

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1973, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 30

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, *vice-présidents* ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, *secrétaires* ; Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Erich Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 35), 2590 (tome XVIII) et in-8° 685.

Sénat : 65 (1972-1973).

Lois de finances. — Transports - Aviation - Aéronautique (industrie).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIERE PARTIE. — La synthèse des propositions budgétaires.....	5
DEUXIEME PARTIE. — Les actions du Ministère des Transports en matière d'aviation civile. — Analyse détaillée des crédits.....	25
A. — L'Administration centrale	26
B. — La navigation aérienne.....	27
C. — La Météorologie nationale	29
D. — Les bases aériennes.....	33
I. — La Direction des bases aériennes.....	33
II. — L'Aéroport de Paris.....	36
E. — Les transports aériens.....	42
L'évolution de la construction aéronautique.....	48
Les grands programmes.....	49
Les compagnies aéronautiques.....	65
F. — La formation aéronautique.....	81
G. — L'Ecole nationale de l'Aviation civile.....	91
Observations de la commission.....	95
ANNEXES	97

Mesdames, Messieurs,

L'évolution du budget de l'Aviation civile qui représente 1,13 % du budget de l'Etat devrait être commandée par celle du trafic aérien. Ce trafic connaît un développement spectaculaire en raison des besoins accrus de liaisons rapides qu'éprouve notre civilisation, dans un espace économique et touristique de plus en plus vaste. Son volume est passé en vingt-cinq ans, de 1945 à 1970, de 8 milliards de passagers/kilomètre à 386 milliards en 1970, c'est-à-dire qu'il a été *multiplié par près de 50* au cours de cette période.

Ce trafic continue d'augmenter à un rythme de l'ordre de 10 à 12 % par an en moyenne ; certes, cette expansion semble avoir tendance à se ralentir légèrement, mais les effets de ce tassement ne se font pas encore sentir de façon sensible.

Le trafic évolue également *sur le plan qualitatif* : la taille et la charge des appareils tendent à augmenter avec la mise en service, depuis deux ans, des Boeing 747, et en 1974 de l'Airbus et du Mercure ; la vitesse va croître considérablement avec la mise en œuvre du Concorde.

Sous la pression de ces phénomènes, *l'infrastructure* tant des aéroports que des équipements de navigation aérienne et de météorologie doit être rapidement adaptée et les *personnels supplémentaires* mis en place en temps utile pour permettre d'écouler le trafic dans des conditions acceptables de célérité et de sécurité. Cet effort, nécessaire en Métropole, ne l'est pas moins dans les Départements et les Territoires d'Outre-Mer pour lesquels l'avion constitue l'unique moyen de transport qui porte remède à leur dispersion et leur éloignement.

Nous allons examiner dans quelle mesure le présent budget correspond aux besoins qui se font jour. La première partie de ce rapport constitue une synthèse des propositions budgétaires, la seconde partie comporte une analyse détaillée des crédits demandés.

PREMIERE PARTIE

LA SYNTHESE DES PROPOSITIONS BUDGETAIRES

A. — Les crédits pour 1973.

Les mesures essentielles qui nous sont proposées sont les suivantes :

I. — *Les crédits de fonctionnement (titre III. — Moyens des services)* sont majorés de 11 %, passant de 563,2 millions pour 1972 à 625,1 millions pour 1973. En particulier, *les crédits de personnel* progressent de 381,3 millions à 427,6 millions. Parmi les mesures les plus importantes, on relève 210 créations nettes d'emplois (433 créations assorties de 223 suppressions), essentiellement pour la navigation aérienne et la météorologie nationale.

L'augmentation des dépenses de personnel est également la conséquence :

— du relèvement des salaires des ouvriers (3,5 millions de francs ;

— de l'amélioration du régime des indemnités servies aux corps techniques (notamment 0,51 million de francs pour la météorologie et 0,73 pour la navigation aérienne).

Les besoins accrus du trafic nécessitent que ces problèmes, tant sur le plan des effectifs que celui des indemnités soient résolus de façon satisfaisante.

Les crédits de *matériel* passent de 161,2 millions pour 1972 à 174,6 millions pour 1973, cette augmentation portant sur les postes suivants :

	Millions de francs.
Administration centrale.....	1,45
Services extérieurs.....	0,86
Navigation aérienne.....	3,95
Météorologie nationale.....	3,07
Bases aériennes.....	1,40
Formation aéronautique.....	2,56
Transports aériens.....	0,04
	13,25

*

* *

II. — *Les crédits d'interventions publiques (titre IV)* sont en diminution nette de 1,9 million de francs, soit 2,7 %. Cette décroissance, déjà sensible dans le budget précédent, est la résultante de plusieurs réductions, à savoir :

— 1,2 million de francs pour l'A. S. E. C. N. A. (le crédit est ainsi ramené à son niveau de 1971) ;

— 1 million de francs pour le dégrèvement de carburant pour le transport de presse ;

— 0,5 million de francs pour l'Aéroport de Paris (participation de l'Etat au déficit des aérodromes secondaires), et de diverses augmentations dont :

+ 0,5 million de francs pour le bureau Véritas (participation aux dépenses engagées pour le compte de l'Etat) ;

+ 0,3 million de francs de subventions diverses dont un relèvement de crédit des bourses pour la formation des jeunes.

III. — *Les dépenses en capital (titres V et VI)* s'élèvent à 1.650 millions de francs pour les crédits de paiement qui connaissent une bien faible augmentation de 3 %, les autorisations de programme, quant à elles, étant pratiquement stationnaires avec un pourcentage de variation de 0,28 % seulement. Dans cette enveloppe constante, mais donc *en diminution étant donné l'érosion monétaire*, la répartition interne est quelque peu modifiée.

Nous allons procéder successivement à l'examen global des crédits qui nous sont soumis selon les grandes lignes suivantes :

— l'équipement des services de l'Aviation civile en Métropole et Outre-Mer ;

— les études, essais et recherches ;

— la construction aéronautique ;

— les subventions.

1° *L'équipement des services de l'Aviation civile en Métropole et Outre-Mer.*

Les principales opérations concernent :

a) *Pour les bases aériennes, en Métropole* : la poursuite, notamment, de l'aménagement de Lyon-Satolas (19 millions de francs) et des travaux d'allongement des pistes principales de Marseille (2,5 millions de francs) et Nice (2 millions de francs). En outre, un

effort particulier est poursuivi en faveur des aérodromes d'intérêt régional dont les crédits demandés se montent à 17,5 millions de francs, y compris 1,35 million de francs pour des opérations touristiques.

— *Outre-mer*, il s'agit principalement de poursuivre les travaux entrepris en 1972 pour la construction d'un aérodrome long-courrier à Hahaia, en Grande-Comore. Les 19 millions de francs demandés doivent permettre l'achèvement de la piste à 2.900 mètres, la construction des bâtiments de servitude et l'adduction d'eau ;

b) *Pour la navigation aérienne* : la majeure partie des crédits est consacrée en Métropole, à l'aide en route (106 millions de francs). Néanmoins, les crédits demandés pour l'équipement des aérodromes d'intérêt régional sont en progression par rapport à 1972 (9 millions de francs contre 6,98). Comme dans le budget précédent, les dépenses de locations d'ordinateurs représentent une somme très importante (17 millions de francs) ;

c) *Pour la Météorologie nationale* : c'est la location des ordinateurs qui représente le poids le plus important (15 millions de francs) ; une autre opération importante est constituée par l'équipement de l'aéroport de Roissy-en-France (2 millions de francs) ;

d) *Pour la formation aéronautique* : 13,5 millions de francs sont consacrés à l'acquisition de matériels de transports, et 6,5 millions de francs à l'équipement à terre. Les mesures les plus importantes concernent d'une part le remplacement des MS 773 par des monomoteurs et l'acquisition d'appareils biréacteurs (6,6 millions de francs), d'autre part le regroupement des centres du Bourget et de Guyancourt sur l'aérodrome de Melun (+ 1 million de francs) et l'achat d'un simulateur de vol (1,4 million de francs) ;

e) *Pour l'Ecole nationale de l'Aviation civile* : c'est la location et la maintenance du calculateur CII qui représentent le poids le plus important (2,7 millions de francs, soit près de 70 % de la dotation).

Mais, dans l'ensemble, les *retards constatés dans la réalisation des infrastructures aéroportuaires, par rapport au Plan, et soulignés infra vont se poursuivre* ; il en est de même en ce qui concerne les équipements de la navigation aérienne.

2° *Les études, essais et recherches (y compris l'enveloppe-recherche).*

Globalement, les crédits (97,1 millions de francs) ne sont que très légèrement supérieurs à ceux de 1972 (93,87 millions de francs) mais leur équilibre interne est modifié.

a) *Les crédits de la navigation aérienne* passent de 14,5 à 23 millions de francs. Il s'agit de pousser très activement les études de matériels nouveaux de radio-communication et de navigation (atterrissage à l'I. L. S., futur système d'approche, développement d'un V. O. R. de précision), de systèmes de surveillance (radars...), d'automatisation du contrôle ;

b) *Les crédits de la météorologie* passent de 6,4 à 11 millions de francs en raison du développement d'actions nouvelles dans la recherche météorologique. Les principales opérations concernent la participation au système global d'observation (4,1 millions de francs) et la prévision et la simulation numérique (1,8 millions de francs) ;

c) *Les crédits des transports aériens* diminuent de 70,87 à 60 millions de francs. Les principales opérations concernant l'étude d'un système de transport pour appareil à décollage court ou vertical (6 millions de francs), les recherches générales sur les nuisances (10 millions de francs) et la sécurité (5 millions de francs), la réalisation de la soufflerie à haute intensité du Fouga (6 millions de francs), les études de pilotage par ordres électriques, sans timonerie, de pilotage automatique (7 millions de francs).

3° *La construction aéronautique.*

Avec 1.299 millions de francs, elle voit ses crédits pratiquement maintenus (1.300 millions de francs en 1972) pour la poursuite des trois grands programmes Concorde (860 millions de francs), Airbus (286 millions de francs), Mercure (95 millions de francs) et le début du financement des versions dérivées de l'Airbus (40 millions de francs).

Mais le financement du moteur de dix tonnes est réservé.

Le détail de l'étude de ces programmes est reporté à la deuxième partie. Soulignons simplement ici que, *si nous saluons l'évolution technique favorable, il nous apparaît nécessaire qu'une politique commerciale dynamique soit mise en œuvre.*

4° *Les subventions d'équipement.*

Avec 16 millions de francs, elles restent stables (15,25 millions de francs en 1972). La plus importante, celle qui est attribuée à l'A. S. E. C. N. A. demeure inchangée. Un effort encore très modeste est fait en faveur des subventions pour l'aménagement des petits aérodromes de tourisme et de montagne, dont le montant s'élève à 1,5 million de francs.

*
* *

Les grandes lignes chiffrées du budget sont les suivantes :

A. — LES GRANDES MASSES

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1972.	CREDITS prévus pour 1973.	VARIATION en pourcentage.
	(En francs.)		
Crédits de paiement :			
Dépenses ordinaires.....	632.361.393	692.439.310	9,50
Dépenses en capital.....	1.599.450.000	1.650.350.000	3
Total	2.231.811.393	2.342.789.310	4,97
Autorisations de programme.....	1.686.370.000	1.691.100.000	0,28

B. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

1. *Les mesures acquises.*

Elles sont en augmentation de 31.084.186 F, traduisant essentiellement l'extension en année pleine de différentes mesures.

2. *Les mesures nouvelles.*

SERVICES	TOTAUX titre III.	TOTAUX titre IV.	TOTAUX généraux.
Administration centrale.....	+ 1.911.315	— 1.197.000	+ 714.315
Services extérieurs (personnels administratifs, ouvriers, personnel militaire et activités communes).....	+ 6.005.336	»	+ 6.005.336
Navigation aérienne.....	+ 10.817.579	+ 135.000	+ 10.952.579
Météorologie nationale.....	+ 5.762.774	+ 50.000	+ 5.812.774
Bases aériennes.....	+ 2.713.283	— 450.000	+ 2.263.283
Transports aériens.....	— 40.000	— 535.000	— 575.000
Formation aéronautique.....	+ 2.896.872	+ 125.000	+ 3.021.872
Ecole nationale de l'aviation civile..	+ 798.572	»	+ 798.572
Totaux	+ 30.865.731	— 1.872.000	+ 28.993.731

Les principales mesures nouvelles sont les suivantes (en millions de francs) :

Titre III :

Augmentation des salaires des ouvriers	+ 4
Création de 202 emplois	+ 13
Achats de matériel technique	+ 6
Actions de formation aéronautique	+ 2
Divers	+ 5
Total	+ 30

Titre IV :

Divers	— 2
--------------	-----

3. L'ensemble des crédits.

SERVICES	TOTAL pour le titre III.	TOTAL pour le titre IV.	TOTAL général.
Administration centrale.....	34.304.878	49.893.918	84.198.796
Services extérieurs (personnels administratifs, ouvriers, personnels militaires et activités communes)....	84.031.652	399.600	84.431.252
Navigation aérienne.....	224.073.157	278.000	224.351.157
Météorologie nationale.....	141.920.290	503.000	145.423.290
Bases aériennes.....	67.099.243	9.810.000	76.909.243
Transports aériens.....	921.600	1.998.000	2.919.600
Formation aéronautique.....	51.749.571	4.407.000	56.156.571
Ecole nationale de l'aviation civile..	21.049.401	»	21.049.401
Totaux	625.149.792	67.289.518	692.439.310

L'importance des crédits de personnel et de matériel pour la navigation aérienne et la météorologie nationale est manifestée par ce tableau.

C. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

	AUTORISATIONS de programme.		VARIATION	CREDITS de paiement.		VARIATION
	1972	1973		1972	1973	
	(En francs.)			(En francs.)		
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat	1.671.120.000	1.675.100.000	+ 3.980.000 + 0,23 %	1.583.250.000	1.633.400.000	+ 50.150.000 + 3 %
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.....	15.250.000	16.000.000	+ 750.000 + 4,91 %	16.200.000	16.950.000	+ 750.000 + 4,91 %
Totaux	1.686.370.000	1.691.100.000	+ 4.730.000 + 0,28 %	1.599.450.000	1.650.350.000	+ 50.900.000 + 3 %

Les différences essentielles entre 1972 et 1973 concernent les autorisations de programme suivantes :

1972	1.686,4		
1973	1.691,1		
		1972 (1)	1973 (1)
		<u> </u>	<u> </u>
Grands programmes d'études et de développement du matériel aéronautique	1.300		1.299
Equipement des aéroports et routes aériennes en Métropole	202,7		205,9

Les tableaux suivants retracent l'évolution des crédits votés pour 1972 et prévus pour 1973, avec l'indication des pourcentages de variations.

(1) En millions.

I. — Dépenses ordinaires.

	CREDITS votés pour 1972.	CREDITS PREVUS POUR 1973			DIFFERENCES entre 1972 et 1973.	
		Mesures acquises.	Mesures nouvelles.	Total.	En valeur absolue.	En pourcentage.
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES						
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité :						
Totaux pour la première partie.....	349.118.663	+ 27.652.289	+ 16.213.830	392.984.782	+ 43.866.119	+ 12,56
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales :						
Totaux pour la troisième partie.....	32.204.700	+ 1.806.045	+ 593.754	34.604.499	+ 2.399.799	+ 7,45
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services :						
Totaux pour la quatrième partie.....	145.182.091	+ 144.600	+ 12.069.575	157.396.266	+ 12.214.175	+ 8,41
Cinquième partie. — Travaux d'entretien :						
Totaux pour la cinquième partie.....	16.004.052	»	+ 1.180.000	17.184.052	+ 1.180.000	+ 7,37
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.	18.959.577	+ 1.291.252	+ 798.572	21.049.401	+ 2.089.824	+ 11,02
Septième partie. — Dépenses diverses :						
Totaux pour la septième partie.....	1.730.792	+ 190.000	+ 10.000	1.930.792	+ 200.000	+ 11,55
Totaux pour le titre III.....	<u>563.199.875</u>	<u>+ 31.084.186</u>	<u>+ 30.865.731</u>	<u>625.149.792</u>	<u>+ 61.949.917</u>	<u>+ 11</u>
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES						
Première partie. — Interventions politiques et administratives :						
Totaux pour la première partie.....	51.093.918	»	— 1.200.000	49.893.918	— 1.200.000	— 2,34
Troisième partie. — Action éducative et cultu- relle	5.274.600	»	+ 828.000	6.102.600	+ 828.000	+ 15,7
Quatrième partie. — Action économique. — En- couragements et interventions.....	1.883.000	»	— 1.000.000	883.000	— 1.000.000	— 53,1
Cinquième partie. — Action économique. — Sub- ventions aux entreprises d'intérêt général :						
Totaux pour la cinquième partie.....	10.910.000	»	— 500.000	10.410.000	— 500.000	— 4,6
Totaux pour le titre IV.....	<u>69.161.518</u>	<u>»</u>	<u>— 1.872.000</u>	<u>67.289.518</u>	<u>— 1.872.000</u>	<u>— 2,7</u>
Totaux pour les titres III et IV.....	<u>632.361.393</u>	<u>+ 31.084.186</u>	<u>+ 28.993.731</u>	<u>692.439.310</u>	<u>+ 60.077.917</u>	<u>+ 9,50</u>

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1972.	Prévues pour 1973.	Différence.		Votés pour 1972.	Prévus pour 1973.	Différence.	
			En valeur absolue.	En pour- centage.			En valeur absolue.	En pour- centage.
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications :								
Totaux pour la troisième partie....	1.610.820.000	1.615.550.000	+ 4.730.000	+ 0,29	1.540.556	1.572.000.000	+ 31.444.000	+ 1,95
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie.....	12.300.000	10.500.000	— 1.800.000	— 14,63	12.694.000	11.000.000	— 1.694.000	— 13,77
Septième partie. — Equipements admi- nistratifs et divers.....								
	Mémoire.	800.000	+ 800.000	»	Mémoire.	400.000	+ 400.000	»
Huitième partie. — Investissements hors de la Métropole :								
Totaux pour la huitième partie....	48.000.000	48.250.000	+ 250.000	+ 0,52	30.000.000	50.000.000	+ 20.000.000	+ 41,66
Totaux pour le titre V.....	1.671.120.000	1.675.100.000	+ 3.980.000	+ 0,23	1.583.250.000	1.633.400.000	+ 50.150.000	+ 3
TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications.....								
	Mémoire.	»	»	»	Mémoire.	»	»	»
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie....	5.250.000	6.000.000	+ 750.000	+ 14,28	5.200.000	5.950.000	+ 750.000	+ 14,3
Huitième partie. — Investissements hors de la Métropole.....								
	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour le titre VI.....	15.250.000	16.000.000	+ 750.000	+ 4,91	16.200.000	16.950.000	+ 750.000	+ 4,91
Totaux pour les dépenses en capital.	1.686.370.000	1.691.100.000	+ 4.730.000	+ 0,28	1.599.450.000	1.650.350.000	+ 50.900.000	+ 3

A ces crédits s'ajoutera éventuellement une somme de 167 millions de francs bloquée au fonds d'action conjoncturelle, soit :

- 28 millions de francs pour le secteur programmé ;
- 139 millions de francs pour le secteur non programmé.

La répartition des 139 millions de francs du secteur non programmé est la suivante :

	Millions de francs.
— Airbus	23
et ses versions dérivées.....	10
— Mercure	15
— moteur de 10 tonnes.....	89
— subventions accordées aux établissements d'Etat.	2
	<hr/>
	139

B. — Budget de l'Aviation civile et VI^e Plan.

La modicité des dotations budgétaires depuis le début du VI^e Plan est mise en évidence, dans le tableau ci-après (1), par le taux moyen de réalisation au 31 décembre 1973. En effet, à cette date, le taux moyen de réalisation sera de 37 % ; il devrait être en principe voisin de 60 %.

L'analyse par chapitre et article des dotations budgétaires fait ressortir des taux plus bas encore pour certaines catégories d'équipement.

Chapitre 53-90.

Articles 10 et 20. — Bases aériennes. La direction des bases aériennes doit, pour mener à bien dans les délais impartis la construction de l'aéroport de Lyon-Satolas, opération individualisée et prioritaire, faire porter son effort principal sur cette création. Cela explique que le taux de réalisation des aérodromes d'intérêt national dont fait partie Lyon-Satolas sera de 39,2 % alors que celui des aérodromes d'intérêt régional sera seulement de 19,8 %.

(1) Voir page 23.

Les prévisions du VI^e Plan pour les bases aériennes avaient été établies dans une perspective de rattrapage des retards dans les équipements, et d'investissements progressifs pour suivre et, dans certains cas, précéder raisonnablement le développement du trafic. Or, la politique qui est menée fera qu'à la fin du VI^e Plan l'ensemble de ces aérodromes risquent de voir leurs équipements d'infrastructure, et surtout de superstructure, à la limite de la saturation et parfois même sursaturés entraînant, outre des difficultés et des coûts élevés d'exploitation, certains « blocages » par insuffisance de qualité ou de capacité.

C'est ainsi que, si ne pouvaient être véritablement engagées avant la fin du VI^e Plan les nouvelles installations de Toulouse et Lille, les importantes extensions nécessaires à Bordeaux, Marseille et Nantes, ainsi que l'opération d'extension de Nice, le trafic devrait être limité sur ces aérodromes, ou ne pourrait s'effectuer que dans des conditions telles que le transport aérien serait défavorisé par rapport à ses concurrents terrestres, et que l'introduction des nouveaux appareils à forte capacité ne porterait pas tous les fruits escomptés sur le plan de la rentabilité. La politique générale de développement de ces métropoles régionales serait affectée par un retard de leur desserte aéronautique, qui en constitue cependant l'un des moyens importants.

