe entre 600 000 (Ajaccio et Bastia) et 202 000 (Toulon) ; cette dernière en progression de 44 %, en 1980, et de 65 % en 1981.

Les perspectives de développement sont de 5 à 8 % pour l'année 1982, sauf pour les aéroports touchés par le T.G.V. Ainsi, le trafic de Lyon-Satolas pourrait baisser de 15 à 20 % ou davantage.

2. Le fret

Le trafic de marchandises reste modeste. Seule place à connaître jusqu'ici une activité vraiment significative, Lyon-Satolas a perdu 59 % de son fret du fait de la suppression du pont aérien vers Kano, déjà évoquée. Marseille retrouve ainsi sa position première avec 21 166 tonnes traitées en 1980 et, sans doute, 25 000 en 1981.

B. AEROPORTS D'OUTRE-MER

La progression du trafic France-Antilles se reflète dans l'activité de Pointe à Pitre qui dépasse maintenant 1 100 000 passagers et traite 12 000 tonnes de fret, surclassant sa rivale Fort de France (858 779). En revanche, Saint Denis (La Réunion) répète ses chiffres précédents (372 000).

Dans les T.O.M., Tahiti se détache avec 702 000 passagers loin devant Nouméa (281 600).

A signaler, le chiffre étonnamment élevé réalisé par la petite île de Moorea, annexe de Tahiti : 249 700.

Les principaux aéroports : Pointe à Pitre, Fort de France, Cayenne, Saint Denis, Nouméa et Tahiti sont aujourd'hui accessibles aux longs courriers les plus lourds du type Boeing 747.

VIII.- LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. LE CONCORDE

L'épilogue de l'opération Concorde, appareil supersonique qui n'a pas connu la percée commerciale espérée, se trouve concrétisé par la cession à Air France et à British Airways, pour un prix symbolique, des cinq appareils invendus.

Signalons, toutefois, que deux compagnies américaines ont récemment manifesté leur intérêt pour des affrètements de courte durée de Concorde. Il s'agit de Federal Express qui envisagerait d'utiliser l'appareil pour le transport de colis urgents et de Continental Air Lines.

Si donc notre appareil n'a pu trouver de véritable marché, du moins a-t-il prouvé la qualité de la technique franco-britannique et la faisabilité d'un tel aéronef trans-sonique.

Quant à l'avenir du transport aérien supersonique, il apparaît certain que celui-ci finira par s'imposer dès lors qu'un moteur suffisamment puissant et économe aura été mis au point, susceptible d'entraîner une cellule contenant de l'ordre de 250 à 300 passagers.

Seul, en effet, un nombre suffisamment important de voyageurs pourra rentabiliser le coût kilométrique relativement élevé d'un tel appareil.

B. LA FAMILLE AIR BUS

1. A 300 B 2 et B 4

En dehors des versions A 300 B 2 et B 4, cette dernière à rayon d'action du type Paris-Dakar, produites au départ et équipées, sauf avis contraire de la clientèle, de turbo réacteurs CF 6-50 de General Electric, le consortium international Air Bus Industrie développe également deux appareils dérivés des premiers :

- l'A 300 B 4-200 dont le rayon d'action est porté à 5 600 km ;
- l'A 300 C 4, convertible partiellement en cargo (41 tonnes de fret sans passagers).

A la demande des acheteurs, les constructeurs peuvent bien entendu équiper ces appareils de systèmes électroniques de tous genres susceptibles, notamment, d'accroître les performances et de réduire les coûts d'exploitation.

2. Air bus A 310

Il s'agit d'une version légèrement réduite de l'Air Bus pouvant emporter 210 passagers au lieu de 269. Plus léger de 27 tonnes que l'Air Bus B 4, son rayon d'action à pleine charge peut atteindre 6 000 km (au lieu de 5 500).

La certification de cet avion est prévue pour le début de 1983.

3. l'A 300 600

Cet avion constitue une version améliorée de l'A 300 ayant, à la fois, de meilleures caractéristiques aérodynamiques, des moteurs plus économes et un nouveau poste de pilotage (à trois). Il pourra, de plus, emporter *285 passagers au lieu de 269* à 5 900 km.