Pour les aérodromes commerciaux d'intérêt régional (taux de réalisation 21,2 %, soit le tiers des prévisions) comme pour les aérodromes d'intérêt national, une réalisation trop partielle du programme prévu d'équipement d'infrastructure et de superstructure porterait atteinte au développement rationnel du transport aérien intérieur ainsi qu'au programme de développement d'Air-Inter, tant en nature qu'en volume et en qualité (saturation de nombreuses installations et installations insuffisantes pour assurer la régularité du trafic).

Le développement régional, pour lequel des liaisons aériennes de qualité sont indispensables et les perspectives de développement touristique de certaines régions (notamment Corse, Midi, Pyrénées et Bretagne) seraient freinés.

Si un redressement n'était pas opéré dans les deux dernières années du VI^e Plan, la nécessité apparaîtra dès 1976 d'accroître les investissements annuels pour rattraper le retard cumulé.

Articles 30 et 40. — Navigation aérienne. La partie principale de l'article 30 concerne la navigation en route. L'objectif essentiel poursuivi au cours du VI^e Plan est de faire face à l'augmentation du trafic. Il est rappelé que la charge des services de contrôle de la circulation aérienne en route est pratiquement indépendante de la politique française en matière de transport aérien, puisque *constituée en majeure partie par des mouvements internationaux.*

Cet objectif devait être atteint pour l'essentiel, par le développement de l'équipement des Centres de contrôle régional et de leur automatiser, la réalisation d'un complément de couverture radar de l'espace contrôlé, l'amélioration et l'extension des moyens de télécommunications dont disposent les C. C. R. pour acheminer les informations nécessaires au contrôle. Toutes ces opérations subissent un certain retard, ce qui a pour conséquence une dégradation de la qualité du service rendu. Les périodes pendant lesquelles des restrictions doivent être imposées au trafic aérien augmentent en nombre et en durée. Cela est d'autant plus sensible que les prévisions d'augmentation du trafic sont largement tenues et même dépassées pour ce qui concerne les mouvements aux heures de pointe. La sécurité des vols ne peut être maintenue qu'aux dépens de la régularité de l'écoulement du trafic. Cet état de choses est non seulement dommageable pour l'économie des compagnies de transport aérien, mais est également fâcheuse pour la France eu égard à ses engagements internationaux. Enfin, les conditions de travail du personnel s'en trouvent également affectées, ce qui contribue à alimenter le mécontentement de ce personnel.

Les problèmes posés à l'heure actuelle par l'écoulement du trafic aérien en route justifient qu'un effort particulier soit fait pour les résoudre, le redressement de la situation devenant de plus en plus difficile au fur et à mesure de l'accumulation des retards de mise en œuvre des moyens.

En ce qui concerne l'article 40, l'équipement prévu « Navigation aérienne » des équipements d'aviation générale n'a jusqu'ici reçu aucun début d'exécution. Les aéroports correspondants ont également un retard considérable du point de vue « bases aériennes », avec un taux de réalisation inférieur au tiers des prévisions. *La politique même de développement de l'aviation commerciale*

de troisième niveau et de l'aviation générale, destinée au désenclavement de certaines régions mal desservies, est donc ici en cause.

Articles 50 et 60. — *Météorologie nationale*. Le taux de réalisation sera de 32,4 %.

Trois objectifs principaux avaient été retenus pour établir le VI^e Plan :

1° Maintenir à un niveau suffisant l'infrastructure de base, c'est-à-dire renouveler, compléter et moderniser les équipements généraux nécessaires au fonctionnement des services ;

2° Poursuivre l'effort d'automatisation et d'équipement en matériels d'acquisition et de traitement des données nécessaires à une participation que la France se doit d'apporter à la veille météorologique mondiale ;

3° Développer les activités d'assistance météorologique de manière à satisfaire les exigences des usagers de plus en plus nombreux dans les divers domaines d'activité de l'économie nationale.

Compte tenu des crédits d'infrastructure obtenus, la construction d'une seule station météorologique a pu être retenue (Dammartin-en-Goëlle).

Les opérations d'acquisition de matériels techniques et équipements de contrôle spécialisé pour la maintenance des appareillages prévus pour Roissy ont été freinées. Le retard pris en matière de fac-similé, face à l'accroissement considérable du volume de la documentation à diffuser pour satisfaire les besoins d'un nombre important d'usagers de plus en plus diversifiés, est tel que la qualité du service risque de se dégrader d'année en année si un effort particulier ne peut être fourni dans ce domaine.

Le plan de la veille météorologique mondiale qui coordonne l'activité météorologique de l'ensemble des Etats membre de l'O. M. M. prévoyait l'amélioration de la concentration des données nationales. Les charges résultant de la nécessité de poursuivre la location des ordinateurs et des voies spécialisées internationales à grande vitesse qui lui sont associées ont limité l'action de la Direction de la météorologie nationale à la seule mise en œuvre à Paris du centre régional de

télécommunications alors qu'il était prévu également l'acquisition des équipements pour des stations automatiques synoptiques et climatologiques.

Le programme d'assistance à l'aviation civile et militaire reste de loin le plus important en volume de crédits, il a tendance à décroître en valeur d'activité au profit de :

— *l'assistance générale* couvrante de nombreux secteurs industriels et commerciaux, pour laquelle les équipements prévus ont été acquis dans une faible proportion.

— *l'assistance aux activités maritimes* pour laquelle les installations du réseau d'observation en surface et en altitude et du réseau des stations côtières doivent être développées.

— *l'assistance protection civile* qui comprend les mesures dans les basses couches de l'atmosphère indispensables à la détermination de la pollution et à la protection en montagne, ainsi que de la forêt méditerranéenne ; en 1972 et 1973 quelques mesures ont été prises pour l'étude de la pollution et la protection en montagne.

En ce qui concerne *l'assistance à l'aviation*, l'abaissement des minima météorologiques opérationnels pour le décollage et l'atterrissage nécessite l'équipement des aérodromes en appareils spéciaux constituant un des facteurs de la sécurité des mouvements. Un effort fourni en 1971 et 1972, pour l'équipement de l'aéroport de Roissy-en-France n'est pas poursuivi dans le projet de budget pour 1973.

L'équipement des autres aéroports a également subi des retards considérables puisque un tiers seulement des équipements de transmission prévue pour les trois premières années du Plan ont pu être acquis.

Chapitres 53-20, 56-70, 66-70, 66-71 et 56-40.

Le taux de réalisation de la formation aéronautique proprement dit sera 37,5 %, celui de l'Ecole nationale de l'Aviation civile (E. N. A. C.) sera de 65,5 %.

Ce dernier taux très élevé se rapporte à une prévision très faible (22 millions de francs) ; elle est donc sans influence notable sur le taux moyen de réalisation du VI^e Plan.

Le Service de la Formation aéronautique assure difficilement un niveau de technicité suffisant dans l'instruction des pilotes. Le matériel volant est constitué par des Morane 733. Ces appareils bruyants ont vingt ans d'âge et ne correspondent plus au niveau de l'instruction et des performances des appareils utilisés par l'aviation commerciale. Le Morane 760 utilisé dans la phase finale de la formation des pilotes professionnels n'est valable comme avion de transition que dans le cas où les élèves sortants sont mis en ligne comme co-pilotes d'appareils du type « Caravelle ». Or la demande des compagnies concerne maintenant des pilotes capables de voler sur des appareils beaucoup plus évolués. Dès maintenant la Compagnie Air France est obligée de procéder directement à l'instruction des élèves de Saint-Yan sur des appareils du type B 707 et B 727. Le report probable au VII^e Plan du remplacement des avions d'entraînement précités par des appareils plus modernes aura d'importantes répercussions sur la formation des pilotes destinés aux transports aériens.

La formation aéronautique de certains personnels techniques au sol et des pilotes des corps techniques risquera d'être insuffisante faute de matériel approprié.

L'équipement de l'aviation civile pour ses besoins propres permet le réglage et le contrôle en vol des installations radioélectriques, l'exécution de missions urgentes, la formation aéronautique des personnels de la navigation aérienne et la recherche et le sauvetage des aéronefs accidentés. Le retard pris dans l'exécution du VI^e Plan rend difficile l'exécution de ces missions faute de matériel adéquat. Cependant nous sommes tenus par des engagements internationaux qu'il faut pouvoir tenir.

*
* *

En conclusion, on doit espérer que le retard important constaté dans la réalisation des objectifs assignés par le VI^e Plan en matière d'infrastructure aéronautique sera en partie rattrapé par un effort vigoureux sur le plan budgétaire pour les deux dernières années du Plan. La situation deviendrait critique si la dotation budgétaire des années 1974 et 1975 ne correspondait pas à la dotation moyenne annuelle prévue, soit pour chacune d'elles, 20 % du montant global prévu au VI^e Plan.

Car le présent budget, au même niveau pratiquement que l'année précédente (il n'augmente que de 4,97 %), est « raboté » alors que l'aviation connaît le développement que nous avons souligné ; il est d'autant plus raboté que le développement des programmes de construction aéronautique et des équipements électroniques, dans le cadre de la coopération européenne, doit aboutir en 1974 à la mise en service du Concorde, de l'Airbus et du Mercure, dont le financement pèse lourdement sur le budget de l'Aviation civile. Soulignons que le chapitre 53-24 « Grands Programmes d'études et de développement de matériels aéronautiques » absorbe à lui seul 78 % des dépenses en capital et 55 % du budget de l'Aviation civile.

*
* *

Les mesures nouvelles qui sont proposées à notre vote sont les suivantes :

Dépenses ordinaires :

Titre III. — Moyens des services	+ 30.865.731
Titre IV. — Interventions publiques	— 1.872.000

Dépenses en capital :

Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat :

Autorisations de programme.....	1.675.100.000
Crédits de paiement.....	1.072.004.000

Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :

Autorisations de programme.....	16.000.000
Crédits de paiement	11.230.000

CHAPITRES	ARTICLES	RUBRIQUES du budget.	DOTA- TIONS prévues au VI ^e Plan (francs 1970).	DOTATIONS 1971		DOTATIONS 1972		PREVISIONS 1973		TOTAL 1971 à 1973.		POURCENTAGE de réalisation 1971-1972-1973.	
				Francs 1971.	Francs 1970.	Francs 1972.	Francs 1970.	Francs 1973.	Francs 1970.	Francs courants	Francs 1970.	Francs courants	Francs 1970.
				53-90		<i>Equipement aéroports et routes aériennes Métropole.</i>							
	10	B. A. Aéroports d'intérêt national	218	31,00	30,04	28,50	26,56	32,20	28,93	91,70	85,53	42,1	39,2
	20	B. A. Aéroports d'intérêt régional	202	8,00	7,75	17,75	16,55	17,50	15,72	43,25	40,02	21,4	19,8
	30	N. A. Equipement d'intérêt national	702	96,25	93,27	117,52	109,52	115,00	103,32	328,77	306,11	46,8	43,6
	40	N. A. Aéroports d'intérêt régional	61	1,37	1,33	6,98	6,51	9,00	8,09	17,35	15,93	28,4	26,1
	50 - 60	Météorologie nationale.....	265	28,00	27,13	32,00	29,82	32,25	28,98	92,25	85,93	34,8	32,4
			1.448	164,62	159,52	202,75	188,96	205,95	185,04	573,32	533,52	39,6	36,8
53-20		<i>Equipement matériel aéronautique.</i>											
	10	Formation des personnels..		15,55	»	14,20	»	13,50	»	43,25	»	»	»
56-70		<i>F. A. Equipement.</i>											
	20	Formation des personnels.		5,10	»	7,80	»	6,50	»	19,40	»	»	»
66-70		<i>F. A. Subventions (matériel).</i>											
	10	Aviation générale.....	210	4,50	»	4,50	»	4,50	»	13,50	»	37,5	35,0
66-71		<i>F. A. Participation à l'aménagement des aéroports.</i>											
	10	Aéroports d'intérêt régional		0,45	»	0,75	»	1,50	»	2,70	»	»	»
			210	25,60	24,80	27,25	25,40	26,00	23,36	78,85	73,56	37,5	35,0
56-40		<i>Ecoles et stages, équipement.</i>											
	10	E. N. A. C.....	22	5,90	5,71	4,50	4,19	4,00	3,59	14,40	13,49	65,5	61,3
57-90		<i>Equipements immobiliers des services de l'A. V.</i>											
	10	Services Aviation civile....	»	»	»	»	»	0,80	0,72	0,80	0,72	»	»
		Totaux	1.680	196,12	190,03	234,50	218,55	236,75	622,29	667,37	621,29	39,7	37,0

DEUXIEME PARTIE

**LES ACTIONS DU MINISTERE DES TRANSPORTS
EN MATIERE D'AVIATION CIVILE**

ANALYSE DETAILLEE DES CREDITS

A. — L'Administration centrale.

La politique actuellement menée semble conduire à un *desserrement de la structure du Secrétariat générale à l'Aviation civile* : rappelons la création de la Délégation à l'espace aérien, l'hypothèse de la création d'un établissement public pour la navigation aérienne, le projet de décentralisation de la Météorologie nationale.

Sur le plan purement budgétaire, le chapitre 68-90 (*participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar*) comporte une dotation en autorisations de programme de 10 millions de francs, sans changement sur l'année précédente, dont la répartition est la suivante :

Opérations prévues pour 1973 (Autorisations de programme).

	Millions de francs.
<i>a) Infrastructure :</i>	
Aménagement des blocs techniques. Poursuite de la mise en place de la veille météorologique aéronautique	3,5
Génie civil. — Sécurité incendie, réserve d'eau, etc..	0,7
Aménagement divers et infrastructure pour la réception des gros porteurs.....	0,8
	<hr/>
Total <i>a</i>	5
	<hr/> <hr/>
<i>b) Sécurité aérienne :</i>	
Equipements électriques.....	2
Equipements radio.....	1,5
Matériels divers.....	1,5
	<hr/>
Total <i>b</i>	5

B. — La navigation aérienne.

1. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

Mesure 03-11-01. — Augmentation des personnels des corps techniques de la navigation aérienne.

Il s'agit là d'un des problèmes les plus aigus qui se posent au Secrétariat général à l'Aviation civile, en raison de la croissance du trafic.

Rappelons que les corps techniques de la Navigation aérienne comprennent :

- des Ingénieurs de l'Aviation civile (I. A. C.) ;
- des Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'Aviation civile (I. E. E. A. C.) ;
- des Officiers contrôleurs de la circulation aérienne (O. C. C. A.) ;
- des Electroniciens de la sécurité aérienne (E. S. A.) ;
- des Techniciens de la navigation aérienne (T. N. A.).

Au 31 décembre 1972, la situation estimée de ces corps, au regard des dotations budgétaires, sera la suivante :

CORPS	I. A. C.	I.E.E.A.C.	O. C. C. A.	E. S. A.	T. N. A.
Dotation budgétaire 1972 (postes).	168	622	1.858	886	1.000
Prévision de postes occupés au 31 décembre 1972.....	160	576	(1) 1.848	837	980
Dont pour l'A. S. E. C. N. A...	6	22	1	2	110

(1) Dont 140 élèves.

Les mesures nouvelles prévues au titre du prochain exercice et en tenant compte des besoins des services évalués au regard de l'évolution des techniques, de la croissance du trafic, des vacances à pourvoir, des conditions de recrutement et des détachements réels à l'A. S. E. C. N. A. prévues en 1973, permettront de faire face aux besoins les plus urgents.

*Mesure 03-11-04. — Création d'un poste de délégué
à l'espace aérien.*

En application d'un décret du 17 décembre 1971, un Comité interministériel de l'espace aérien, présidé par le Premier Ministre, a été mis en place ; la mise en œuvre de la politique d'organisation et d'utilisation de cet espace est du ressort du délégué à l'espace aérien, qui propose au Gouvernement les mesures nécessaires.

Le décret prévoit que le délégué organise l'espace aérien national, en règlemente l'utilisation et dirige la préparation des plans communs d'équipement. Il est assisté par le Directeur de la navigation aérienne et le Directeur de la circulation aérienne militaire.

*Mesure 03-12-01. — Régime indemnitaire
des personnels techniques de la navigation aérienne.*

Etant donné l'acuité de la situation de la navigation aérienne, il a semblé nécessaire de faire le point en la matière :

Jusqu'en 1969, les personnels techniques du Secrétariat général à l'Aviation civile appartenant aux corps de la navigation aérienne et de la météorologie nationale ont bénéficié d'un régime indemnitaire sensiblement identique.

Cependant, en raison des sujétions liées à l'exploitation des services concourant à la sécurité aérienne et des responsabilités qui en découlent, les personnels techniques de la navigation aérienne bénéficient depuis le 1^{er} juillet 1970 d'un régime indemnitaire spécifique.

Pour les ingénieurs de l'aviation civile et les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ces primes varient en fonction du grade et des fonctions qu'ils exercent et des centres ou services auxquels ils sont affectés.

Pour les autres personnels techniques, elles varient selon les fonctions exercées, les qualifications obtenues, l'activité des centres des services d'affectation, la régularité du trafic assuré.

Nous devons observer que l'octroi de ces indemnités, si justifié soit-il, a cependant introduit des *disparités entre des corps* qui, jusqu'alors, recevaient les mêmes avantages ; cette disparité peut être la *source de certaines difficultés d'application*, notamment sur le plan psychologique.

2. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

On relève essentiellement au chapitre 53-21 des crédits pour ce *développement* et les *essais* de matériels de radio-communications et de navigation et pour ces équipements électroniques aéronautiques.

Le montant des autorisations de programme s'élève à 23 millions de francs sur ce chapitre, afin de donner une impulsion aux études de matériels nouveaux.

Quant à l'*équipement* (chap. 53-90 et 58-90) :

106 millions de francs sont consacrés à l'aide en route ;

9 millions de francs, à l'équipement des aérodromes d'intérêt national et 9 millions pour les aérodromes d'intérêt régional.

C. — La Météorologie nationale.

1. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

Mesures 04-11-01 et 04-11-02. — Météorologie nationale.

Une extension des activités de la Recherche scientifique en météorologie est prévue dans les domaines de la météorologie spatiale, des études de la dynamique de l'atmosphère, de la météorologie appliquée en matière de prévision des avalanches et de pollution atmosphérique. Cette extension des activités conduit à la création de huit postes de personnel contractuel à statut C. N. R. S.

D'autre part, compte tenu de l'accroissement de l'activité météorologique et de la mise en service de nouvelles installations, la création de soixante-dix emplois est demandée.

1° *Roissy et Satolas.*

Les effectifs obtenus pour ces deux aéroports aux budgets 1971 et 1972 doivent être complétés pour atteindre l'effectif total prévu par les créations d'emploi demandées qui constitueront la deuxième tranche (effectif global nécessaire : Roissy : 59 ; Satolas : 29).

2° *Montagne.*

Le plan programme d'assistance montagne et avalanches nécessite un recrutement complémentaire.

3° *Veille radar et radiosondages.*

Dans le but d'assurer une veille permanente sur les radars panoramiques en service en Métropole et d'assurer les radiosondages suivant la fréquence préconisée par l'O. M. M. soixante-quatorze techniciens supplémentaires seraient nécessaires. Une première tranche de seize techniciens est demandée en 1973.

4° *Stations d'aérodromes.*

La mise en place des effectifs nécessaires pour que les stations d'aérodromes fonctionnent selon la même amplitude horaire que les aérodromes, afin que la protection météorologique des vols aéronautiques soit assurée avec sécurité nécessiterait cent-soixante-dix-huit créations d'emploi de techniciens. Il est prévu en 1973 une première tranche de quinze techniciens.

5° *Services centraux.*

Pour effectuer des tâches d'étude et mieux assurer l'exploitation des données collectées ou traitées dans les domaines de la climatologie des transmissions et de la prévision, un renforcement du service est prévu.

Mesure 04-17-01. — Station de radiosondage. — Radiovent aux Nouvelles-Hébrides.

Un accord international concernant l'installation et l'exploitation d'une station d'observations en altitude aux Nouvelles-Hébrides a été signé entre la France et la Grande-Bretagne et est entré en application le 1^{er} juin 1972. Les mesures nouvelles qui nous sont demandées ont pour objet de faire face à l'augmentation des dépenses de fonctionnement du service météorologique du Condominium.

2. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Au titre de ces dépenses qui passent de 6,4 à 11 millions de francs, le *chapitre 53-21 (études, recherches, essais et développement de matériels)* concerne les opérations suivantes :

1° *Participation au système global d'observation, notamment pour la mise en place des systèmes pour la réception des images de satellites météorologiques de la nouvelle génération.*

2° *Prévision et simulation numérique, pour le fonctionnement du calculateur de la Météorologie nationale.*

3° *Dynamique de l'atmosphère.*

Recherches atmosphériques effectuées par avion laboratoire et par le système des plates-formes stationnaires Essor.

4° *Météorologie appliquée.*

Structure des précipitations et détection des orages, hydrologie, étude du manteau neigeux et prévision des avalanches.

5° *Pollution atmosphérique.*

Etude de diffusion en similitude sur maquettes et mesures *in situ*.

Le chapitre 53-90 (équipement des aéroports et routes aériennes — métropole) est consacré essentiellement pour la météorologie :

1° *Au renouvellement et à la modernisation des équipements généraux nécessaires au fonctionnement des services.*

Dans le réseau des stations météorologiques et les services centraux, l'action visant à généraliser la télémesure sera poursuivie (installation de radars, stations automatiques, systèmes de téléaffichage, transmissomètres, etc.). En matière de transmissions, il est envisagé de remplacer les récepteurs fac simulé actuels par des appareils plus perfectionnés. Le stockage des paramètres météorologiques sera amélioré ainsi que les possibilités d'accès à la documentation climatologique (installation de claviers de saisie de

l'information sur bandes magnétiques et équipement du service de documentation en microfiches, reproducteurs et lecteurs individuels des microfiches et fichiers spéciaux).

2° *Veille météorologique mondiale. — Météorologie objective.*

Le plan de la veille météorologique mondiale a pour but de coordonner l'activité météorologique de l'ensemble des Etats membres de l'O. M. M. pour en augmenter l'efficacité. La France met en œuvre à Paris un Centre régional de télécommunications qui lui donne accès au réseau mondial des données et lui assure un rôle de premier plan auprès de nations voisines et de nations africaines. Il en résulte pour la Météorologie nationale la charge de la location de deux ordinateurs CH 10070, et l'acquisition des équipements nécessaires à la transmission des données sur les lignes spécialisées internationales à grande vitesse qui lui sont associées.

La Météorologie nationale poursuivra également en 1973 la location de deux calculateurs CDC 6400 destinés à l'amélioration des méthodes de prévision objective fondées sur l'utilisation de modèles mathématiques et thermodynamiques.

3° *Assistance météorologique.*

Le programme d'assistance à l'aviation civile et militaire continuera en 1973 à être extrêmement important. D'une part, en 1973, l'équipement de l'aéroport de Roissy-en-France sera poursuivi. D'autre part, nombre d'aérodromes d'intérêt régional seront dotés d'appareillages modernes spéciaux qui constituent des facteurs de sécurité pour les vols : télémètres de nuages à Saint-Etienne, Nîmes-Garron, Quimper, Saint-Brieuc, transmissomètres à Saint-Etienne, Grenoble-Saint-Geoirs, Clermont-Ferrand, Pau, appareils de mesure du vent aéronautique à Romilly, Melun, Corneil, Belfort, Château-Chinon, Rennes.

D. — Les bases aériennes.

1. — LA DIRECTION DES BASES AÉRIENNES

Les dépenses en capital.

L'article 11 du chapitre 53-21 (*études, recherches, essai et développement de matériels*) comporte des crédits pour l'étude des caractéristiques optimales pour chaussées d'aérodrome et pour l'adaptation des zones terminales aux besoins du trafic.

Le chapitre 53-90 (*équipement des aéroports et routes aériennes de la Métropole*) comporte essentiellement la poursuite de l'opération Lyon-Satolas.

a) *Aérodromes d'intérêt national* (art. 10).

Le budget 1973 vise à la poursuite des opérations déjà engagées et la mise aux normes des aéroports pour la réception des avions de grande capacité ; il s'agit aussi de satisfaire aux besoins du trafic.

L'opération la plus importante est celle de Lyon-Satolas. Elle a pour objet la construction d'un aéroport destiné à satisfaire aux besoins futurs de la métropole de Rhône-Alpes et dont la mise en service doit avoir lieu fin 1974.

Hormis Satolas, le programme 1973 prévoit pour les aérodromes d'intérêt national quatre opérations :

— poursuite des travaux d'allongement Ouest à 3.000 mètres de la piste et extension des aires de stationnement de Nice - Côte-d'Azur ;

— poursuite des travaux d'allongement Nord à 3.500 mètres de la piste n° 1 et des chaussées de raccordement de Marseille-Mari-gnane ;

— participation à la construction d'un bâtiment destiné à recevoir la Région aéronautique Sud-Ouest à Bordeaux-Mérignac ;

— participation à l'allongement et au balisage de la piste de Nantes - Château-Bougon. En outre, sont prévues des opérations de moindre importance et spécialement des balisages à Lille-Lesquin, Strasbourg-Entzheim, Saint-Yan ainsi que l'extension du bloc technique de Toulouse-Blagnac.

b) *Aérodromes d'intérêt régional* (art. 20).

L'enveloppe du programme actuellement prévu est de 15,25 millions de francs (non compris la programmation spéciale aux aérodromes d'aviation générale de la Région parisienne autres que ceux dépendant de l'Aéroport de Paris et les opérations touristiques).

Elle permettra de poursuivre certaines opérations engagées précédemment : Clermont-Ferrand - Aulnat, Limoges-Bellegarde, Cannes-Mandelieu, Montpellier-Fréjorgues, Quimper-Pluguffan, Cherbourg-Maupertus, Beauvais-Tillé, La Rochelle-Laleu, Perpignan-Llabanère, Ajaccio-Campo Dell'Oro, Calvi - Sainte-Catherine, Bastia-Poretta..., d'en engager d'autres pour des motifs impérieux : Brest-Guipavas, Région parisienne.

Les décisions d'affectation seront prises par les Préfets de région, sur propositions des Directeurs des régions aéronautiques.

La participation des collectivités locales.

Le tableau ci-après donne les chiffres (arrondis) des participations globales de l'Etat et des collectivités locales, Chambres de commerce et d'industrie et concessionnaires divers inclus, au financement des infrastructures aéroportuaires depuis 1970.

	1970	1971	1972
	(En millions de francs.)		
Participation de l'Etat au financement des infrastructures des aérodromes de province.....	34,78	38,95	46,25
Participation des collectivités locales au financement des infrastructures des aérodromes de province.....	37,75	49	90

La plus grande partie de ces investissements correspond à des aérodromes appartenant à l'Etat.

Il faut rappeler que la plupart de ces derniers lorsqu'ils sont le siège d'une activité aéronautique commerciale font l'objet d'une concession (ou d'une autorisation d'occupation temporaire). C'est cette intervention qui justifie, pour le financement des investisse-

ments auxquels ils doivent donner lieu, l'intervention du concessionnaire et des collectivités territoriales intéressées au développement de leur trafic.

Quant aux aérodromes appartenant à l'Etat et non concédés, il s'agit la plupart du temps d'aérodromes d'aviation générale dont l'activité ne justifie pas encore la prise en charge par les collectivités locales.

Nous devons cependant souligner le retard pris en ce qui concerne les infrastructures au regard du développement des lignes intérieures. *Il serait souhaitable que l'Etat augmente sa contribution afin qu'une charge trop écrasante ne retombe sur les collectivités.*

Le chapitre 58-90 (*Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la Métropole*) prévoit principalement la construction d'un aérodrome long-courriers en Grande Comore.

Le détail des opérations est le suivant :

I. — *Départements d'Outre-Mer :*

1° *Pointe-à-Pitre/Le Raizet.*

a) Des travaux d'extension des aires de stationnement sont actuellement en cours. Le financement de la part incombant à la Chambre de commerce et d'industrie de la Guadeloupe (moitié de la dépense) est assuré en 1972, l'Etat devant assurer sa propre participation en 1973. (Evaluation : 875.000 F.)

b) Construction d'une bretelle entre la piste actuelle et la seconde piste. Participation de l'Etat. (Evaluation : 250.000 F.)

2° *Cayenne-Rochambeau.*

Participation de l'Etat aux travaux de construction de l'aérogare définitive de Cayenne-Rochambeau. (Première tranche : 500.000 F.)

3° *Saint-Denis - Gillot.*

Achèvement des travaux de réalisation de la bande à la traversée de La Ravine La Mare. (Evaluation : 610.000 F.)

II. — *Territoires d'Outre-Mer :*

1° *Moroni - Hahaïa.*

C'est l'opération essentielle. Il s'agit de la poursuite des travaux de construction de l'aéroport long-courriers à Hahaïa en vue d'obtenir une piste de 2.900 mètres. (Evaluation : 19.000.000 F.)

2° *Nouméa.*

a) Installation d'une ligne d'approche et amélioration du balisage basse intensité. (Evaluation : 770.000 F.)

b) Poursuite des travaux de dégagement de la zone des installations (libération des terrains occupés par la base aéronavale). (Evaluation : 300.000 F.)

3° *Tahiti.*

Participation de l'Etat aux travaux de reprofilage et réfection de la piste (moitié de la dépense). (Evaluation : 2.400.000 F.)

4° *Djibouti.*

Allongement de la piste à l'Est pour permettre la réception ultérieure des B 747. (Evaluation : 3.600.000 F.)

5° *Saint-Pierre-et-Miquelon.*

L'aérodrome de Saint-Pierre, malgré un climat très rigoureux, ne possède qu'un hangar de fabrication légère empiétant sur les dégagements de l'aérodrome.

Il est prévu d'établir un hangar définitif qui serait implanté sur une plate-forme à réaliser par comblement d'une partie du plan d'eau de la rade. Ces travaux d'aménagement de plate-forme seront exécutés en 1973. (Evaluation : 450.000 F.)

2. — L'AÉROPORT DE PARIS

Les problèmes d'investissement qui se posent à l'Aéroport de Paris sont liés aux prévisions d'évolution du trafic.

Le tableau ci-dessous compare les prévisions du VI^e Plan avec les réalisations 1970 et 1971 et les prévisions de l'Aéroport de Paris pour la période 1970-1975 pour le trafic passagers :

	PREVISIONS VI ^e Plan.	REALISATIONS		PREVISIONS Aéroport de Paris 1970-1975 (2).
		1970/1969	1971/1970	
Trafic intérieur	14,1 %/an	15,7 %	8,9 % (13,8 %)	12,1 %/an
Trafic international	13,5 %/an	14,6 %	9,2 % (12,0 %)	13,1 %/an

Prévisions de passagers.

(En milliers.)

(Passagers locaux.)

AEROPORTS	1972	1973	1974	1975
Le Bourget	2.728	2.805	1.433	1.400
Orly-Sud	8.095	9.296	5.875	6.815
Orly-Ouest	4.547	5.149	5.331	5.848
Roissy			6.721	7.647
Total	15.370	17.250	19.360	21.710

Prévisions de fret total.

(En milliers de tonnes.)

AEROPORTS	1972	1973	1974	1975
Le Bourget	69,3	74,0	38,7	44,4
Orly	207,7	243,3	166,2	190,2
Roissy			158,4	181,3
Total	277,0	317,3	363,3	415,9

Le souci de l'Aéroport de Paris de ne pas anticiper la mise en service des installations prévues conduit à *des conditions d'exploitation difficiles*. Il en a été ainsi pour l'exploitation d'Orly-Sud en 1970 et il en sera de même pour l'exploitation d'Orly en 1973, avant la mise en service de Roissy-en-France.

Le bilan de la mise en service d'Orly-Ouest est le suivant :

Depuis sa mise en service le 17 mars 1971, cette nouvelle aéroport a reçu :

- 6.387.000 passagers ;
- 114.600 mouvements d'avions ;
- 246.000 visiteurs,

tandis que le parc de stationnement intégré en sous-sol à l'aéroport, qui avait été ouvert dès le 23 novembre 1970, enregistrait pendant cette même période près de 1.114.400 véhicules.

La réalisation de l'aérogare d'Orly-Ouest, étudiée pour le trafic court et moyen-courrier, a montré que l'Aéroport de Paris maîtrise les délais (quarante mois) et respecte les prix (229 millions de francs H. T.) qu'il avait estimés quatre ans auparavant.

Les compagnies aériennes affectées à Orly-Ouest ont pris successivement possession des nouvelles installations :

- Swissair, le 14 mars 1971 ;
- Air-Inter, le 18 mars ;
- Alitalia, le 1^{er} avril ;
- Rousseau-Aviation, le 1^{er} mai ;
- Europe-Aéro-Service, le 15 septembre ;
- Touraine-Air-Transport, le 30 janvier 1972 ;
- Lufthansa, le 1^{er} mars.

De l'avis même des utilisateurs, et notamment d'Air-Inter, cette *aérogare simple*, conçue avec un double objectif d'efficacité et d'économie, *répond parfaitement aux besoins d'une exploitation simplifiée* pour les vols à courte distance : réduction des trajets vers les salles d'embarquement, intégration de la voiture à l'aérogare et simplification du traitement des passagers et des bagages.

Les étapes prévues de la mise en service de Roissy-en-France sont les suivantes :

a) La première tranche d'installations de l'aéroport de Roissy-en-France offrira une capacité annuelle de 8 millions de passagers et 250.000 tonnes de fret ; son montant est estimé à 1.700 millions de francs 1972 toutes taxes comprises. Elle sera mise en service en mars 1974, comme prévu.

Au 1^{er} juillet 1972, 55 % environ de cette dépense a été effectuée et plus de 80 % a donné lieu à la passation de marchés avec des entreprises.

b) Le programme de la deuxième tranche de travaux comporte essentiellement :

— l'aérogare n° 2, dont le parti est défini, permettant de cerner avec précision un objectif de coût. Les deux premiers modules de cette deuxième aérogare, d'une capacité de 3.600 passagers/heure, devront être mis en service au début de 1978 et permettront de faire face à l'augmentation du trafic pendant deux ans ; les deux modules suivants devront être mis en service pour 1980 ;

— la piste n° 2 qui sera mise en service début 1976 à titre de piste de secours de la piste n° 1, avec des caractéristiques réduites et qui sera complétée ensuite de façon à être terminée avec l'aérogare n° 2 ;

— des installations d'entretien et de fret supplémentaires.

Le coût total de cette deuxième tranche est estimé à 1.330 millions de francs 1972.

La situation financière.

Les derniers comptes d'exploitation et le Plan 1973-1977 mettent en évidence la détérioration sensible de la situation financière à l'Aéroport de Paris : le compte d'exploitation après amortissement se solde par un déficit de 15 millions de francs en 1971, les prévisions étant pour 1975 un déficit de l'ordre de cent millions de francs, et de deux cents millions en 1980 : la dégradation de la situation est imputable à l'importance des investissements commandés par le rythme de développement très rapide du trafic aérien.

L'Aéroport de Paris investit actuellement tous les ans plus que son chiffre d'affaires. Selon un processus bien connu, l'insuffisance du cash-flow limitant les possibilités d'autofinancement conduit l'établissement à accroître le volume des emprunts pour financer les équipements exigés par le développement du trafic. L'accroissement du volume des emprunts entraîne, à son tour, un alourdissement des charges financières, pèse donc sur les comptes d'exploitation des années suivantes et contribue encore à *l'amenuisement de la marge d'autofinancement.*

Pour éviter ce processus cumulatif, il faut dégager des marges d'autofinancement suffisantes, ou adapter le volume des investissements aux possibilités financières de l'entreprise. Mais en ce qui concerne l'Aéroport de Paris, chargé d'assurer un service public, le niveau des équipements, donc le volume des investissements, est imposé par le développement de la demande.

Face à ces difficultés, les autorités gestionnaires doivent tendre :

— à la maîtrise des investissements, afin de les adapter aux stricts besoins ; la mise en service de la seconde aérogare de Roissy-en-France est différée, la construction de la deuxième piste est étalée dans le temps ;

— à la rigueur de la gestion et de l'exploitation ; les charges financières dépendant du volume des emprunts passés, leur compression sera fonction, dans l'avenir, des marges d'autofinancement qui auront pu être dégagées.

L'Aéroport de Paris a dû investir chacune de ces dernières années plus que son chiffre d'affaires. Il en sera de même en 1973 et en 1974. La *participation de l'Etat* reste d'un effet limité notamment en raison du fait qu'elle *donne lieu au versement d'un intérêt de 5 %*.

Jusqu'en 1970 la subvention inscrite sur le chapitre 45-61 du budget du Secrétariat général à l'Aviation civile au bénéfice de l'Aéroport de Paris était affectée :

- au remboursement des services rendus par l'Aéroport de Paris à différentes administrations, y compris le déficit résultant de l'exploitation des aérodromes dits « secondaires » dû notamment à l'insuffisance des taux des redevances aéroportuaires ;
- au remboursement en capital des emprunts.

A partir de cette époque, compte tenu de l'importance des investissements qu'exigent le développement des installations d'Orly et la création de Roissy-en-France, il est apparu que l'Aéroport de Paris ne pouvait à lui seul faire face à ses obligations de service public sans graves difficultés financières et qu'un apport en capital de l'Etat devenait nécessaire.

Aussi, depuis 1971, l'Etat participe-t-il sous forme de dotation en capital aux dépenses d'investissements supportées par l'Aéroport de Paris. Cette dotation qui porte intérêt à 5 % s'est élevée à :

- 120 millions de francs en 1971 ;
- 95 millions de francs en 1972 à raison de 45 millions initialement prévus, et 50 millions figurant dans le collectif pour 1972.

*
* *

La *mesure 05-17-01* prévoit une réduction de la subvention de fonctionnement.

La subvention inscrite au *chapitre 45-61* du budget de l'Aviation civile est depuis 1971 uniquement destinée au remboursement à l'Aéroport de Paris du montant des dépenses afférentes aux pres-

tations qu'il effectue pour le compte de l'Etat et à la couverture de l'excédent des dépenses sur les recettes correspondant aux aérodromes secondaires.

A ce titre, il a donc été versé à l'établissement public :

- 10 millions de francs en 1971 ;
- 9,8 millions de francs en 1972.

Une somme de 9,3 millions de francs est prévue pour 1973.

Compte tenu de la mise en liberté totale des taxes d'atterrissage pour les petits appareils, la subvention destinée à couvrir le déficit des aérodromes secondaires a été diminuée de 500.000 F.

*
* *

La situation financière de l'Aéroport de Paris appellerait de longs développements. Soulignons simplement combien, malgré de lourdes charges, l'établissement public aboutit à réaliser les investissements prévus dans les conditions de délais et de prix envisagés.

Nous voudrions évoquer ici un problème connexe qui échappe d'ailleurs à la gestion de l'aéroport, celui des *moyens de desserte*. Il nous apparaît que la réalisation de ces moyens devrait précéder ou à tout le moins accompagner la réalisation de l'aéroport. L'état de réalisation des autoroutes et l'attermoisement en ce qui concerne la réalisation de la liaison Orly—Roissy par aérotrain montrent qu'il n'en est rien. Mais une récente déclaration du Premier Ministre laisse augurer une décision définitive prochaine.

Un autre problème préoccupant est celui de l'environnement des aéroports, qui ne peut être résolu que par un freinage très rigoureux des autorisations de construire.

Au cours des débats à l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a annoncé que les aéroports aux alentours desquels se pose le problème du bruit des avions à réaction seraient autorisés à percevoir une ressource supplémentaire, sous forme d'une majoration des taxes d'aéroport. Cette ressource supplémentaire serait affectée au financement d'actions de lutte contre les conséquences du bruit pour les riverains (relogement des habitants, insonorisation des bâtiments publics, etc.).

Les textes réglementaires nécessaires à l'application de cette mesure devraient intervenir dans les tout prochains mois.

E. — Les transports aériens.

Cette direction est concernée par les grands programmes de construction aéronautique et la tutelle sur les compagnies dont la situation est examinée ci-après. Quelques autres mesures sont à signaler :

1. — DÉPENSES ORDINAIRES

Mesure 06-17-01. — Institut de transport aérien.

L'ajustement de la participation de l'Etat aux frais de fonctionnement de l'Institut fournit l'occasion de rendre hommage à l'action de cette association internationale sans but commercial, régie par la loi de 1901, *qui rend les services les plus éminents à l'aéronautique.*

Mesure 06-17-02. — Lignes aériennes desservant la Nouvelle-Calédonie, les Comores et la Polynésie.

L'ajustement de la participation de l'Etat, en diminution de 50.000 F, nous conduit à l'examen, pour chacun de ces territoires, des résultats du trafic et des comptes d'exploitation.

I. — Nouvelle-Calédonie.

I-1. Résultats de trafic :

1971 : 585 heures en Caravelle dont 151 entre la Nouvelle-Calédonie et les îles Wallis à raison de deux services par mois et 434 entre la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides à raison de quatre services par semaine.

1972 : 632 heures en Caravelle dont 212 entre la Nouvelle-Calédonie et les îles Wallis à raison de trois services par mois et 520 entre la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides à raison de cinq services par semaine.

I-2. Compte d'exploitation (en milliers de francs) :

	1971 (Réalisation.)	1972 (Prévision.)
Recettes	5.002,6	7.156,0
Dépenses	7.235,5	9.621,4
Résultats	— 2.232,9	— 2.465,4

La convention du 5 janvier 1972 qui lie l'Etat à la Compagnie U. T. A. et qui vient à expiration le 31 décembre 1972 a prévu pour la desserte de ces territoires, une contribution annuelle de l'Etat d'un maximum de 250.000 F pour l'exercice 1971 et de 100.000 F pour l'exercice 1972.

Pour 1973, conformément à un plan de désengagement progressif de l'Etat vis-à-vis de cette compagnie, cette contribution sera supprimée.

II. — Comores.

II-1. Résultats de trafic :

En 1971, le nombre d'heures de vol réalisées en DC 4 a été de 365 et le nombre de passagers/kilomètre transportés s'est élevé à 1.918.000 pour une offre de 4.216.000 sièges/ kilomètre offerts (soit un coefficient d'occupation de 45,5 %).

Pour 1972, le nombre d'heures de vol prévues en DC-4 est de 330. Le trafic « passagers » serait de 9 % supérieur tandis que l'offre progresserait de 22 %, le coefficient d'occupation serait de l'ordre de 41 %.