Ce modèle, qui doit être certifié au printemps 1984, se substituera, à partir de 1985, aux actuels appareils B 2 et B 4.

On peut regretter que le rayon d'action de cet avion, même amélioré, ne permette pas de desservir à partir de Paris les capitales africaines situées sur la côte du golfe de Guinée.

Situation des commandes et options

Au 31 juillet dernier, 316 exemplaires d'A 300 avaient été commandés, dont 79 l 310 et 23 A 300 600.

A la même date, on comptait 153 options, dont 74 A 310 et 79 A 300 600.

Le nombre des compagnies clientes s'élève à 40 et 26 d'entre elles possèdent déjà 144 appareils en service.

En dépit du ralentissement du trafic et des difficultés financières des compagnies, 58 commandes nouvelles ont été enregistrées de juillet 1980 à juillet 1981, ce qui souligne les bonnes perspectives du marché de l'avion.

On se félicitera, notamment, de la forte percée de l'appareil dans le Sud-Est asiatique, en Afrique et, bien sûr, aux Etats-Unis (Eastern Air Lines).

Il importe, cependant, que nous restions compétitifs qu'il s'agisse du prix global ou des conditions de règlement.

En outre, l'expérience montre combien il est utile de disposer d'une gamme complète d'avions et, en ceci, l'existence d'un « petit » moyen courrier tel que l'A 320 serait un bon argument de vente.

Quant à la cadence de fabrication dont nous avons souligné l'insuffisance, nous observons que celle-ci a été portée à 3,5 par mois cette année et doit atteindre 4,6 en 1982 et 6,5 en 1983.

4. L'A 320

Les pourparlers sont en cours avec nos partenaires d'Air Bus Industrie pour lancer un nouveau moyen courrier de capacité réduite dénommé A 320. La participation française à la construction de cet appareil serait de l'ordre de 33 %.

Les caractéristiques de cet avion à fuselage étroit l'apparentent au Boeing 727 dont on connaît la brillante carrière (plus de 1 500 appareils vendus à ce jour). Il peut, en effet, suivant les versions, emporter de 154 à 172 passagers à 2 500 km et une quantité non négligeable de fret. Le marché potentiel de l'avion, programmé pour entrer en service à l'été 1986, est estimé à 750 appareils, soit 30 % du nombre d'avions de ce type jugés nécessaires.

Il faudra cependant compter avec la concurrence américaine qui est principalement le fait du Boeing 737-300 (de 121 à 149 places), version allongée du Boeing 737 remotorisée avec les réacteurs CF M 56-3 General Electric-SNECMA de puissance réduite (9 000 kg) qui pourrait entrer en service en même temps que l'A 320, du Boeing 757 (195 places), qui doit être mis en service en 1983, et du DC 9 80 dérivé remotorisé du DC 9.

C. LES MOTEURS

1. Le CF M 56

Le marché de ce réacteur, développé conjointement par General Electric et la SNECMA, se confirme.

Son premier débouché consiste dans la remotorisation des DC 8 dont 134 modèles doivent être ainsi rééquipés, ce qui représente déjà 640 moteurs.

De même, le CF M 56 a été retenu par les forces aériennes des Etats-Unis pour remotoriser leurs avions ravitailleurs KC 135. Cette décision, non encore confirmée, correspondrait au placement de plusieurs milliers de réacteurs.

En outre, le CF M 56, version détarée (à 9 tonnes) du CF M 56 de base dont la poussée est de 10 tonnes, va équiper le Boeing 737-300, l'un des concurrents de notre Airbus 320.

La SNECMA cherche enfin à lancer, en collaboration avec plusieurs motoristes étrangers (General Electric, Rolls Royce et, éventuellement, un Japonais) une version refondue et développée du CF M 56 : le CF M 56-2000.

Toutefois, aucune décision n'a encore été prise pour le développement de ce moteur dont le coût est estimé à 2 500 millions de francs. Précisons en outre qu'un tel réacteur, fortement concurrencé, il est vrai par le moteur PW 2037 que Pratt et Withney a décidé de lancer prochainement, conviendrait en principe, à l'équipement du moyen courrier A 320.