II-2. Comptes d'exploitation (en milliers de francs) :

	1971 (Réalisation.)	1972 (Prévision.)
Recettes	974,9	1.035,0
Dépenses	1.245,3	1.364,5
Résultat	— 270,4	— 329,5

C'est en vertu d'une convention en date du 22 août 1963 que la Compagnie nationale Air France assure cette desserte moyennant une couverture du déficit d'exploitation, dans la limite d'un maximum fixé annuellement par l'Etat. Cette subvention a évolué de la manière suivante :

1971	180.000 F.
1972	250.000 F.

L'augmentation des crédits se justifie par le fait qu'un effort important doit être consenti sur cette relation afin de donner dans le contexte particulier du territoire la possibilité pour le pavillon français d'assurer la desserte dans des conditions normales.

III. — Polynésie.

III-1. Résultats de trafic :

En 1971, le nombre d'heures de vol réalisées par les différents types d'appareils de la Compagnie Air Polynésie (ex-Réseau aérien interinsulaire) s'est élevé, pour l'ensemble des trois secteurs qui constituent le réseau local Polynésie, à 4.137 heures se répartissant comme suit :

— secteur commercial	1.990
— secteur conventionné	823
— secteur Moorea	1.324

En 1972, les heures de vol prévues s'élèvent à 3.975, se répartissant comme suit :

— secteur commercial.....	2.057 ;
— secteur subventionné.....	784 ;
— secteur Mooréa.....	1.134.

III - 2. — Comptes d'exploitation (en milliers de francs) :

	1971 (Réalisation.)	1972 (Prévision.)
a) Secteur commercial :		
Recettes	7.173,5	7.678 »
Dépenses	6.886,9	7.503,9
Résultats	+ 286,6	+ 174,1
b) Secteur conventionné :		
Recettes	752 »	968 »
Dépenses	1.403,5	1.654,5
Résultats	— 651,5	— 686,5
c) Secteur Mooréa :		
Recettes	974,1	1.219,1
Dépenses	1.634,3	1.695,3
Résultats	— 660,2	— 476,2

Une nouvelle convention a été signée le 27 juillet 1972 avec effet du 1^{er} janvier 1971, pour une durée de sept ans. Elle prévoit que l'Etat participe au déficit du secteur conventionné par une contribution financière versée à Air Polynésie, étant précisé que le montant de cette contribution plafonne à 300.000 F.

*Mesure 06-17-03. — Dégrèvement des carburants
pour le transport de presse.*

La dotation de l'exercice précédent était de 1.883.000 F. Il est proposé de la ramener à 883.000 F, compte tenu de nouvelles conditions d'exploitation prévues des services assurant les transports de journaux, qui seraient les suivantes :

— contraction en une seule liaison Paris—Toulouse—Marseille—Nice—Paris des deux liaisons Paris—Toulouse—Nice—Paris et Paris—Marseille—Paris, exploitées en 1972 ;

— substitution sur les services considérés d'avions turbopropulsés consommant du kérosène (Vickers Vanguard dont la consommation horaire est de 30 hectolitres de kérosène dégrévée à raison de 7,94 F l'hectolitre) à des avions classiques alimentés en essence (Douglas DC6 dont la consommation horaire est de 17 hectolitres d'essence dégrévée à raison de 61,73 F l'hectolitre), l'utilisation de ces derniers n'étant plus prévue qu'à titre de réserve en cas de panne ou d'indisponibilité technique des turbopropulseurs.

Dans les conditions d'exploitation actuellement prévues, le crédit demandé pour 1973 pour le dégrèvement des carburants doit suffire à faire face aux besoins.

Il nous apparaît, à la condition que le transport de presse n'en souffre pas, qu'il y a là un exemple de bonne gestion des deniers publics.

2. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Elles sont, pour *les études, recherches, essais et développement de matériel (chapitre 53-21)*, diminuées, passant de 70,87 millions de francs à 60 millions de francs. Elles comportent notamment l'étude d'un système de transport pour appareil à décollage court ou vertical (S. T. O. L. ou V. T. O. L.), des recherches sur les nuisances et la sécurité, des investissements pour la soufflerie à haute densité du Fouga, des études de pilotage par ordre électronique et de pilotage automatique.

1° *Etude d'un système de transport pour appareil à décollage court : 6 millions de francs.*

L'étude de ce système a débuté en 1971. Elle est financée en partie sur crédits budgétaires de l'Aviation civile, en partie par les constructeurs aéronautiques et l'Aéroport de Paris. Les travaux en cours doivent aboutir au dépôt par les constructeurs d'un dossier permettant à l'administration d'examiner sur une liaison déterminée (Paris—Lyon ou Paris—Londres par exemple) si le système S. T. O. L. envisagé dans cette étude est susceptible d'apporter des améliorations par rapport aux moyens actuellement en usage.

2° *Aviation légère. — Etudes, recherches et développement : 2,5 millions de francs.*

Ces crédits sont destinés à financer un nombre limité d'opérations concernant :

- la certification d'avions légers : réalisation de cellules d'essais, essais statiques, essais de vibration, essais en soufflerie ;
- les études générales appliquées à l'aviation légère ;
- la participation au développement d'appareils légers.

3° *Expérimentation et essais d'endurance d'avions légers, planeurs, équipement : 0,8 million de francs.*

Plusieurs types d'avions nouveaux seront disponibles en 1973, produits par des entreprises dont les moyens sont insuffisants pour entreprendre des essais poussés de vérification, d'endurance. La section d'études et d'expérimentation du S. G. A. C., spécialisée dans cette activité, fournit aux constructeurs des rapports périodiques sur les appareils qui lui sont confiés, qui entraîne des modifications et des améliorations nombreuses. La connaissance du comportement des matériels en utilisation est un complément indispensable de l'action de l'Etat au niveau du développement et de la certification des matériels d'aviation légère.

4° *Etudes économiques.*

Les études économiques qui seront réalisées en 1973 seront axées autour des quatre thèmes suivants :

- comparaison entre les trafics aériens européens et ceux qui sont intérieurs aux Etats-Unis ;

- analyse comparée des coûts et des tarifs sur des liaisons intérieures françaises et intérieures américaines ;
- étude d'une politique du réseau troisième niveau français ;
- étude des marchés touristiques (import-export).

5° *L'enveloppe-recherche.*

La dotation en autorisations de programme est de 63 millions de francs dont :

- 50 millions de francs pour la Direction des Transports aériens ;
- 13 millions de francs pour la Direction de la Navigation aérienne.

Ces crédits sont consacrés à la recherche aéronautique civile. Trois types d'opérations sont prévues :

a) *Les études générales proprement dites :*

Elles concernent l'aérodynamique, les structures nouvelles (matériaux composites), l'étude du flottement des avions, les études générales (moteur et hélicoptères).

Deux types de programmes se rattachent à ces études générales : ceux qui concernent la lutte contre les nuisances (9 millions de francs prévus en 1973) et ceux qui concernent la sécurité des aéronefs (6 millions de francs).

b) *Les études générales d'équipements aéronautiques :*

Elles ont une importance particulière en raison de la véritable révolution qui apparaîtra vers la fin de la décennie concernant les équipements de bord des avions. Il est fondamental que certains industriels français, judicieusement choisis puissent présenter des matériels civils compétitifs à cette occasion.

c) *Les investissements en moyens d'essais :*

Les principales opérations prévues pour 1973 concernent la participation à la réalisation d'une soufflerie subsonique pressurisée réalisée par l'O. N. E. R. A., la participation aux investissements normaux de l'O. N. E. R. A. pour maintenir en état de disponibilité les moyens d'essais existants et un premier chantier portant sur un avion destiné à étudier la réglementation applicable aux aéronefs civils.

Le chapitre 53-24 (grands programmes d'études et de développement de matériels aéronautiques) constitue la pièce maîtresse du budget (55 % de l'ensemble et 78 % des dépenses en capital).

L'étude du financement des grands programmes incite à traiter de l'évolution de la construction aéronautique française.

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

Les effectifs de l'ensemble de la profession s'élevaient à 108.640 personnes au 1^{er} janvier 1972 (103.600 au 1^{er} janvier 1971). L'effectif du secteur « cellules - engins » de 65.362 personnes en septembre 1971 se décomposait de la façon suivante :

S. N. I. A. S. (hors filiales).	40.790, dont	7.936 bureaux d'études.
A. M. D. Bréguet.....	14.692, dont	1.828 bureaux d'études.
Matra (engins).....	2.469, dont	319 bureaux d'études.
Divers (y compris filiales S. N. I. A. S.).....	7.411, dont	500 bureaux d'études.
	<hr/>	<hr/>
	65.362	10.583

Pour le secteur *moteurs*, la situation était la suivante en fin 1971 :

Groupe S. N. E. C. M. A.	16.719, dont	2.972 bureaux d'études.
Turboméca	4.942, dont	427 bureaux d'études.
Divers (estimation).....	1.400	
	<hr/>	
	23.061	

Enfin, environ 23.000 personnes étaient employées dans le secteur *équipements* de l'U. S. I. A. S., dont environ 3.200 travaillaient dans les bureaux d'études.

Le chiffre d'affaires final — non compris les mouvements entre sociétés de la profession et les avances de l'Etat consenties pour le développement des grands programmes civils (Airbus, Mercure, C. F. M. 56) — s'élève en 1971 à 7.868 millions de francs, soit en augmentation de 5,8 % sur le montant de 1970. Sur ce montant, 2.875 millions de francs ont été réalisés à l'exportation.

La place prise par les plus importantes sociétés est indiquée dans le tableau suivant :

	CHIFFRE d'affaires hors taxes 1970	VARIATION 1970-1971
	(en millions de francs).	(En pourcentage.)
Aérospatiale (non consolidé).....	3.300	— 3,5
A. M. D.....	1.360	+ 11,8
Breguet } (non consolidé).....	211	
Matra	329	+ 5,2
S. N. E. C. M. A.....	1.185	+ 16
Turboméca	290	+ 15

Les effectifs, les chiffres d'affaires et les résultats des prochaines années dépendront du succès commercial des différents programmes. Ainsi que le souligne le rapport de l'U. S. I. A. S. (1), l'évolution de l'activité dans le proche avenir et à moyen terme comporte des incertitudes dues aux aléas de la conjoncture internationale.

Au plan des effectifs, les entreprises devront mener une politique prudente, évitant d'embaucher prématurément et jouant au maximum des possibilités de sous-traitance française et étrangère, de façon à éviter des problèmes sociaux à venir et l'augmentation des coûts de production qu'entraînerait un excès d'effectifs.

LES GRANDS PROGRAMMES

a) Le programme Concorde.

1° La situation financière.

Depuis 1962, les crédits budgétaires affectés en France à l'opération Concorde sont les suivants :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS DE PAIEMENT	
		Cumul.		Cumul.
1962	125	125	30	30
1963	176	301	79,76	109,76
1964	126	427	148,64	258,40
1965	330	757	290,7	549,1
1966	633,5	1.390,5	462	1.011,1
1967	741	2.131,5	690	1.701,1
1968	687	2.818,5	720	2.421,1
1969	712	3.530,5	760	3.181,1
1970	663	4.193,5	670	3.851,1
1971	835	5.028,5	875	4.726,1
1972	810	5.838,5	765	5.491,1

(1) Union syndicale des industries aéronautiques et spatiales.

La dotation prévue pour 1973 s'élève en :

- autorisations de programme : 860 millions de francs ;
- crédits de paiement : 556,5 millions de francs.

Les dépenses totales communes engagées par la France et le Royaume-Uni s'élèvent à 7.800 millions de francs au 31 décembre 1971. A la fin de 1972 et de 1973, ces mêmes dépenses cumulées sont estimées respectivement à 9.160 millions de francs et 10.140 millions de francs. Conformément à l'accord de 1962, ces dépenses comprennent la fabrication de l'outillage de série.

Le coût prévisionnel du développement est estimé à 12.790 millions de francs. Ce chiffre représente le total des dépenses communes franco-britanniques : il comprend les dépenses réelles en monnaie courante effectuées depuis le début du développement jusqu'au 31 décembre 1971 et les prévisions de dépenses jusqu'à 1976 évaluées en monnaie constante aux conditions économiques de janvier 1972.

2° La coopération franco-britannique.

Depuis le début de l'opération, la coopération franco-britannique s'est poursuivie de façon satisfaisante compte tenu des impératifs nationaux respectifs liés aux habitudes, aux législations différentes, aux impératifs budgétaires annuels, ou aux conjonctures du moment.

Jusqu'alors, toutes les décisions ont été prises de façon conjointe, les divergences de vues entre experts étant présentées aux instances supérieures avant décision.

Sur le plan industriel, il semble que l'harmonie soit bonne entre les constructeurs français et britanniques qui ont toujours pu régler les problèmes qui ont surgi depuis le début de l'opération sans avoir à en référer aux autorités de tutelle. Les propositions des firmes ont ainsi pu être faites de façon conjointe.

3° La rentabilité éventuelle des dépenses de recherche et de développement.

L'amortissement de l'ensemble des dépenses d'étude et de développement de Concorde est prévu sur tous les appareils qui seront vendus. La récupération sera effectuée par prélèvement d'une redevance proportionnelle au prix de vente.

Le nombre d'avions qu'il serait nécessaire de vendre pour amortir la totalité des dépenses de développement est maintenant

calculé avec une relative certitude, car le prix de vente de l'avion qui est connu pour les premières commandes peut être estimé avec plus de précision pour le reste de la série.

Les hypothèses suivantes ont été faites :

- le coût de développement a été estimé en francs courants jusqu'en 1976 ;
- les taux de redevances applicables sont les suivants (en pourcentage du prix de vente) :
 - 4 % pour les avions 1 à 50 ;
 - 5 à 9 % de l'avion 51 à l'avion 100 ;
 - 10 % à partir de l'avion 101 ;
 - 10 % pour les rechanges ;
- il a été prévu une cadence de fabrication de trois par mois ;
- il a été supposé que les ventes de rechange font doubler le chiffre d'affaires de façon linéaire en dix ans ;
- les redevances sont supposées être prélevées sur la totalité des rechanges.

Compte tenu de ces éléments, il est maintenant estimé qu'il serait nécessaire de vendre un minimum de 300 appareils pour récupérer la totalité des dépenses des Gouvernements.

D'après certaines études de marché et en fonction des hypothèses retenues, le nombre de Concorde qui pourraient être vendus jusqu'en 1980 se situe entre 130 et 220. Ce chiffre nous paraît teinté d'optimisme ; il nécessitera pour être atteint la mise en œuvre d'une politique commerciale dynamique et dépendra également de la réglementation américaine en matière de pollution et de bruit.

b) L'Airbus.

Les problèmes financiers de l'Airbus sont d'une ampleur bien moindre.

L'échéancier des autorisations de programme et des crédits de paiement pour la part française qui représente 42 % de l'ensemble est le suivant (en millions de francs) :

	1969 et antérieures.	1970	1971	1972	1973
Autorisations de programme..	188	248	330	320	286
Crédits de paiement.....	110	227	310	415	265

Doivent être ajoutées à ce montant, des dépenses engagées par la S. N. E. C. M. A. pour la fabrication sous licence d'une partie du moteur et par les établissements d'Etat pour la certification de l'appareil. Pour ces dépenses complémentaires, estimées à 600 millions de francs, la part de notre pays n'est pas encore fixée.

Sur le plan commercial, et contrairement à certaines assertions, *il apparaît que cet avion arrive un peu tôt sur le marché* et que peu de commandes soient à attendre avant le prochain Salon de l'Aéronautique.

c) **Le Mercure.**

Sur le plan financier, le développement des différentes phases se présente ainsi :

1° pour la première phase d'un coût final de 223,3 millions de francs, et qui est soldée, la participation de l'Etat s'est élevée à 133 millions de francs ;

2° pour la deuxième phase, la participation de l'Etat sera de l'ordre de 390 millions de francs, si, comme il est envisagé, la participation étrangère s'élève à 35,8 % ;

3° sur une dotation complémentaire de 50 millions de francs, 26,1 millions de francs (aux conditions de l'année 1968), soit 35 millions de francs courants ont été envisagés pour la lutte contre le bruit.

Au total, la participation financière de l'Etat est évaluée à 540 millions de francs, les crédits ouverts jusqu'alors se décomposant comme suit :

	1969	1970	1971	1972	1973
Autorisations de programme.....	60	69/129	115/244	160/404	95/499
Crédits de paiement.....	37	51/89	115/204	160/364	45/409

Sur le plan technique, on en est actuellement à la phase avancée des essais de certification, la première livraison à la société Air-Inter — qui a commandé dix appareils — devant intervenir à partir d'octobre prochain.

Une société américaine, Hughes Air West, semble intéressée, d'autre part, Air France souhaite la réalisation d'une version optimisée, mais en tout état de cause, *la commercialisation s'avère difficile.*

Voici, en conclusion sur ces réalisations, le tableau commenté des autorisations de programme ouvertes.

Autorisations de programme ouvertes pour Concorde, Airbus, Mercure.

	1972 et anté- rieures.	1973	COMPLE- MENT pour terminer les programmes.	OBSERVATIONS
Concorde	5.838,5	860	1.970	Le complément est donné en francs constants de janvier 1973.
Airbus :				
Version de base.....	1.086	286	35	Le montant définitif dépendra de l'évolution des conditions économiques.
Versions développées.	0	40	300	Le complément est en cours de discussion avec l'industrie.
Mercure	404	95	30	Le montant définitif dépendra : a) De l'évolution des conditions économiques ; b) Des participations étrangères finales.

Certains s'interrogent sur une modification de ces programmes ; leur ralentissement causerait un trouble social brutal dont il est difficile de prévoir et évaluer toutes les conséquences.

Par ailleurs, comme conséquences à long terme, il porterait un coup très grave à la coopération entre pays européens, il conduirait à la sclérose de l'industrie aéronautique et aérospatiale française ramenée au rôle de fabricant sous licence, et à sa sujétion aux exigences étrangères, comme c'est déjà le cas actuellement en matière de lanceurs de satellites du fait de notre retard technologique ; il serait la source de difficultés accrues pour le développement d'un armement stratégique national, les moyens matériels et humains étant très souvent communs.

Il nous apparaît que *des négociations politiques* devraient fournir aux constructeurs européens *un marché* analogue à celui que constitue, pour les constructeurs des Etats-Unis, le marché américain.

Mais la solution de ce problème suppose que soit résolue une question préalable : il n'existe pas en Europe d'association groupant les compagnies, comme c'est le cas aux Etats-Unis ; un progrès déterminant pour l'aboutissement vers une solution semblable serait une évolution du comité Montparnasse, permettant un élargissement du marché sur le plan européen. Enfin, *des procédures financières adéquates doivent être mises au point, afin de faciliter les commandes des compagnies.*

d) Les autres programmes en fabrication

Sont les suivants :

1° — S. N. I. A. S.

Hélicoptères :

L'Aérospatiale a vendu 360 hélicoptères en 1971 dont 190 à l'exportation ; 28,5 % des appareils vendus sont destinés à des utilisateurs civils contre 20 % en 1970. Exprimé en chiffre d'affaires, le carnet de commandes, au début de l'année 1972, est comparable à celui de l'année précédente.

Les ventes de l'année 1971 et le cumul des commandes à la fin de 1971 se répartissent ainsi :

Alouette 2	35 vendus en 1971 sur 1.265 commandés.
Alouette Lama	39 vendus en 1971 sur 70 commandés.
Alouette 3	111 vendus en 1971 sur 1.032 commandés.
Super Frelon	156 livrés sur 64 lancés.
Puma SA 330	148 livrés sur 235 commandés.
Gazelle SA 341	166 vendus en 1971 sur 226 commandés.

Ces deux derniers appareils sont fabriqués en coopération avec Westland. La S. N. I. A. S. participe également à la fabrication du Westland WG 13 Lynx.

La société a cédé les licences de fabrication à la Yougoslavie (SA 341) qui fera également de la sous-traitance d'éléments de l'appareil pour les chaînes françaises et britanniques, à l'Inde (Alouette 3 et Lama), à la Roumanie et à la Suisse (Alouette 3).

Le SA 360 est le seul hélicoptère nouveau en cours de développement. Étudié pour succéder à l'Alouette 3 et exploiter son succès commercial, le SA 360 a effectué son premier vol le 2 juin 1972. Ses dimensions sont comparables à celles de l'Alouette 2, mais ses performances et sa capacité seront accrues grâce à l'utilisation de technologies plus évoluées. Lancé en 1970, par la S. N. I. A. S. sur ses fonds propres, le SA 360 fait l'objet d'une aide de l'État accordée au titre de « l'article 90 » sous forme de prêt remboursable couvrant une partie des dépenses de développement.

La société italienne Fiat participe également au programme pour les éléments de transmission.

A la version monomoteur du SA 360 devrait s'ajouter à brève échéance une version bimoteur, convenant mieux aux utilisateurs civils. L'avenir du SA 360 dépend du développement du moteur Turboméca de 650 CV que le constructeur ne pourra mener à son terme sans aide de l'État.

Caravelle - XII :

Les sept Caravelle - XII commandées par la compagnie Sterling Airways ont été livrées ainsi que le premier des cinq appareils destinés à Air-Inter. Huit Caravelle - XII ont donc été livrées sur douze commandées. Le nombre total de Caravelle commandées reste de deux cent quatre-vingts unités.

Nord 262 - Frégate :

Sur les cent dix appareils lancés en fabrication, quatre-vingt-seize faisaient l'objet de commandes et quatre-vingt-douze étaient livrés en avril 1972.

Corvette :

Biréacteur léger de 6 tonnes, la Corvette se présente comme un avion polyvalent : affaires, entraînement, transport léger, liaisons militaires ; deux machines sont en cours de montage à Saint-Nazaire et devraient voler vers la fin de l'année 1972. Deux cellules d'essais sont également en fabrication et les constructeurs prévoient la certification à la fin de 1973 avec le moteur Pratt and Whitney JT 15 D 4 de 1.070 daN de poussée. Plus d'un millier de personnes participent au programme dans les usines S. N. I. A. S. de Saint-Nazaire, Meaulte, Bourges, Tarbes, Nantes et Rochefort.

L'organisation industrielle de la production est en place mais les commandes ne porteraient, selon les constructeurs, que sur dix avions et *l'avenir commercial de l'appareil est difficile à apprécier*. Compte tenu des incertitudes pesant sur le programme, l'Etat n'a pas jusqu'ici affecté de crédits d'études pour le développement de la Corvette.

2° Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation.

Falcon 20 :

Neuf avions ont été vendus entre mars 1971 et mars 1972 portant à deux cent quatre-vingt quatre le nombre des *Falcon 20* commandés à cette date.

Falcon 10 :

Le développement du programme se déroule normalement ; le prototype 02 équipé des moteurs Garrett T.F.E. 731 choisis pour l'avion de base a volé le 15 octobre 1971. La mise au point du *Falcon 10* est achevée et sa certification est prévue par le constructeur au début de 1973.

La chaîne de fabrication s'organise et les premiers avions de série seront livrés à partir de février 1973.

Le carnet de commandes de l'appareil reste établi à quarante ventes fermes et cent vingt-deux options, aucune campagne commerciale n'ayant encore été lancée auprès de la clientèle.

La participation de l'Etat a été ramenée de 50 % à 45 % conformément au protocole passé avec la société des Avions Marcel Dassault pour tenir compte de la prise de participation de la S. A. C. A. (Italie) au programme de développement.

Falcon 30 :

Avion de transport de trente-deux à trente-huit places, le *Falcon 30* est issu du *Falcon 20*. Destiné au transport de « troisième niveau », il a un fuselage de plus grandes dimensions (quatre sièges de front) et sera propulsé par le nouveau moteur américain Lycoming Alf 502 de 2.500 kilos de poussée. La masse maximale de l'appareil sera voisine de quinze tonnes.

Le prototype doit effectuer son premier vol à partir de mars 1973. *Air France* semble intéressée pour des liaisons entre la province et les principales villes de l'étranger.

Le Gouvernement n'a pas jusqu'ici prévu de participer au développement du *Falcon 30*. Le constructeur a demandé l'ouverture d'un crédit pour permettre la poursuite du programme.

e) Investissements dans les établissements d'Etat.

La dotation demandée de dix-huit millions de francs d'autorisations de programme couvre certains investissements prévus en 1973 dans les établissements de l'Etat du Ministère d'Etat chargé de la Défense nationale au profit des programmes civils.

Les opérations prévues au titre de cette dotation sont par exemple :

- la rénovation des cinéthéodolites du Centre d'essais en vol ;
- la mise en place d'un système de prédépouillement de données de trajectographie ;
- la remise en état des circuits d'air du centre d'essais des propulseurs (collecteurs, calorifuge, silencieux...) ;
- la rénovation de la chaîne de mesure de la chambre sourde du Centre d'essais des propulseurs.

f) Le moteur CFM 56 de la classe des dix tonnes de poussée.

Ce moteur est destiné à l'équipement, à partir de 1977-1978, des avions de transport subsoniques d'une capacité de cent cinquante à deux cents places, qu'ils soient court, moyen ou long-courriers, qu'ils soient à décollage conventionnel ou à décollage court. Il doit se caractériser par des performances nettement supérieures à celles des moteurs de la génération actuelle : rapport poussée/poids plus élevé, niveau de bruit et consommation spécifique réduits, faible pollution.

La part du marché qui s'ouvre à lui devrait représenter un chiffre d'affaires de l'ordre de trente milliards de francs pour la période 1977-1990.

La réalisation de ce moteur a été inscrite au VI^e Plan, dont il constitue le seul programme nouveau majeur, et il avait été demandé à la S. N. E. C. M. A. de l'entreprendre en coopération, notamment avec un motoriste américain.

Pendant une période qui s'est étendue de mars à septembre 1971, la S. N. E. C. M. A. a négocié, à cet effet, aussi bien avec Pratt and Whitney qu'avec General Electric, chacune de ces sociétés ayant, à l'époque, obtenu l'autorisation de l'administration américaine de traiter avec la S. N. E. C. M. A. sous forme d'une licence permettant la fourniture d'informations techniques.

En définitive, et avec l'approbation du Gouvernement français obtenue le 8 décembre 1971, la S. N. E. C. M. A. a conclu avec General Electric. Dans l'accord intervenu, chacune des sociétés se partage également les travaux pendant toute la carrière du moteur : développement, production, vente, après-vente, l'ensemble du programme étant géré par un organisme commun S. N. E. C. M. A.-General Electric ; la S. N. E. C. M. A. a la possibilité d'associer à sa part, et sous sa responsabilité, des motoristes européens.

La première phase du programme, dite « programme de démonstration » a été engagée en décembre 1971 et la coopération entre les deux partenaires se déroule avec une grande efficacité dans le cadre d'objectifs techniques et d'un calendrier fixé en commun.

Aux travaux correspondants ont, d'ores et déjà, participé des ingénieurs de la Fabrique nationale d'armes de Belgique et de la société Flygmotor de Suède. La société allemande M. T. U. (Motoren Und Turbinen Union, filiale de Daimler-Benz et de M. A. N.) et la société italienne Fiat ont marqué leur intérêt, mais n'ont pas apporté, jusqu'à présent une contribution effective. Quant à la société Rolls-Royce, elle a tenté de susciter un projet concurrent, le Columbus, auquel elle s'est efforcée d'intéresser Pratt and Whitney et des motoristes européens, comme M. T. U. et Fiat, dans le cadre de la société Turbo-Union. En fait, ce projet Columbus n'a, à aucun moment, eu une consistance réelle. Ceci n'est pas fait pour surprendre, la société Rolls-Royce, puissamment aidée par son Gouvernement, a d'abord à mener à bien son programme R. B. 211, à améliorer l'efficacité de sa gestion, à faire évoluer ses effectifs et à faire face, en outre, à de nombreuses difficultés internes, dont témoignent les récents changements intervenus au niveau de sa direction générale.

Pour 1973, le secteur non programmé du Fonds d'action conjoncturelle comprend un crédit de quatre vingt neuf millions de francs pour le moteur de dix tonnes.

Le coût total de l'opération serait pour la France voisin de un milliard de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1971, à étaler de 1972 à 1977-1978.

Des difficultés ont récemment surgi, du fait de l'administration américaine qui, tout en renouvelant au terme de son année de validité la licence autorisant la communication d'informations par General Electric, a assorti ce renouvellement de certaines limitations techniques et a, d'autre part, interdit l'exportation physique de l'ensemble central du moteur correspondant à la part General Electric dans le programme.

Ces difficultés ne signifient pas que le programme soit abandonné. Les solutions visant à donner, du côté français, toutes les garanties de protection qui seraient demandées par l'administration américaine n'ont pas encore été approfondies ; d'autre part, si l'exportation de matériels est actuellement interdite, chacun sait que les choses évoluent vite en la matière, surtout dans le domaine des technologies aéronautiques.

Quoi qu'il en soit, c'est l'action au niveau du Gouvernement français qui doit permettre de résoudre les problèmes posés du fait de l'administration américaine, et ainsi assurer la poursuite de l'opération avec un programme aménagé.

En attendant que des solutions soient trouvées, il convient de souligner les points suivants :

— d'importants travaux ont été effectués jusqu'à présent au rythme particulièrement rapide qui avait été fixé à fin 1971 : la définition complète des moteurs de démonstration a été acquise, les composants de ces moteurs sont lancés en fabrication ;

— pour valoriser les efforts faits, il est indispensable que soient poursuivies ces fabrications et que soient notamment exécutées en 1973 les séries d'essais prévus sur les composants, (avant leur assemblage dans un moteur complet) dans le cadre d'un programme dont les aménagements pourront être définis dans quelques semaines ;

— il avait été prévu, au cours des prochains mois, un accroissement important de l'activité sur ce programme ; dans l'immédiat, cet accroissement ne se fera pas et l'activité restera plafonnée au niveau atteint courant octobre ;

— il n'en reste pas moins que, dans ces conditions, le montant des sommes engagées par la S. N. E. C. M. A. s'élèvera à fin 1972 à environ cinquante millions de francs et que les dépenses effectives atteindront de l'ordre de vingt-six à vingt-sept millions de francs.

Il importe donc que les crédits prévus pour la contribution de l'Etat à ce programme soient effectivement attribués et que, notamment, les montants appropriés en autorisations de programme et en crédits de paiement soient débloqués sur le fonds d'action conjoncturelle du budget 1973, où il sont actuellement inscrits.

g) Autres moteurs civils.

1. Le plus important d'entre eux, celui de l'*Olympus* pour le *Concorde*, est mené depuis 1962 en coopération avec la société Rolls-Royce, après, que celle-ci ait absorbé Bristol Siddeley Engines Ltd, société avec laquelle l'opération avait été entreprise.

Il faut noter que, au cours de ces dix années, la poussée du moteur a dû être considérablement augmentée pour satisfaire à l'évolution de l'avion et atteindre aujourd'hui 17.000 kilogrammes ; il n'est pas exclu que de nouveaux efforts soient nécessaires pour faire face aux demandes croissantes des avionneurs.

D'autre part, afin d'améliorer la charge marchande de *Concorde*, une nouvelle partie arrière, appelée T. R. A., a dû être développée récemment par la S. N. E. C. M. A. Celle-ci a subi avec succès, dans le courant de 1972, les épreuves de qualification et sera expérimentée prochainement en vol sur le *Concorde n° 02*.

Enfin, notre entreprise nationale a également apporté à Rolls-Royce ses compétences et son expérience en matière de chambre de combustion pour permettre, sur une nouvelle version du moteur, l'élimination des fumées à l'échappement. Cette version sera aussi, pour la première fois, expérimentée en vol sur le *Concorde n° 02*.

En production, la S. N. E. C. M. A. fabrique la partie arrière et certains composants du générateur de gaz dessinés par Rolls-Royce Ltd, de manière à réaliser un partage, aussi bien en développement qu'en production, de l'ordre de :

- 60 % pour Rolls-Royce ;
- 40 % pour S. N. E. C. M. A.

Actuellement, le moteur *Olympus* a effectué près de 30.000 heures d'essais au banc et plus de 1.000 heures de vol, dont 270 à des vitesses supersoniques.

La fabrication de série est entreprise pour une tranche de 90 moteurs. Avec ce nombre de moteurs, qui correspond aux autorisations gouvernementales données, seront équipés des avions produits au-delà de ceux vendus à Air France et à la B. O. A. C.

2. A partir de 1967, et toujours en coopération — d'abord avec Bristol Siddeley Engines Ltd, puis avec Rolls-Royce Ltd — la S. N. E. C. M. A. a développé le *moteur M 45 H*, de 3.500 kilogrammes de poussée, dont la première application porte sur *l'avion allemand V. F. W. 614* de quarante passagers.

Dans ce programme, mené sous la responsabilité technique d'ensemble de la société britannique, la S. N. E. C. M. A. met au point les parties avant et arrière du moteur, ce qui représente une part de l'ordre de 40 % des travaux de développement.

Le déroulement de cette opération a été perturbé par un certain nombre de difficultés parmi lesquelles la faillite de Rolls-Royce Ltd en 1971 et l'accident survenu au prototype V. F. W. 614 au début de 1972. Les retards ainsi intervenus, dont les effets ont été amplifiés par l'évolution des conditions économiques, ont conduit à une augmentation importante des coûts de développement et d'industrialisation posant ainsi de sérieux problèmes de financement.

Ces problèmes de financement ne viennent d'être résolus que très récemment au terme de longues et laborieuses négociations entre les parties intéressées en Allemagne, en Grande-Bretagne et en France.

Actuellement, une vingtaine de moteurs ont été construits pour les essais au sol et en vol et environ deux mille cinq cents heures de fonctionnement ont été effectuées ; les difficultés financières ont, certes, pour une bonne part, retardé le déroulement du programme tel qu'il avait été prévu, mais n'ont pas affecté le bon climat de collaboration technique. La décision de lancement de la série, qui appartient à la société allemande V. F. W.-Fokker — constructeur de l'avion — est escomptée dans les prochains mois.

3. La S. N. E. C. M. A. est également partie au *programme Airbus*, équipé du *moteur General Electric CF 6-50*, de 22.000 kilo-

grammes de poussée. En effet, pour les moteurs destinés à l'*Airbus*, un accord de coproduction lie la société américaine à la S. N. E. C. M. A. et à la société allemande M. T. U. Au titre de cet accord :

— la S. N. E. C. M. A. réalise l'assemblage général du moteur et ses essais de réception, ce qui représente 5 % en valeur du moteur et fabrication, en outre, certains composants pour 22 % en valeur du moteur ;

— M. T. U. fournit d'autres composants pour 10 % en valeur du moteur ;

— General Electric fournit le reste des composants.

En outre, la S. N. E. C. M. A. peut participer aux opérations d'après vente du moteur, sur commandes passées par la General Electric.

La fabrication de série de ces moteurs est commencée en fonction des commandes notifiées par *Airbus-Industrie*, qui s'élèvent actuellement à cinquante moteurs.

4. La S. N. E. C. M. A. participe au *programme Mercure* équipé du moteur Pratt et Whitney JT 8 D. Pour ce moteur, elle développe un *ensemble arrière-corps* destiné à :

— permettre le freinage de l'avion par un système d'inversion de jet ;

— réduire le bruit par des dispositifs de silencieux.

La fabrication de série a été entreprise pour équiper les premiers avions *Mercure* actuellement vendus.

5. Il faut encore mentionner que la S. N. E. C. M. A. développe en coopération avec la société Turboméca, le moteur Larzac de 1.350 kilogrammes de poussée, dont la première application porte sur l'équipement de l'avion militaire d'entraînement Alpha-Jet franco-allemand et dont le développement se déroule de façon satisfaisante. Il est prévu, pour ce moteur une version civile apte à être utilisée sur des avions d'affaires tels le *Falcon 10* de la société des Avions Marcel Dassault et la Corvette de la S. N. I. A. S.

Au cours des dix dernières années, notre entreprise nationale de moteurs a donc pris place dans le domaine des moteurs civil :
— pour l'avion de transport supersonique Concorde ;

— pour les avions de transport subsoniques dans une large gamme de poussées, avec :

— le C. F. 6-50.....	22.000 kilogrammes
— le C. F. M. 56.....	10.000 kilogrammes
— le M. 45 H.....	3.500 kilogrammes
— le Larzac.....	1.350 kilogrammes

Ceci lui ouvre de larges perspectives pour le développement de son impact sur le marché mondial, mais la rend aussi plus sensible notamment aux incertitudes des évolutions de la conjoncture économique générale, à leurs répercussions sur le rythme d'équipement des flottes aériennes en appareils nouveaux. C'est ainsi que l'on peut, aujourd'hui, constater que le démarrage des grands programmes civils français (Concorde, Airbus, Mercure) est plus tardif et moins rapide qu'il n'avait été prévu il y a quelque temps. Aussi faudra-t-il toujours, pour préserver l'avenir de la société, qu'un certain équilibre soit établi entre les activités militaires et les activités civiles, dont les risques ont été illustrés par les difficultés rencontrées par les plus grandes sociétés (par exemple faillite de Rolls-Royce Ltd, pertes importantes de Pratt et Whitney à la mise en service des J. T. 9 D des Boeing 747).

Enfin, pour cette activité dans le domaine civil, l'importance considérable des investissements qu'il faut consentir pour le développement et l'industrialisation, bien avant la mise en service des moteurs (un délai de l'ordre de cinq à six ans est nécessaire) rend toujours indispensable l'aide gouvernementale.

D'autre part, pour la production en série, les besoins de financement posent des problèmes nouveaux par rapport à la production de moteurs militaires. En effet, en raison de la longueur des cycles de fabrication d'un moteur (de l'ordre de dix-huit à vingt-sept mois), le motoriste doit exposer avant la livraison d'importantes dépenses pour la constitution des outillages, pour la fabrication proprement dite ; le montant de ces dernières dépenses par moteur est d'autant plus élevé que l'on se trouve plus proche du début de la série.

Dans le cas de commandes militaires, les outillages ont toujours fait, jusqu'à présent, l'objet d'un contrat de vente à l'Etat français, les prix de vente obtenus dans les contrats (France et exportation)

tiennent compte des prix de production plus élevés pour les moteurs réalisés pendant les premières années de production. Enfin, dans ces contrats sont prévus des paiements d'acomptes qui accompagnent généralement de façon à peu près satisfaisante les dépenses, de sorte qu'il n'en résulte pour la société des charges financières trop importantes.

La situation est toute différente pour les commandes de moteurs civils. Les dépenses d'outillages sont à amortir dans les prix de vente des moteurs (1) ; d'autre part, pendant les quatre à cinq premières années de production en série, le montant des recettes obtenues en vendant les moteurs à un prix moyen déterminé en fonction des données du marché et des perspectives de vente totales reste inférieur au montant des dépenses la différence représentant les « frais de démarrage ». Enfin, le montant des acomptes pouvant être perçu sur les commandes avant livraison est généralement beaucoup moins substantiel.

Dans ces conditions, les charges financières à supporter par la société sont d'un ordre de grandeur très supérieur. Pour y faire face, il est indispensable aussi bien d'adapter la structure financière de la société que de mettre au point des mécanismes financiers particuliers.

Ces problèmes, qui se posent également aux constructeurs d'avions, présentent toutefois une importance et une acuité particulières pour le motoriste. En particulier :

- relativement à la valeur du produit, le montant des outillages et celui des frais de démarrage sont plus importants pour le moteur ;
- les cycles de production des moteurs sont plus longs que ceux d'un avion ;
- les moteurs doivent être livrés à l'avionneur de cinq à six mois avant le premier vol de l'avion ;
- dans certains cas, le motoriste peut, en outre, avoir à supporter le financement de la réalisation de moteurs mis en location dans les compagnies de transport (cas de l'Olympus 593 à Air France et B. O. A. C.).

Ces considérations méritent une attention particulière des Pouvoirs publics.

(1) Exceptionnellement, les dépenses d'outillages pour le moteur Olympus (part S. N. E. C. M. A.) sont payées par les contrats de l'Etat français.

LES COMPAGNIES AÉRONAUTIQUES

Le transport aérien est une des rares activités où les prix, non seulement n'ont pas augmenté depuis dix ans, mais encore ont enregistré une baisse très sensible. Si les compagnies ont pu maintenir leur équilibre d'exploitation dans ces conditions, c'est grâce à une augmentation très forte de leur productivité due à un effort permanent de compression des frais de gestion et à l'introduction d'appareils de grande capacité. Les marges dégagées à ce dernier titre ne sont cependant pas indéfiniment extensibles et il sera de plus en plus difficile de compenser la tendance à l'augmentation du coût des divers facteurs de production.

Cette difficulté risque d'apparaître en premier lieu sur les lignes à moyenne ou à courte distance, domestiques ou internationales, où le poids des frais fixes est proportionnellement plus important et qui connaissent des conditions d'exploitation plus difficiles.

Les résultats généraux pour l'année 1971 sont les suivants pour les grandes compagnies aériennes françaises (Air France, U. T. A., Air-Inter), en ce qui concerne le trafic national et international, régulier et non régulier.

Résultats généraux.

COMPAGNIES	PASSAGERS (milliers).	PASSAGERS/ km (millions) (1).	TONNES/KM de fret et de poste (millions) (2).	TONNES/KM transportées (millions) (3).	COEFFICIENT de chargement.
Air France	6.387	10.980	422	1.410	53,7
U. T. A.....	388	2.100	140	329	54,9
Air-Inter	2.833	1.391	4	118	59,2
Ensemble	9.608	14.471	566	1.857	54,3
Variation en pourcentage 1971-1970 :					
Air France	+ 4,1	+ 3,0	+ 3,2	+ 3,1	53,5
U. T. A.....	+ 7,0	+ 6,0	+ 3,3	+ 4,9	57,8
Air-Inter	+ 6,7	+ 7,0	+ 16,4	+ 7,3	58,7
Ensemble	+ 5,0	+ 3,8	+ 3,1	+ 3,7	54,5

(1) Passager/kilomètre (PK) unité de mesure correspondant au transport de 1 passager sur 1 kilomètre.

(2) Tonne/kilomètre (TK) unité de mesure correspondant au transport de 1 tonne de fret ou de poste sur 1 kilomètre.

(3) Tonne/kilomètre (TK) unité synthétisant les deux précédentes en attribuant un poids forfaitaire aux passagers.

Les résultats généraux de trafic permettent de distinguer le *long-courrier, transport de prestige*, du *court-courrier*, pour lequel les qualités requises sont davantage la *régularité* et la *ponctualité*.