2. Autre coopération franco-américaine

La SNECMA collabore également avec General Electric mais dans la mesure limitée de 27 % pour la construction des réacteurs CF 6.50 qui équipent, notamment, la plupart des Airbus.

Dans ce domaine malheureusement, le développement du CF 6.32, candidat à l'équipement du Boeing 757, a dû être abandonné, ce réacteur s'étant heurté à la concurrence d'un moteur plus performant réalisé par Pratt et Whitney.

CONCLUSION

Comme nous l'avons rappelé au début de cet exposé, l'activité de nos Compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, de nos industries aéronautiques, ne peut s'apprécier valablement qu'au plan international. C'est pourquoi il nous est apparu nécessaire de souligner, en préface, la situation financière, particulièrement préoccupante et même souvent dramatique, de la plupart des transporteurs, du fait en premier lieu de la remise en cause par les Américains des règles de coordination tarifaire et d'attribution des droits de trafic qui garantissaient jusqu'en 1978 de saines conditions de concurrence entre les Compagnies.

Une telle déréglementation, si elle se perpétuait, ne manquerait pas d'être fatale à un grand nombre d'entreprises et ne laisserait survivre que cinq ou six des plus importantes, sauf pour les états à devoir subventionner largement leurs compagnies et à institutionnaliser ainsi une compétition désastreuse.

A l'heure présente, certains signes permettent d'escompter un retour à une certaine sagesse et il n'est plus question, par exemple, de remettre en cause l'existence même de l'Association internationale des Transports Aériens (I.A.T.A.) dont la récente réunion à Cannes a été l'occasion d'établir un bilan sévère de l'activité des Compagnies et de mesurer les dégâts occasionnés par la concurrence sauvage qui s'est établie entre elles.

S'il est donc permis d'espérer en une attitude plus raisonnable des principaux compétiteurs, certaines informations sont, en revanche, plus inquiétantes. Il en est ainsi, notamment, de l'intention manifestée par un grand transporteur aérien américain d'abaisser de 50 % et même 60 % certains tarifs sur ses lignes reliant l'Europe à la cote Est des USA et à la Californie.

Une telle révision en baisse, sans rapport avec le prix de revient d'exploitation, serait bien évidemment catastrophique pour les sociétés concurrentes dont la situation financière est déjà lourdement obérée.

Les moyens d'action de notre pays sont bien entendu limités, compte tenu de sa part relativement modeste au trafic mondial, aussi une concertation au niveau européen nous apparaît-elle indispensable pour faire contre poids à la puissance américaine.

En ce qui concerne la situation particulière de notre Compagnie Nationale, lourdement affectée pour la première fois par cette conjoncture difficile, en dépit de l'excellente tenue de son trafic, nous avons noté la nécessaire révision de la Convention liant Air France à l'Etat et nous souhaiterions donc que le Gouvernement nous fasse part de son sentiment sur ce point.

Ayant noté, par ailleurs, que nous aurons dès l'an prochain à débattre d'un projet de loi relatif à l'orientation générale des transports, nous nous permettons d'insister auprès de M. le Ministre des Transports, pour que la part des liaisons aériennes intérieures, qu'il s'agisse d'Air Inter et des Compagnies dites de 3ème niveau, soit nettement définie compte tenu de leur contribution essentielle à un aménagement équilibré du territoire. *Il ne faudrait pas, en effet, que le souci de réaliser des dessertes terrestres et rapides entre la capitale et quelques grands centres compromette indirectement celles qui intéressent des régions pour lesquelles l'avion constitue un facteur vital de désenclavement.*

Enfin, tout en nous réjouissant du succès commercial de l'Airbus, fruit d'une coopération efficace avec plusieurs de nos partenaires européens, nous pensons que la réalisation complémentaire d'un moyen courrier de capacité plus réduite s'impose aujourd'hui sans plus tarder face aux projets américains, car il ne saurait y avoir de vraie indépendance pour nous et pour l'Europe si nous continuions à dépendre des constructeurs d'Outre Atlantique pour un appareil à l'échelle des besoins de notre continent.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a procédé le mercredi 28 octobre 1981 à l'examen du rapport pour avis de M. Bernard Legrand sur les dispositions de la loi de finances pour 1982 concernant l'aviation civile et commercial.