Afin de respecter ces impératifs, une coopération entre différentes compagnies, compagnies nationales et compagnies dites « de troisième niveau » est mise en œuvre. Cette coopération devrait aboutir aux meilleurs résultats.

1. — Air France.

L'entreprise nationale Air France a une vocation de service public, ce qui entraîne la nécessité d'assurer certains trafics, alors même que la rentabilité ne se trouve pas assurée. C'est aussi une entreprise de services qui a à lutter avec des transporteurs utilisant des matériels comparables et ne pouvant déterminer librement ses prix de vente, fixés au sein de l'I.A.T.A. Enfin, elle appartient à une activité de pointe qui entraîne la multiplication rapide de son trafic.

Les problèmes essentiels concernent l'équilibre des coûts :

Pour Air France, le coût du passager-kilomètre transporté s'élève à 0,2193 F en 1971, ce qui, compte tenu de l'érosion monétaire, correspond à une baisse sensible. Cependant, Air France a pu améliorer ses résultats d'exploitation sans subventions (sauf en 1968, année exceptionnelle).

L'équilibre ressources-emplois.

Faire face à une demande en expansion constante, tout en pratiquant des prix en baisse, implique d'améliorer la productivité et de réaliser des investissements d'ampleur croissante.

Le programme des investissements 1972 est le suivant :

INVESTISSEMENTS

Programme 1972 (mis à jour septembre 1972).

I. — Investissements en matériel volant (1972).

(En milliers de francs.)

	COUT TOTAL				PAIEMENTS		
	Commandes anciennes.	Commandes 1972.	Modif.	Coût total rectifié.	Antérieurs à 1972.	1972.	Postérieurs à 1972.
A. — Appareils et rechanges.							
Boeing 727-200 :							
Trois commandes 1970 livrables en 1972 (n° 18, 19, 20)	113.500			113.500	32.820	80.680	
Rechanges	8.700			8.700		2.900	5.800
Airbus A 300 B-2 :							
Trois commandes 1971 livrables en 1974 (n° 1, 2, 3)	270.000			270.000	8.880	17.770	243.350
Rechanges	31.000		+ 9.000	40.000			40.000
Trois commandes 1971 livrables en 1975 (n° 4, 5, 6)	290.000			290.000	8.880	»	281.120
Rechanges	30.000		— 9.000	21.000			21.000
Boeing 747 :							
Trois commandes 1970 livrables en 1972 (n° 6, 7, 8)	345.000			345.000	69.570	275.430	»
Rechanges	53.000			53.000	18.000	35.000	»
Trois commandes 1971 livrables en 1973 (n° 9, 10, 11) (1)	484.000		— 122.000	362.000	48.000	23.500	290.500
Rechanges	63.000		— 15.000	48.000	11.000	14.000	23.000
Trois commandes 1972 livrables en 1974 (n° 12, 13, 14) (2)		262.000	+ 125.000	387.000	»	43.400	343.600
Rechanges		27.000	+ 15.000	42.000	»	5.000	37.000

	COUT TOTAL				PAIEMENTS		
	Commandes anciennes.	Commandes 1972.	Modif.	Coût total rectifié.	Antérieurs à 1972.	1972.	Postérieurs à 1972.
Réacteurs CF 6 :							
Rechanges pour agencé centrale.....		9.000		9.000		9.000	
Concorde :							
Une commande 1972 livrable en 1974.....		209.200	— 6.700	202.500	26.000	3.400	173.100
Rechanges		193.000		193.000	»	3.000	190.000
Trois commandes 1972 livrables en 1975..		644.600	— 16.400	628.200	»	25.200	603.000
Rechanges		193.000		193.000	»	3.000	190.000
	1.688.200	1.537.800	— 20.100	3.205.900	223.150	541.280	2.441.470
B. — Modifications immobilisées.							
Renforcement de structure des B. 707.....	29.822			29.822	28.922	900	»
Modifications réacteurs B. 747.....	36.000			36.000	12.000	»	24.000
Atterrissage tous temps :							
Caravelle	10.000		— 2.000	8.000	2.500	»	5.500
B. 707	10.000		+ 2.000	12.000	1.500	»	10.500
Système d'alarme de niveau de vol.....		1.200		1.200		1.200	»
Enregistreur de vol B. 747.....		1.100	+ 900	2.000		1.000	1.000
Renforcement des fuselages B. 707 A.....		10.000		10.000		2.000	8.000
Renforcement de structure des ailes de Caravelle		14.000		14.000		8.500	5.500
Rénovation des moteurs B. 707.....		23.600		23.600		15.600	8.000
Renforcement des cellules B. 747.....		7.530		7.530		1.380	6.150
	85.822	57.430	+ 900	144.152	44.922	30.580	68.650
Total matériel volant.....	1.774.022	1.595.230	— 19.200	3.350.052	268.072	571.860	2.510.120

(1) Au lieu de 4 dans les précédents dossiers.

(2) Au lieu de 2 dans les précédents dossiers.

(En milliers de francs.)

	COUT TOTAL				PAIEMENTS		
	Engagements antérieurs à 1972.	Nouveaux engagements (prévus en mars 1972).	Modif.	Coût total rectifié.	Antérieurs à 1972.	1972.	Postérieurs à 1972.
<i>Installations industrielles.</i>							
Moyens pour revision et essais des équipements des B. 747.....	14.160		+ 100	14.260	11.160	1.920	1.180
Gestion intégrée des activités D. M. (Priam-1 ^{re} phase).....	7.340			7.340	2.100	4.200	1.040
Équipement industriel du hangar n° 8 d'Orly	16.250			16.250	880	7.750	7.620
Transfert au centre de revision de Toulouse des travaux de grand entretien des B. 707.		4.400		4.400		3.650	750
Extension de l'atelier des réacteurs et équipement industriel.....		17.100		17.100		16.500	600
<i>Installations commerciales.</i>							
Réservation alphanumérique :							
1 ^{er} programme	113.510			113.510	105.870		7.640
2 ^e programme	18.200			18.200	16.700	800	700
3 ^e programme, 1 ^{re} phase.....		9.600		9.600		8.600	1.000
Raccordement d'agences de voyages à la réservation	10.000			10.000	5.000	3.000	2.000
Connexion aux systèmes automatiques de prestations touristiques (Citel, etc.)....		2.200		2.200		2.200	
Développement du système de réservation pour prise en charge d'autres compagnies aériennes		11.000		11.000		8.000	3.000
<i>Installations pour le trafic fret.</i>							
Bâtiment fret Orly.....	44.000			44.000	42.000	2.000	
Traitement fret export New York.....	2.750			2.750	2.750		

	COUT TOTAL				PAIEMENTS		
	Engagements antérieurs à 1972.	Nouveaux engagements (prévus en mars 1972).	Modif.	Coût total rectifié.	Antérieurs à 1972.	1972.	Postérieurs à 1972.
<i>Installations pour passagers.</i>							
Réaménagement de l'enregistrement à Orly-Sud		12.000		12.000		0	12.000
Station d'autocars à la Porte Maillot.....			+ 12.000	12.000		600	11.400
<i>Opérations diverses.</i>							
Centre d'instruction du P.N.....	30.000			30.000	12.000	9.000	9.000
Aménagement du bâtiment P.N.C.....		2.000		2.000		2.000	
Achat terrain viabilisé.....		1.000		1.000		1.000	
Simulateur de vol B. 747.....		23.500		23.500		2.250	21.250
Dispositif de simulation visuelle B. 727....		2.850	— 2.850	0		0	0
<i>Investissements Roissy-en-France.</i>							
Crédits d'études :							
1 ^{re} phase d'implantation.....	29.300			29.300	20.600	6.000	2.700
2 ^e phase d'implantation.....	(*) 15.000			(*) 15.000	1.500	1.000	12.500
Zone centrale ouest :							
Aménagement gare pass. Roissy-I.....		5.000		5.000		3.000	2.000
Aménagement de bâtiments divers....		10.000		10.000		6.000	4.000
Zone fret - commissariat :							
Automatisation du traitement du fret..	100.000		— 57.400	42.600	37.000	5.600	
Aérogare fret.....	4.000			4.000	4.000		
Bâtiments divers.....		(*) 42.000		(*) 42.000		13.000	29.000
Zone entretien :							
Equipement du hangar H 1 : 2 premières cellules.....	12.920			12.920	500	500	11.920
Bâtiments centraux : ateliers, bureaux et locaux sociaux.....		(*) 75.000		(*) 75.000		26.000	49.000
Télécommunications :							
V. R. D. : 1 ^{re} phase d'implantation.....	(*) 40.000	(*) 36.500		(*) 40.000	1.000	9.900	26.600
						14.000	25.000
Total	457.430	254.150	— 48.150	663.430	263.060	158.470	241.900

(*) Les montants indiqués sont des estimations encore provisoires qui pourront subir des modifications lorsque les études en cours auront été menées à leurs termes.

Récapitulation et financement du programme 1972.

	PRESENTE au comité n° 8, le 21 juin 1972.	MISE A JOUR
	(En francs.)	
<i>Récapitulation (hors T. V. A.).</i>		
Matériel volant.....	591.362.000	571.860.000
Investissements au sol :		
Exceptionnels	145.760.000	158.470.000
Courants	39.330.000	39.330.000
Participations	18.000.000	18.000.000
Intérêts intercalaires.....	8.144.000	8.739.000
	802.596.000	796.399.000
<i>Financement.</i>		
Solde du compte d'exploitation.....	23.000.000	
Dotations d'amortissement.....	375.000.000	
Cessions de matériel.....	10.000.000	
Investissements hors plan.....		12.400.000
	395.600.000	
Trésorerie, stocks et fonds de roulement.....	— 501.000	
Remboursement d'emprunts à long terme.....	— 147.700.000	
	247.399.000	
Ressources propres disponibles.....	549.000.000	
Financement complémentaire (1).....		
	796.399.000	

(1) *Financement complémentaire :*

— augmentation de capital.....	120
— tranche emprunt U.S. 1970 (41,9 millions de dollars).....	209
— tranche emprunt U.S. 1971 (17,4 millions de dollars).....	85
— emprunt à définir.....	135

En millions
de francs.

549

Pour les quatre prochaines années, au cours desquelles Air France aura à s'installer à Roissy, en avril 1974, et à mettre en service successivement l'*Airbus* et le *Concorde*, le besoin global de financement s'élèvera à 7,5 milliards de francs, à raison de 5.900 millions pour les investissements (4.000 pour le matériel volant et 1.900 pour les investissements) et 1.600 millions pour les remboursements d'emprunt ; soulignons à ce propos que, en ce qui concerne

Concorde, le coût d'un appareil (l'avion et les rechanges) est de l'ordre de 300 millions ; l'investissement pour les quatre prochaines années à ce titre, s'élève donc à 1.200 millions.

On observe que la compagnie a recherché une solution globale pour l'ensemble des investissements de cette période.

Un tel effort pose des problèmes de financement et le capital a dû être augmenté. Il a suivi l'évolution suivante :

1. Jusqu'en 1962, le capital de la Compagnie était fixé à 100 millions de francs.

2. L'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 8 novembre 1962 décidait de porter ce capital à 500 millions de francs pour permettre le financement de l'accroissement de la flotte à réaction (Caravelle, Boeing 707) d'une part, et rétablir un rapport harmonieux entre les dettes à long terme et le capital d'autre part. Ce rapport, de 3,6 en 1957, était passé à 10,5 en 1961 ; l'augmentation de capital le ramenait à 1,9 en 1962.

3. Une nouvelle augmentation de capital était décidée par l'Assemblée générale extraordinaire du 8 janvier 1970. Le capital était porté à un milliard de francs, le quart de cette augmentation étant immédiatement assuré. Le solde a été souscrit sur décision du Conseil d'Administration du 19 janvier 1972. Cette deuxième aug-

Dette à long terme

mentation maintient le rapport : $\frac{\text{Dette à long terme}}{\text{Capital}}$ à 1,2 et assure

une partie du financement du programme d'investissement actuel de la Compagnie (Boeing 727 et Boeing 747).

4. Le financement des importants investissements de la Compagnie pour les prochaines années a conduit d'autre part à prévoir, en liaison avec les Pouvoirs publics, une nouvelle augmentation du capital de 700 millions échelonnée à partir de 1973.

La première tranche de 120 millions doit être appelée en 1973.

Dette à long terme

Le ratio $\frac{\text{Dette à long terme}}{\text{Capital}}$ doit, malgré ces augmentations,

évoluer jusqu'à atteindre l'ordre de grandeur de 2,5, du fait de l'accroissement de la dette.

Les relations avec les autres compagnies.

a) *Nouvelles liaisons aériennes entre la province et l'étranger.*

La Compagnie Air France vient de signer avec les membres de l'Association des Transporteurs aériens régionaux (A.T.A.R.), qui groupe quatorze compagnies dites du « troisième niveau », un protocole d'accord relatif à l'exploitation des lignes internationales entre les principales villes françaises et les villes européennes voisines. Le programme d'action mis au point vise à renforcer les liaisons province-étranger, notamment au départ de Marseille et de Lyon ; il permettra aux transporteurs français de conserver la clientèle frontalière et permettra une meilleure utilisation du matériel...

b) *Un accord avec U. T. A.* ouvre de vastes perspectives pour les deux compagnies et le transport aérien français en général. Cet accord devrait déboucher notamment sur la création d'un réseau français cohérent sur la Polynésie, sur une complémentarité des investissements à Roissy-en-France, sur une utilisation conjointe des moyens de réservation électronique.

Les résultats financiers.

Pour l'année 1971, la perte globale de l'exercice s'élève à 28,5 millions de francs, couverte par un report à nouveau de 33 millions de francs figurant au bilan. Le compte d'exploitation de l'exercice s'est soldé par un déficit de 62,9 millions.

Le chiffre d'affaires hors taxes est, avec un montant de 3.579,5 millions de francs en augmentation de 9,5 % d'une année sur l'autre, malgré un *arrêt d'exploitation de 26 jours durant le premier trimestre 1971*, arrêt lié à la crise qui a marqué le renouvellement du protocole réglant les conditions de travail du personnel navigant technique.

L'année 1971 se solde, en définitive, par des résultats qui, par suite de la longue interruption de trafic que nous venons d'évoquer, n'ont pas été aussi satisfaisants qu'il était permis de l'espérer.

Cependant, la Compagnie nationale est restée le quatrième transporteur régulier sur l'Atlantique-Nord ; son réseau a poursuivi une expansion rapide sur l'Atlantique Central et Sud.

Une harmonisation des fréquences et des réseaux, la poursuite des efforts rigoureux de gestion doivent permettre à la Compagnie nationale de *maintenir son rang malgré les problèmes qui se posent à elle*. Sauf événements imprévisibles, Air France compte bien retrouver en 1972 sa situation bénéficiaire habituelle.

2. — U. T. A. (Union de transports aériens).

Les prévisions de l'U. T. A. portent sur un accroissement annuel moyen de son trafic supérieur à 14 % au cours de la période 1972-1976.

Pour soutenir le rythme de cette expansion, U. T. A. devra procéder à d'importants investissements qui porteront essentiellement sur :

- le renforcement de sa flotte par l'achat d'appareils DC. 10-30 gros-porteurs et long-courriers choisis en raison de leur bonne adaptation à la structure du réseau (la compagnie U. T. A. a été autorisée à commander huit appareils, dont quatre « ferme » [trois seront livrables en 1973 et un en 1974] et quatre en option) ;
- le transfert de ses installations du Bourget au nouvel aéroport de Roissy-en-France.

Ces perspectives d'investissements se résument ainsi :

	1972	1973	1974	1975	TOTAL
Appareils DC 10-30	54	311	118	107	590
Autres investissements directs.....	58	100	47	24	229
Investissements de portefeuille.....	10	10	8	8	36
	122	421	173	139	855

Leur financement sera assuré en grande partie par l'autofinancement, par une augmentation de capital prévue pour 1973 et par les crédits consentis par l'Eximbank et les fournisseurs américains, à raison de la moitié de la valeur des nouveaux avions. Le solde sera assuré par des prêts bancaires et par l'émission d'un

emprunt 8,25 % de 100 millions de francs en cours de placement. Cet emprunt est représenté par 100.000 obligations de 1.000 F nominal, jouissance du 27 janvier 1973, amortissables en 14 ans maximum à partir de 1977. Leur taux de rendement, compte tenu du crédit d'impôt, ressort à 8,01 %.

L'U. T. A. est la première compagnie d'Europe continentale à capitaux entièrement privés. Son capital est réparti de la manière suivante :

Chargeurs réunis	60 %
Messageries maritimes	10 %
Société Financière pour la France et les pays d'Outre-Mer (S. O. F. F. O.)	9 %
Banque de l'Indochine	6 %
Groupe de la Banque de Paris et des Pays-Bas.....	3 %

Avec une flotte composée de 11 DC 8 et de 2 Caravelle, elle exploite des lignes régulières qui atteignent une longueur totale de 210.000 kilomètres, relient cinq continents et desservent quarante-cinq escales réparties sur l'Afrique (56 % du trafic), l'Extrême-Orient et le Pacifique (44 % du trafic). Par l'intermédiaire d'une filiale, elle exerce également une activité de « charter ».

A son activité principale de transporteur aérien, elle ajoute une activité industrielle non négligeable en assurant l'entretien de ses propres avions et en effectuant des travaux sur des appareils exploités par des tiers (armée de l'Air, Compagnies étrangères associées).

La progression de son trafic s'est constamment maintenue au-dessus de la moyenne du trafic mondial. Au cours de l'année 1971, il s'est élevé à 329 millions de tonnes-kilomètres. Grâce à la reprise de la demande du transport aérien depuis le début de 1972, le trafic du premier semestre a été de 175 millions de tonnes-kilomètres, en augmentation de près de 32 % par rapport au premier semestre 1971 et — ce qui est encore plus significatif — en augmentation de 25 % par rapport à 1970, année d'activité normale.

En effet, l'année 1971 avait été marquée par une mauvaise conjoncture mondiale et, surtout, par l'arrêt prolongé de l'exploitation des compagnies aériennes françaises en février-mars,

à la suite d'un conflit avec le personnel navigant technique. Malgré ces facteurs défavorables, les résultats de l'exercice 1971 ont été satisfaisants :

	1968	1969	1970	1971
	(En milliers de francs.)			
Recettes d'exploitation	596.079	681.950	776.771	869.900
Cash Flow après impôt.....	63.675	78.846	85.820	74.828
Amortissements	63.022	77.924	77.880	66.721
Bénéfice net	653	922	7.940	8.108
Bénéfices distribués	4.979	5.745	7.193	7.220
Dividende (en francs par action) avoir fiscal non compris	3,50	4	4,50	4,50
Capital et réserves au 31 décembre.....	142.088	137.763	132.941	134.213
Dette à long et moyen terme (en millions).	120	132	91	82
Dette à court terme (en millions).....	179	208	220	223

Enfin, voici les statistiques correspondantes concernant l'exploitation du réseau :

	1968	1969	1970	1971
Recettes du réseau (en milliers de F).....	403.237	478.323	576.554	624.043
Passagers/kilomètres transportés (en milliers)	1.654.804	1.773.650	1.980.226	2.099.722
Tonnes/kilomètres transportées (en milliers)	240.000	280.000	314.000	329.000
Coefficient de chargement.....	57 %	56,7 %	57,6 %	54,9 %

Il résulte de ce tableau que, malgré trois semaines d'arrêt d'exploitation de la compagnie, l'accroissement du trafic total de l'U. T. A. a été supérieur à la moyenne mondiale. *La qualité de la gestion et le dynamisme de cette société* méritent que le fait soit signalé.

3. — Air-Inter.

Si l'exercice 1971 se solde au niveau du bilan par un bénéfice net de 205.942 F, le compte d'exploitation fait, par contre, apparaître une perte de 5.561.720 F.

Ce résultat d'exploitation est imputable en grande partie à l'effet cumulé de l'arrêt d'exploitation intervenu au début de l'année 1971 et à l'autorisation tardive d'augmentation des tarifs.

Mais il rend compte également de la précarité de l'équilibre de l'exploitation du réseau d'Air-Inter assis sur une péréquation des résultats, assurément souhaitable du point de vue de l'aménagement du territoire et du développement régional, entre le réseau rentable constitué de quelques axes à grand trafic et le reste du réseau qui ne comporte que des liaisons déficitaires.

Aussi bien cette péréquation, dont l'un des buts est d'alléger au maximum les charges incombant aux collectivités desservies, a-t-elle fait l'objet de règles précises fixées par la tutelle.

Relations avec les collectivités locales.

En pratique, la péréquation a permis de réduire sensiblement les contributions des collectivités au soutien des lignes déficitaires. En effet, en valeur absolue, elles ne représentent plus en 1971 que 3.660.561 F hors taxes soit 0,76 % du total des recettes au lieu de 2,23 % en 1970 et 2,70 % en 1969.

Pour ce qui concerne l'exercice 1972, les résultats du compte d'exploitation devraient s'avérer meilleurs qu'ils ne l'ont été en 1971, le pourcentage de couverture des déficits d'exploitation des lignes du réseau secondaire s'améliorant à mesure de leur venue à maturité.

La meilleure péréquation des résultats d'exploitation, qui en est la conséquence, justifie l'engagement donné par Air-Inter de prendre à ses risques et périls, au 1^{er} janvier 1972, l'ensemble des lignes exploitées par elle avant cette date, aux seules exceptions près de Paris-La Rochelle (deuxième service pendant le premier trimestre), Metz-Lyon, et des deux saisonnières Paris-Deauville et Paris-Vichy-Nice.

De ce fait, la contribution des collectivités doit être considérablement limitée : on notera à cet égard que le total des acomptes qui leur a été demandé à fin août 1972 s'élevait à 272.600 F seulement.

L'année 1972 marque, à ce propos, un tournant dans l'histoire d'Air-Inter, celui de l'accession de la compagnie intérieure à son *autonomie financière*.

En effet, conformément aux termes d'une lettre du Ministre des Transports datée du 2 juin 1971, il a été décidé qu'à compter du 1^{er} janvier 1972 la totalité des lignes Air-Inter au 1^{er} janvier 1971 constituerait son réseau commercial, exploitée à ses risques et périls.

Air-Inter conserve cependant la faculté de traiter librement des conventions financières avec les collectivités locales qui demanderaient à ce que soient ouvertes, sous pavillon Air-Inter, alors que celle-ci n'envisagerait pas de le faire, des lignes nouvelles par rapport à son réseau au 1^{er} janvier 1971.

Il faut noter également que le droit de préférence reconnu à Air-Inter quant au réseau domestique par la convention qui régit ses rapports avec l'Etat ne fait pas obstacle à ce que de telles lignes nouvelles soient confiées à des exploitants concurrents, si Air-Inter ne prend pas les mesures nécessaires pour en assurer l'exploitation dans des conditions équivalentes à celles proposées par ces derniers.

On mesure donc le chemin parcouru vers son autonomie par Air-Inter depuis les premières années de son exploitation au cours desquelles le support de l'Etat et des collectivités locales couvrait une large part du déficit. Il convient sans doute de souligner que, *sans le concours des collectivités, Air-Inter n'aurait pas connu son rapide développement* ; mais il faut également indiquer que ce développement, qui a permis à la compagnie intérieure de couvrir le territoire français d'un ensemble cohérent de liaisons et de services, a largement répondu à l'attente des Pouvoirs publics soucieux de faire de son réseau un instrument important pour *l'expansion économique des régions*.

La suppression du concours financier des collectivités amène à considérer le réseau d'Air-Inter comme constituant un ensemble cohérent et indissociable dans lequel la péréquation des résultats doit permettre d'opérer *une compensation entre lignes bénéficiaires et lignes déficitaires*.

En l'absence de toute contribution des collectivités, le développement du réseau secondaire transversal qui, à une exception près, ne compte guère que des liaisons déficitaires, ne peut être poursuivi par la compagnie intérieure que grâce aux bénéfices réalisés par elle sur l'exploitation des axes à grand trafic de son réseau principal.

Or, il est clair que ces bénéfices disparaîtraient, et avec eux le soutien des lignes du réseau secondaire, si la vocation privilégiée reconnue à Air-Inter par la convention signée avec l'Etat en octobre 1967 était remise en cause par le foisonnement d'initiatives désordonnées.

Aussi bien, l'intérêt général commande-t-il que *l'affrontement des transporteurs se règle en termes de complémentarité et non en termes de concurrence anarchique.*

Ces actions doivent bien entendu s'inscrire à la fois dans le cadre de la convention entre l'Etat et Air-Inter; d'une part, de la tutelle que le S.G.A.C. exerce sous forme d'octroi des autorisations de transport, et, à travers lui, des options de l'organisme responsable de la coordination de l'aménagement du territoire (D.A.T.A.R.), d'autre part.

La Compagnie Air-Inter s'est vue reconnaître une vocation privilégiée à l'exploitation des lignes intérieures; mais il lui est imposé une limitation géographique au territoire national, ce qui lui interdit par conséquent une activité européenne. Il semble qu'à l'occasion de la préparation de la convention qui régira, à partir du 1^{er} janvier 1974, les rapports de l'Etat et de la Compagnie Air-Inter, le problème pourrait être étudié, afin d'*aboutir à une meilleure utilisation de la flotte*, tant pour des liaisons régulières que pour le transport à la demande.

La situation de la flotte au 1^{er} septembre 1972 est la suivante :

a) *Appareils effectivement en service :*

10 Fokker ;

15 Caravelle III (dont une sera restituée à la S. N. I. A. S. courant novembre).

13 Viscount.

b) *Appareils en commande :*

5 Caravelle XII ;

10 Mercure.

c) *Dates d'entrée en service des appareils en commande :*

Caravelle XII : date de mise en ligne :

1. — Novembre 1972.
2. — Janvier 1973.
3. — Avril 1973.
4. — Avril 1973.
5. — Avril 1973.

*Mercur*e : date de livraison :

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| 1. — 30 octobre 1973. | 6. — 20 décembre 1974. |
| 2. — 31 janvier 1974. | 7. — 15 février 1975. |
| 3. — 15 mars 1974. | 8. — 1 ^{er} mars 1975. |
| 4. — 15 avril 1974. | 9. — 15 mars 1975. |
| 5. — 1 ^{er} mai 1974. | 10. — 15 décembre 1975. |

Soulignons une fois encore le service éminent rendu à l'aménagement du territoire par cette société, service qui implique qu'une *politique de coordination de tous les transports* soit mise en œuvre.

4. — Le « troisième niveau ».

C'est sous ce vocable que sont désignées les compagnies locales, nées de l'initiative privée, dont l'expansion est vive et pour lesquelles une réglementation se met en place. Ces compagnies sont réunies au sein de l'A.T.A.R. (Association des transports aériens régionaux) qui coordonne leurs activités. L'A.T.A.R. réalise un travail d'organisation important pour la promotion de la desserte de la province par le trafic aérien, qu'il s'agisse de standardisation, de mise en commun de moyens, d'entretien des appareils, afin d'aboutir à une meilleure rentabilité.

Plusieurs problèmes propres au trafic régional sont à régler : certaines des liaisons réalisées sont courtes, et les charges s'accroissent en fonction de la brièveté des étapes.

C'est ainsi que les frais d'atterrissage, de balisage, de touchée représentent 16,50 % pour une étape d'une heure trente de vol ; ils passent à 24 % pour une étape d'une heure de vol, et s'élèvent à 87 % pour une étape de vingt minutes de vol. Aussi serait-il nécessaire, afin de faciliter l'essor souhaitable de ces compagnies, de *moduler les taxes d'aéroport en fonction de la longueur de la ligne*.

Il y a là un problème réglementaire à étudier, parmi d'autres, tel que l'attribution d'un numéro d'immatriculation à l'I. N. S. E. E. propre à l'aviation de troisième niveau et distinct du numéro attribué au transport aérien, tel encore que celui du *financement des investissements*.

Ces problèmes devraient être étudiés en liaison avec les représentants du secrétariat général à l'aviation civile.

F. — La formation aéronautique.

Formation du personnel navigant professionnel.

La politique actuellement suivie par le Secrétariat général à l'Aviation civile pour assurer la satisfaction des besoins des compagnies aériennes en personnel navigant technique est dictée par le souci de répondre dans les conditions les meilleures à trois impératifs :

— la nécessité d'évaluer les besoins en personnel navigant technique d'une manière aussi précise que possible et suffisamment longtemps à l'avance car une mauvaise prévision influe considérablement sur le coût et la qualité de la formation ;

— la nécessité de maintenir les différentes sources de recrutement permettant de mettre au moment opportun à la disposition du transport aérien civil les personnels les plus aptes à le servir ;

— la nécessité de mettre en œuvre les moyens indispensables pour donner à ces personnels une formation de base appropriée à partir de laquelle ils seront capables de s'adapter à toute évolution des matériels mis en ligne et des méthodes d'exploitation susceptibles d'intervenir pendant leur carrière.

Il faut rappeler que l'Etat a jusqu'ici assuré le financement de la formation *ab initio* des jeunes gens des recrutements A et A' jusqu'à un niveau légèrement supérieur au brevet de pilote professionnel de première classe, à l'exception, depuis 1971, d'une participation aux frais de formation versée par la Compagnie nationale Air France qui complète également l'instruction jusqu'au brevet de pilote de ligne. La Compagnie nationale assure seule la formation des pilotes des recrutements B et F, pilotes expérimentés qui n'ont besoin que d'un complément d'instruction.

A l'U.T.A., à Air-Inter et dans les compagnies secondaires, le recrutement est plus disparate. Ces entreprises essaient d'embaucher des pilotes déjà formés, soit qu'ils sortent de l'armée, soit qu'ils sortent des Centres écoles du Secrétariat général à l'Aviation civile ayant financé eux-mêmes leur formation.

La réalisation des objectifs définis ci-dessus s'est heurtée dans un passé récent à de sérieux problèmes liés principalement d'une part, à l'extrême difficulté pour les compagnies d'établir des prévisions à long terme de leurs besoins en personnels navigants et, d'autre part, à la répartition des frais de formation entre l'Etat et les compagnies aériennes.

C'est pourquoi le Ministre des Transports a chargé, en novembre 1971, un haut fonctionnaire d'une étude approfondie sur l'ensemble de ces problèmes. Son rapport a été remis il y a quelques semaines.

Sans préjuger les décisions qui pourront être prises dans les prochains mois, il est envisagé notamment de créer un « Comité de coordination » réunissant des représentants des administrations civiles et militaires responsables de la formation aéronautique et des représentants de compagnies de transport aérien.

Cet organisme aura pour mission première d'évaluer avec le maximum de précision les besoins en pilotes pour les prochaines années.

Pour l'immédiat, il est nécessaire de maintenir aux promotions d'élèves pilotes de ligne formés dans les Centres écoles du Secrétariat général à l'Aviation civile (Montpellier et Saint-Yan) — qui constituent le recrutement de base des pilotes de ligne — un niveau d'effectifs identique à celui des années précédentes, les autres types de recrutement, notamment les recrutements B et F évoqués ci-dessus, permettant de moduler à court terme en fonction des besoins réels.

Les crédits nécessaires pour assurer la part de l'Etat dans le financement de cette formation sont ceux inscrits dans le projet de loi de finances, au chapitre 34-81 de l'Aviation civile.

Enfin, le montant de la participation des compagnies aériennes bénéficiaires du cycle de formation *ab initio* des élèves pilotes de ligne a été ramené, dans ce projet pour 1973, à 30 % du coût de la formation dispensée dans les Centres écoles de Montpellier et de Saint-Yan.

Initiation aéronautique de la jeunesse.

Les investissements prévus pour l'enseignement et la formation aéronautique élémentaire de la jeunesse constituent un ensemble répondant à une action parfaitement définie.

Dans ce domaine, la fraction de la jeunesse susceptible d'être touchée par l'action du Service de la formation aéronautique est :

— dix à quatorze ans (certificat d'initiation aéronautique)	4.839.000
— quinze à dix-neuf ans (brevet d'initiation aéronautique)	4.120.000

(chiffres communiqués par l'Institut national des statistiques en 1969).

Une action du Service de la formation aéronautique se justifie par les incidences qu'elle provoque dans le contexte de l'aéronautique. Cette action vise en particulier :

- a) l'éducation générale de la jeunesse dans le cadre de la réforme de l'enseignement ;
- b) l'orientation vers les multiples carrières offertes par l'aéronautique ;
- c) la création d'un climat en vue de l'exploitation commerciale (clientèle des compagnies aériennes) et du développement de l'aviation d'affaires, ce qui implique également la formation des cadres (certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, cours dispensés dans les écoles normales).

Le rôle du Service de la formation aéronautique consiste donc :

— à assurer en collaboration avec les établissements de l'Éducation nationale et les aéro-clubs une formation pré-aéronautique homogène ;

— à contribuer à l'éducation générale de base en incorporant à tous les niveaux les matières aéronautiques aux programmes scolaires, en particulier à l'intention des classes de transition, du cycle d'orientation pratique des travaux scientifiques expérimentaux, des foyers socio-éducatifs (initiation technologique) en partant de l'aéro-modélisme sous toutes ses formes (vol libre, vol circulaire, télécommande), l'aéromodélisme étant à la fois une activité manuelle (formation gestuelle, acquisition de techniques pré-professionnelles, initiation à des méthodes de travail) et une

activité intellectuelle (création, centre d'intérêt pédagogique, articulation avec les disciplines d'éveil et avec les techniques instrumentales) ;

— à préparer au premier examen de base (certificat d'initiation aéronautique) ;

— à former techniquement au cours de stages ou dans les Ecoles normales (préparation au certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, première et deuxième parties), puis en vol les membres de l'Education nationale ;

— à préparer les jeunes des aéro-clubs à l'examen obligatoire pour l'octroi des bourses de vol (Brevet d'initiation aéronautique) ;

— à organiser les camps aéronautiques nationaux de vacances initiant les jeunes au vol à voile, au vol à moteur ;

— à concevoir et éditer les manuels et moyens audio-visuels nécessaires ;

— à orienter vers les métiers et carrières de l'aéronautique (pilote de ligne, pilote professionnel, ingénieur de l'Aviation civile, ingénieur des études et de l'exploitation de l'Aviation civile, techniciens de la navigation aérienne, ingénieur d'aéronautique, ouvriers professionnels qualifiés).

Formation des instructeurs.

La formation des pilotes instructeurs s'inscrit au titre des aides que l'Etat apporte au développement des Associations aéronautiques dans la mesure où elles assurent la formation des jeunes.

Cette forme d'aide, dont l'Etat a assuré longtemps en totalité la charge financière, s'appuie maintenant sur une participation des intéressés de l'ordre de 30 %.

Il apparaît que la formation des pilotes instructeurs (de tous temps assurée dans les centres d'Etat) ainsi qu'un contrôle régulier de leur niveau de compétence sont essentiels si l'on désire maintenir un niveau de sécurité déjà difficile à tenir dans le cadre actuel de développement rapide des activités de l'aviation générale. On doit noter de plus que, dans la réglementation actuelle, des instructeurs sont investis de la responsabilité du contrôle des épreuves des brevets de pilotes de base (pilote privé et planeur).

Les besoins en matière de formation d'instructeurs pris en considération dans le VI^e Plan portaient sur un nombre de 2.838 candidats à former de 1971 à 1975. Fin 1972, 911 de ceux-ci avaient été effectivement formés contre 1.031 initialement prévus.

L'évaluation des besoins entreprise à l'occasion des études préliminaires du budget de programme pour l'année 1973 a conduit aux effectifs suivants :

1971	1972	1973	1974	1975
451	460	460	505	555

Il en résulte un taux d'accroissement annuel moyen sur la période considérée de 4 %.

Aide aux associations aéronautiques.

L'aide accordée aux associations aéronautiques agréées est destinée à faciliter le fonctionnement de ces associations dont le Secrétariat général à l'Aviation civile a la tutelle. Ces associations sont fédérées (voir la mesure 07-17-01 et le chapitre 66-70).

Les crédits.

1 — DÉPENSES ORDINAIRES

Mesure 07-13-01. — Moyens attribués aux centres nationaux.

Etant donné l'essor de l'aviation légère et de l'aviation générale, des moyens supplémentaires sont demandés pour le fonctionnement des centres nationaux. Les différentes missions de ceux-ci, particulièrement diversifiées, sont les suivantes :

a) Centres nationaux de vol à moteur :

— *Challes* : formation des instructeurs de pilotage, formation des pilotes professionnels, formation des pilotes des corps techniques de l'Aviation civile, activités diverses en milieu montagneux (contrôle des qualifications de pilotes, reconnaissance des avisurfaces, reconnaissance de sites) ;

— *Carcassonne* : formation des instructeurs de pilotage, formation des pilotes des corps techniques de l'armement, perfectionnement des pilotes de l'aviation générale, sélection des pilotes de coopération technique ;

— *Melun* : formation des pilotes des corps techniques de l'Aviation civile et de l'armement, entraînement des personnels techniques de l'Aviation civile, formation I. F. P. des pilotes de l'aviation générale, formation des instructeurs de vol aux instruments ;

— *Muret* : formation au pilotage des personnels de l'aviation civile en cours de scolarité à l'E. N. A. C., entraînement des élèves brevetés, entraînement des personnels des corps techniques de l'Aviation civile, formation de divers personnels techniques d'autres administrations (Gendarmerie, Police de l'air).

Centres nationaux de vol à voile.

— *Montagne-Noire et Saint-Auban-sur-Durance* : formation des instructeurs de vol à voile, perfectionnement des pilotes de planeur, formation des pilotes remorqueurs.

b) *Centre national de Biscarosse* :

1. — La vocation de ce centre, initialement tournée vers le parachutisme, est maintenant diversifiée et une partie importante de son activité concerne le pilotage : première activité réalisée au profit du S. E. J. S. L. ; deuxième formation des instructeurs de parachutisme.

2. — Activité dans le domaine du pilotage : formation des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, formation des pilotes largueurs.

Activité des centres nationaux de formation aéronautique 1971-1972 (premier semestre).

CENTRES ET PERIODES	HEURES de vol.	HEURES Link.	NOMBRE DE STAGIAIRES
<i>I. — Vol à moteur.</i>			
C. P. L. A. Guyancourt transféré à Melun à compter du 1^{er} septembre 1972 :			
1971	10.151	1.340	316 (73 r + 243 o)
1972/1	5.005	570	(52 + 295)
1971/1	(5.518)	(531)	281 (47 r + 234 o)
C. N. Challes-les-Eaux :			
1971	9.123	1.238	363 (208 r + 155 o)
1972/1	4.607	787	229 (117 r + 112 o)
1971/1	(4.704)	(691)	(235) (156 r + 79 o)
C. N. Carcassonne :			
1971	8.808	291	442 (370 r + 72 o)
1972/1	5.095	251	219 (163 r + 56 o)
1971/1	(5.597)	(151)	(274) (244 r + 30 o)
C. N. Muret :			
1971	6.036	>	
1972/1	4.773	>	
1971/1	(3.306)	>	
<i>II. — Vol à voile.</i>			
C. N. Montagne-Noire :			
1971	2.154	5.623	165 (142 r + 23 o)
1972/1	1.104	3.165	112 (97 r + 15 o)
1971/1	(981)	(2.467)	(74) (71 r + 3 o)
C. N. Saint-Auban :			
1971	2.403	10.943	321 r
1972/1	1.159	6.089	185 r 5 o
1971/1	(1.085)	(5.216)	(170) (164 r + 6 o)

(r) Régulier (stages d'une durée supérieure à une semaine).

(o) Occasionnel (stages d'une durée inférieure à une semaine ou entraînement périodique).

Biscarrosse.

Vol à moteur.

	1971		1972 / 1	
	Heures.	Stagiaires.	Heures.	Stagiaires.
Qualifications et autorisation de remorquage	111	12	88	11
Brevets T. T.	110	5	572	23
Parachutage	577	>	192	>
Divers, y compris P.N.	488	>	339	>
Total annuel.....	1.286	17	1.191	34
Total semestriel.....				

Parachutisme.

	1971		1972 / 1	
	Sauts.	Stagiaires.	Sauts.	Stagiaires.
Formation :				
Instructeurs	1.090	62	260	18
Professionnels	189	8	155	12
Stages perfectionnement compétition élèves associés P. N.	6.502	237	1.190	64
Total annuel.....	7.781	307	1.605	94
Total semestriel.....				

Mesure 07-17-01. — Primes en faveur de la formation des jeunes.

Le crédit demandé au chapitre 43-91 est en majoration de 125.000 F pour tenir compte de l'évolution du coût de l'heure de vol.

Cette mesure est particulièrement bien venue, car le coût de l'heure de vol, qui était en 1968, date à laquelle a été fixé le montant unitaire des bourses pour un appareil type Piper J. 3 ou Jodel 117, de 48 F, est en 1972 de 70 F. Cette hausse, de l'ordre de 30 % a été accusée par la suppression de la détaxe des carburants, qui a entraîné une hausse des prix de revient, de 10 à 15 %.

Par ailleurs, l'érosion monétaire a eu pour corollaire un amoindrissement progressif de l'aide de l'Etat pour les crédits consacrés aux primes d'achat de matériels volants neufs. *Les charges des aéroclubs augmentent* du fait de l'augmentation du prix du carburant, des matériels, des moteurs et des pièces de rechange, et aussi des salaires des personnels tels que les mécaniciens et les instructeurs.

Les aéroclubs, *qui sont les seuls organismes à effectuer la formation de début des pilotes*, méritent d'être encouragés, d'autant que leur rentabilité s'est accrue : le nombre d'appareils diminue alors que le nombre d'heures de vol est en augmentation. Il évolue comme suit :

1° Pour les boursiers « vol à moteur » :

— en 1970 : 76.206 heures ;

— en 1971 : 95.243 heures.

2° Pour les boursiers « vol à voile » :

— en 1970 : 60.794 heures ;

— en 1971 : 63.063 heures.

Des facilités pourraient être trouvées dans un *aménagement de la taxe d'atterrissage*, qui est actuellement pénalisante, puisque les jeunes en effectuent nécessairement un grand nombre. Certes, un système de forfait est en vigueur, pour leur propre aérodrome, mais pas pour les aérodromes extérieurs.

Une autre facilité pourrait consister dans un prélèvement sur les crédits du Fonds routier au bénéfice des concessionnaires d'aéroports pour l'entretien des infrastructures.

2 — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Le chapitre 53-20 (Equiperment en matériel aéronautique) est en diminution sensible sur l'année précédente. La principale des mesures nouvelles prévue concerne le remplacement des appareils de la formation des personnels navigants professionnels, elle n'est dotée qu'en autorisations de programme, sans crédits de paiement corrélatifs.