Traitant de la conjoncture mondiale du trafic aérien, le rapporteur pour avis a souligné le préjudice subi par les compagnies américaines et européennes, en particulier sur l'Atlantique Nord et le Pacifique, du fait de la déréglementation des tarifs et des droits de trafic mise en œuvre par les autorités américaines au nom de la libéralisation de la concurrence. Il a donné à ce sujet des précisions concernant le lourd déficit d'exploitation qui affecte depuis 1980 de nombreuses entreprises : Panam, British Airways, Lufthansa, Sabena, etc.

Au sujet d'Air France, il a souligné le niveau de trafic relativement satisfaisant, enregistré en 1980, sauf sur le réseau supersonique, et évoqué à ce propos le problème du remplacement des Caravelle par les Boeing 737, opération qui se heurte à l'opposition des mécaniciens demandant le maintien d'un équipage à trois.

A propos du Concorde, dont il a regretté l'échec commercial, il a estimé que la prise en compte du seul déficit conduirait à la fermeture des lignes les moins fréquentées.

Sur le plan financier, M. Bernard Legrand a indiqué que la situation de notre compagnie nationale s'était très sensiblement dégradée, en 1981, du fait de la déréglementation déjà évoquée, de la concurrence des charters, de l'alourdissement des charges, notamment de carburant (30 % contre 12 %) de la montée des taux d'intérêts et de la hausse du dollar. Pour cet ensemble de raisons, le rapporteur pour avis a estimé que le contrat d'Air France avec l'État devrait être révisé et que notre société nationale aurait besoin d'une subvention de l'ordre de 1,5 milliards de francs, non compris les 500 millions nécessaires à l'achat éventuel de 16 Boeing 737.

Concernant U.T.A., M. Bernard Legrand a souligné les bons résultats obtenus par l'entreprise, tout en soulignant le déséquilibre sur le réseau africain entre le trafic nord-sud relativement satisfaisant et le trafic sud-nord beaucoup moins important, ce qui traduit l'appauvrissement des pays en voie de développement.

Au sujet d'Air Inter, le rapporteur pour avis a souligné le développement très marqué du trafic bien que ces bons résultats soient très contrastés suivant les lignes, les liaisons transversales restant le plus souvent déficitaires. A ce propos, M. Bernard Legrand a observé que la mise en œuvre du T.G.V. allait entraîner une baisse sensible de la fréquentation des lignes intérieures du secteur sud-est, ce qui pose le problème de la coordination air-fer. Il a précisé notamment qu'Air Inter verrait ainsi son trafic réduit de 1,9 millions de passagers en 1985 par rapport aux prévisions.

A propos de la Corse, le rapporteur pour avis a précisé que la subvention versée par l'État ne couvrirait qu'en partie le déficit subi aussi bien par Air Inter que par Air France.

Concernant l'aviation de troisième niveau, M. Bernard Legrand en a observé le regroupement autour des principales compagnies telles que Touraine-Air Transport et Air Alpes qui ont elles-mêmes signé un accord étroit de coopération.

Examinant ensuite la situation des constructions aéronautiques, le rapporteur pour avis s'est félicité de la percée des Airbus, allant du moyen courrier B2 au long courrier B4, déjà vendus à plus de quarante compagnies clientes.

Enfin, à propos des moteurs, M. Bernard Legrand s'est interrogé sur le devenir de la coopération avec les anglais pour la réalisation de réacteurs, compte tenu des expériences malheureuses réalisées dans le passé, et la commission l'a mandaté pour interroger le gouvernement à ce sujet.

En réponse au rapporteur, M. Jean Colin a estimé que les conditions d'accueil des passagers et l'irrégularité des services expliquent largement la désaffection de la clientèle d'Air Inter.

M. Jean-Marie Bouloux s'est ému, quant à lui, de la construction d'un appareil faisant concurrence à l'Airbus.

**

Sous réserve de ces observations, la commission donne **un avis favorable** à l'adoption des crédits de la loi de finances pour 1982, concernant l'Aviation civile.