Il avait été envisagé, conformément aux dispositions prévues dans l'enveloppe du VI^e Plan, d'une part, de procéder au rempla-

cement des Morane 733 par des monomoteurs plus modernes pour la phase initiale de la formation du personnel navigant professionnel, d'autre part, d'acquérir des appareils biréacteurs mieux adaptés à la demande des compagnies pour la phase terminale de la formation pratique de base des pilotes de ligne au Centre de Saint-Yan.

Du fait du montant des crédits provisoirement inscrits au chapitre précité pour le budget de 1973, il sera seulement possible de procéder au remplacement des Morane 733 par des monomoteurs plus modernes.

L'acquisition d'appareils biréacteurs est reportée à un prochain exercice.

Le VI^e Plan a prévu le remplacement des Morane Saulnier 733 en trois tranches, s'échelonnant au cours des cinq années de ce Plan.

Le crédit de 7.500.000 F inscrit à ce titre au budget de 1972 et correspondant à l'acquisition de vingt-cinq avions a été réduit du fait des économies de 800.000 F en autorisation de programme au titre de l'article 16 de la loi de finances 1972. Cette réduction diminuera de cinq le nombre d'appareils qui seront acquis au cours de cette année.

Il convient, dès 1973, de poursuivre l'opération de renouvellement inscrite au VI^e Plan par l'acquisition d'une seconde tranche portant sur un nombre sensiblement égal d'appareils. Ceci afin d'assurer l'homogénéité de la flotte des appareils utilisés par le Centre école de Montpellier pour la première phase de la formation de base des pilotes de ligne.

La deuxième opération concerne l'acquisition d'avions remorqueurs et de leurs équipements.

Il s'agit d'une opération déjà engagée au cours du V^e Plan, dont la continuation a été adoptée lors de l'élaboration du VI^e Plan.

Cette opération a pour objet :

1° De remplacer les avions anciens dont certains ont entre vingt et trente ans d'âge qui ne peuvent plus être entretenus en état de vol qu'à grands frais ou qui ne peuvent plus être entretenus ;

2° De constituer un équipement correspondant aux besoins actuels.

Compte tenu du caractère impératif de la poursuite de cette opération en 1973, il est demandé l'inscription d'un crédit qui permettra à la fois de compléter à cinq l'acquisition des appareils prévus en 1972 et de procéder à l'acquisition de six appareils en 1973.

La troisième opération a pour but le renouvellement du parc de planeurs et de leurs équipements.

Le montant du crédit prévu pour cette opération s'élève à 900.000 F représentant l'acquisition de quatre planeurs biplaces d'un coût de 120.000 F pièce, et de six planeurs monoplaces d'un coût de 70.000 F pièce.

Le chapitre 56-70, consacré à l'équipement de la formation aéronautique appelle les observations suivantes :

1° en ce qui concerne le regroupement des centres du Bourget et de Guyancourt, pour lequel une dotation d'un million en autorisations de programme et un crédit de 500.000 F en crédits de paiement sont prévus :

Provoqué par la prochaine mise en service de l'Aéroport de Roissy-en-France, le remodelage de l'aérodrome du Bourget doit entraîner la disparition de la zone d'installations où se trouvent implantés le hangar et ses annexes utilisés par le Centre des transports et du travail aériens ; le déplacement de ce centre doit donc être envisagé.

Parallèlement, la disparition à terme de l'aérodrome de Guyancourt provoquée par la mise en œuvre des programmes d'urbanisme sur le site, et notamment l'implantation de la ville nouvelle de Trappes, a obligé à prévoir le déplacement du Centre de perfectionnement et de liaisons aériennes, installé sur cet aérodrome.

Dans ces conditions, il a été jugé opportun de prévoir, à cette occasion, le regroupement sur un même aérodrome de ces deux centres.

Les recherches entreprises dans ce but ont conduit à décider, en accord avec les différents services aéronautiques intéressés, tant civils que militaires, l'implantation du nouveau Centre national, ainsi constitué, sur l'aérodrome de Melun-Villaroche.

La décision créant officiellement ce centre est intervenue le 9 août 1972.

Le transfert du centre de Guyancourt est effectif depuis le 1^{er} septembre 1972.

Le transfert du Centre du Bourget sera entrepris dès que l'équipement de l'aérodrome de Melun-Villaroche, notamment en matière d'aides radio-électriques à la navigation, permettra d'assurer les tâches dévolues à ce centre, probablement dans le courant de 1973.

2° *Concernant l'équipement des aérodromes de l'aviation générale dans la région parisienne* les remaniements intervenus, ou à intervenir, sur certains aérodromes pour faire face, notamment, au développement des besoins de l'aviation dite de voyage, et l'équipement de nouvelles plates-formes dont la création et la gestion devraient être confiées aux collectivités locales, se heurtent actuellement à de graves difficultés de financement, difficultés qui ont conduit à prévoir au VI^e Plan une politique de participation de l'Etat, destinée à inciter ces collectivités à s'intéresser davantage à l'équipement ou à la création de ces aérodromes.

C'est dans cet esprit qu'il est prévu, pour 1973, en vue de pallier l'actuel sous-équipement dont souffrent les usagers de l'aviation générale en Région parisienne, d'assurer la fourniture de certains équipements à des collectivités, publiques ou privées, qui accepteraient de prendre en charge les travaux de génie civil correspondant à la mise en place de ces équipements.

Chapitre 66-70. — Subventions d'équipement accordées aux associations aéronautiques pour l'achat de matériel d'instruction.

Le crédit inscrit à ce chapitre s'élevait en 1970 à 5.480.000 F ; il a été ramené en 1971 et en 1972 à 4.500.000 F afin de ne subventionner que les activités de formation aéronautique à l'exclusion de toute autre, en particulier des activités sportives.

Il est demandé d'inscrire au budget de 1973 un crédit de 4.500.000 F.

G. — L'École nationale de l'Aviation civile.

1. — DÉPENSES ORDINAIRES

Mesure 08-13-03. — Dépenses de fonctionnement de l'E. N. A. C.

L'École nationale de l'Aviation civile, implantée à Toulouse depuis 1968, a pour mission de former les ingénieurs, les officiers contrôleurs, les électroniciens de l'Aviation civile, les contrôleurs

militaires de l'Armée de l'Air et de la Marine, enfin d'assurer la phase initiale de la formation des pilotes de ligne et notamment la préparation aux épreuves des brevets théoriques.

En plus de cette formation initiale de jeunes gens qui entrent dans une carrière aéronautique, l'E. N. A. C. a un lourd programme à chaque élément de suivre les progrès de la technique. Enfin, l'E. N. A. C. assure la préparation aux concours et examens intérieurs qui permettent la promotion sociale.

C'est une population de 1.600 à 1.800 élèves qui utilise chaque année les salles de cours et les nombreux laboratoires spécialisés de l'E. N. A. C. (15.000 mètres carrés de laboratoires). Un tiers représente les élèves *ab initio* et deux tiers sont des stagiaires en cours de recyclage ou de qualification.

L'E. N. A. C. comporte quatre départements techniques :

1° Département exploitation : chargé de l'enseignement du contrôle de la circulation aérienne à tous les corps et grades intéressés et notamment aux futurs officiers contrôleurs de la circulation aérienne (civils) et aux contrôleurs militaires ;

2° Le département électronique : chargé de l'enseignement de l'électronique appliquée aux équipements aéronautiques à tous les corps et grades intéressés et notamment aux électroniciens de la sécurité aérienne ;

3° Le département Air : chargé de l'enseignement destiné aux futurs pilotes et notamment dans les domaines de l'avion, de ses équipements, des opérations et de la navigation ;

4° Le département des ingénieurs de l'Aviation civile : chargé de la formation des I. A. C. de l'enseignement supérieur, de la promotion sociale et du service des examens.

*
* *

Le rôle de l'E. N. A. C. ne se limite pas à la formation initiale ou au perfectionnement des élèves fonctionnaires ou militaires. Outre les élèves pilotes destinés aux compagnies de transport aérien françaises et étrangères, de nombreux élèves étrangers pro-

venant principalement des pays francophones, d'Afrique, d'Europe et d'Amérique du Sud ont été formés, à tous les niveaux, à l'E. N. A. C. A ce jour, près de 2.000 élèves étrangers peuvent porter le titre d'ancien élève.

2. — DÉPENSES EN CAPITAL

Le chapitre 56-40 (Ecoles et stages. — Equipement) comporte essentiellement un important crédit de 2,7 millions pour la location et la maintenance du calculateur C II.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Outre les observations de votre rapporteur qui figurent dans le corps du présent rapport, votre commission a été amenée à souligner combien les dispositions financières qui vous sont proposées ne suivent que d'assez loin les besoins affirmés du développement de l'aéronautique, qu'il s'agisse notamment de la réalisation des infrastructures aéroportuaires ou des équipements de la navigation aérienne.

Elle a par contre observé la part budgétaire majeure que prennent les grands programmes de construction aéronautique. Si elle a considéré avec satisfaction leur évolution favorable sur le plan technique, plusieurs commissaires ont fait part de leurs préoccupations sur le plan commercial.

M. Monory a notamment rappelé la conjoncture économique difficile que connaissent les compagnies aéronautiques, qui entrave la commercialisation des appareils. Sur le plan politique, les négociations internationales nécessaires doivent être conduites avec vigueur.

La situation financière et la gestion de l'aéroport de Paris ont provoqué des interventions de MM. *Edouard Bonnefous*, président, et *Monory*, qui ont souligné les insuffisances de la desserte d'Orly, mis en garde contre les nuisances, regretté l'urbanisation qui commence à se réaliser aux alentours de l'aéroport de Roissy-en-France, et mis en relief la situation financière difficile de l'Aéroport de Paris.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Aviation civile pour 1973.

ANNEXES



ANNEXE I

REPARTITION DU TRAFIC ENTRE ROISSY-EN-FRANCE ET ORLY

En 1974, les principaux transferts de compagnies sont les suivants :

— dans Roissy 1 :

- Orly—Roissy Air France : la quasi totalité des long-courriers, les liaisons avec la Suisse, le Bénélux, Francfort, Düsseldorf, Rome, Milan, Nice, le Proche-Orient et 40 % de Londres.
- Le Bourget—Roissy U. T. A. et Air-Afrique.
- Orly—Roissy Air-Inter : trois à quatre fréquences sur Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux.
Panam, Trans World Airlines, Japan Airline.
Air Canada.
B. E. A. 40 % du trafic.

— dans Orly-Sud :

- Le Bourget—Orly Air-Charter International (peut-être).
Des compagnies « charter » moyen et long-courrier,
des compagnies régulières moyen-courrier.
Iberia.

En vue de l'ouverture de l'aéroport de Roissy-en-France fixée pour avril 1974, l'Aéroport de Paris étudie, en accord avec l'administration des Douanes, la possibilité de créer une exploitation banalisée pour le traitement du fret. Cette solution de banalisation du fret est rendue nécessaire du fait que plusieurs compagnies aériennes importantes dont la Compagnie nationale Air France ne souhaitent pas dans l'immédiat la réalisation de leurs aérogares privatives. Compte tenu de ce que la mise à la disposition des compagnies de magasins privatifs dans une seule aérogare nécessite des surfaces importantes, l'Aéroport de Paris a été amené à étudier une solution banalisée qui, permettant de meilleurs rendements, nécessite, à trafic égal, des surfaces moindres et, de plus, diminue le coût des opérations effectuées au sol. La représentation commerciale, les relations avec la clientèle et le traitement documentaire resteront assurés, comme par le passé, par les compagnies elles-mêmes. Dans l'organisme de manutention qu'il est envisagé de créer, il est prévu une très large participation des compagnies aériennes. Une telle manière de procéder en vue de diminuer le coût du traitement du fret au sol a été retenue par le syndicat des auxiliaires du fret aérien qui, malgré la dispersion de cette profession, va réaliser une installation commune pour tous ses adhérents dont l'exploitation sera très largement banalisée. Toutefois, l'Aéroport de Paris se heurte à la politique de certaines compagnies aériennes qui demeurent très attachées à l'aérogare privative. Il convient cependant de souligner que plusieurs aéroports européens dont Francfort et Amsterdam imposent d'ores et déjà un traitement physique banalisé du fret aux compagnies aériennes.

La capacité totale d'Orly est actuellement de 500.000 tonnes (200.000 tonnes de fret environ auront été traités en 1972).

La capacité de Roissy-en-France (première tranche) et jusqu'en 1978 sera de l'ordre de 320.000 tonnes.

ANNEXE II

REDUCTION DES NUISANCES

Plusieurs moyens sont utilisés pour réduire les nuisances provoquées par le bruit des avions : moyens actifs et moyens passifs.

Moyens actifs.

Réduction à la source par obligation impérative pour les constructeurs de satisfaire à une « certification acoustique », fixant les niveaux de bruit à ne pas dépasser en certains points bien déterminés sous les trajectoires d'approche et de décollage ainsi que latéralement à la piste.

L'application des premières normes de certification acoustique a permis d'obtenir des résultats appréciables avec les avions mis en service récemment : dernière version des Boeing 747, Lockheed Tristar, Douglas DC. 10.

Respect de procédures dites « anti-bruit ».

Ces procédures consistent à imposer à tous les avions une montée initiale à forte pente, puis une réduction de régime des moteurs en palier à une altitude compatible avec la sécurité du vol d'une part, et avec l'environnement proche de l'aéroport d'autre part. La reprise de la montée s'effectue, une fois dépassée la zone à protéger du bruit. Elles apportent une amélioration sensible aux conditions de survol des zones placées sous les trajectoires de décollage.

Jusqu'à présent les trajectoires d'atterrissage offrent une pente continue sur une dizaine de kilomètres. Des expérimentations sont néanmoins en cours pour permettre des approches à double pente : l'origine de la descente se trouvant plus haut, l'avion suit une forte pente jusqu'en un point le plus proche possible de l'aéroport où il reprend la pente normale de descente pour effectuer sa prise de terrain. Si une telle procédure pouvait devenir opérationnelle, elle apporterait une amélioration aux conditions de survol de certaines zones placées sous les trajectoires d'atterrissage.

Enfin Orly est fermé au trafic nocturne, ce qui est très pénalisant pour le transport aérien.

Changement des moteurs les plus bruyants.

Cette opération qui consiste à remplacer les moteurs les plus bruyants par des moteurs plus récents, développant une puissance au moins égale tout en faisant moins de bruit, n'est pas réalisable avec tous les types d'appareils et serait très coûteuse.

Moyens passifs.

a) *Réglementation des constructions dans les zones d'exposition au bruit.*

C'est l'objet d'un accord entre les Ministères des Transports et de l'Équipement qui fixe les conditions auxquelles doivent satisfaire l'urbanisme et les constructions à l'intérieur des zones d'exposition au bruit ou dans leur proximité immédiate.

b) *Dissuasion de construire dans les zones d'exposition au bruit.*

Une instruction ministérielle du 22 mars 1972 demande que les constructions prévues dans les zones d'exposition au bruit ne fassent l'objet d'aucune aide financière de l'État.

c) *Interdiction de construire dans les zones d'exposition au bruit.*

Cette décision a été prise par le Ministre de l'Équipement pour les zones d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy-en-France.

Une autre décision, postérieure, demande que soient rejetées toutes propositions de Z. A. C. ou de lotissements dans les zones d'exposition au bruit.

d) *Elaboration des documents d'urbanisme.*

Les schémas Directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S. D. A. U.) ainsi que les plans d'occupation des sols (P. O. S.) doivent tenir compte des instructions a) ci-dessus. Ils traduisent en termes d'aménagement les dispositions réglementaires à respecter. Si les S. D. A. U. n'indiquent que les objectifs à long terme de la zone considérée, les P. O. S. établis pour les besoins à court terme, dans le cadre des S. D. A. U., sont opposables aux tiers.

e) *Aide à l'insonorisation.*

Un projet de loi est à l'étude en ce sens en France.

Des lois existent déjà en Allemagne et en Suisse, et des mesures sont appliquées à Londres et Tokyo.

ANNEXE III

LES FACILITATIONS

I. — Procédures.

A. — TRANSPORT DES PASSAGERS

Contrôle de police.

Essai d'un circuit spécialisé, réservé aux passagers partant pour Londres (diminution du cheminement dans l'aérogare, et du temps d'attente au contrôle. Contrôle de police simplifié).

Contrôle de douane.

Assouplissement du contrôle des changes (1972) par relèvement des tolérances à l'importation et à l'exportation.

Relèvement des tolérances en ce qui concerne l'importation des produits taxés (alcools, tabacs).

Mise en place à la sortie de la salle de livraison des bagages d'un « circuit vert » et d'un « circuit rouge », en vue de faciliter les formalités de contrôle des bagages en provenance de l'étranger. Seuls les passagers ayant quelque chose à déclarer sont contrôlés dans le « circuit rouge ». Les autres empruntent le « circuit vert ».

B. — TRANSPORT DU FRET

Assouplissement en 1972 des formalités de dédouanement pour les marchandises en provenance du Marché commun.

Avec l'accord du Service des douanes, création de magasins sous-douane dans les aérogares de fret, à l'usage des auxiliaires du transport aérien (transitaires groupeurs).

Avec l'accord du Service des douanes, création de magasins banalisés export-import ; cette facilité représente une économie appréciable pour les compagnies et les auxiliaires.

II. — Installations.

A. — AÉROGARES PASSAGERS

Spécialisation de trois postes de stationnement et de trois salles de départs pour les vols à destination de Londres.

Augmentation du nombre de postes de stationnement pour avions (mise en service en septembre 1972 de quatre nouveaux postes de Boeing 747) afin de pouvoir, même en période de pointe de trafic, offrir un poste à chaque avion dès son atterrissage.

Installation et mise en service à Orly-Sud de sept nouveaux tapis de livraison des bagages, ce qui permettra d'éviter pour plusieurs années, la saturation de la salle de livraison des bagages.

Création pour les lignes intérieures, et extension à certaines lignes internationales, du système d'enregistrement des passagers et des bagages dans la salle d'embarquement (aérogare Orly-Ouest). Conséquence : gain sur l'heure limite de présentation des passagers.

Mise en service du parc à voiture d'Orly-Ouest (P.O.) de 3.600 places, afin de garantir aux passagers, même en période de pointe, des emplacements disponibles pour le stationnement de leurs voitures.

Aménagement d'un parc pour le stationnement des taxis de banlieue.

Augmentation du nombre de chariots à bagages destinés aux passagers des aérogares (stock actuel : 1.200 chariots).

La liaison ferroviaire Orlyrail, Orsay—Pont-Saint-Michel—Austerlitz—Pont de Rungis, cadencée à fréquence du quart d'heure et mise en service le 28 mai 1972, permet de relier le centre de Paris à l'aéroport d'Orly en quarante minutes maximum, grâce à un service d'autobus desservant les aérogares Orly-Sud et Orly-Ouest depuis le Pont de Rungis.

L'intérêt de cette desserte ferroviaire d'Orly sera accru par le report du terminus parisien d'Orsay aux Invalides, gare S. N. C. F. proche d'un parc de stationnement pour voitures, desservie par une ligne de métro Est-Ouest et bientôt par une ligne de métro Nord-Sud.

B. — AÉROGARE DE FRET

Construction et aménagement par l'Aéroport de Paris d'un entrepôt sous-douane (investissements : 12.500.000 F) mis à la disposition de sociétés industrielles, qui peuvent ainsi effectuer à Orly du stockage et du conditionnement de marchandises, ainsi que des montages simples de certains produits industriels.

III. — Mesures destinées à assurer la sécurité du transport aérien.

Dans le but de prévenir les actes de piraterie aérienne, l'Aéroport de Paris a été amené à prendre un certain nombre de mesures qui vont évidemment à l'encontre de la facilitation du transport aérien.

Les principales de ces mesures consistent en :

1° Le rétablissement des cartes d'embarquement sur les vols internationaux ;

2° Avant l'embarquement :

- fouille des passagers et de leurs bagages à main ;
- vérification, grâce à des détecteurs magnétiques, que les passagers ne transportent pas des armes ;
- pointage de la concordance entre le nombre de bagages de soute et les passagers embarqués ;
- contrôle des bagages par rayons X.

Le déroulement de ces opérations de sécurité est, en général, accepté par les passagers ; il n'en entraîne pas moins des retards dans les départs et perturbe les plannings de rotation des appareils.

Par ailleurs, le fret fait l'objet de contrôles particuliers.

ANNEXE IV

AIR-INTER

Evolution de la clientèle.

De juin 1971 à mai 1972, Air-Inter a transporté 3.275.000 passagers ; mais ces 3.275.000 passagers ne représentent que 713.000 clients, c'est-à-dire à peine plus de 1,40 % de la population française.

Le trafic Air-Inter progresse cependant plus rapidement que le transport domestique étranger. On peut donc prévoir que le retard que l'on constate en France dans ce domaine par rapport à certains pays étrangers, tels que l'Espagne ou la Grande-Bretagne, sera comblé vers 1975-1976 : le nombre de passagers empruntant les services Air-Inter sera alors de 6 millions par an. Parallèlement, ce résultat s'accompagnera d'un effort de la Compagnie intérieure sur la structure de sa clientèle.

En 1968, Air-Inter transportait 80 % d'hommes d'affaires et 20 % de passagers pour convenance personnelle. Pour la période juin 1971/mai 1972, cette proportion était de 73,5 % et 26,5 %. L'objectif est de la porter à 70/30 en 1975.

On constate que certaines catégories de la population y sont sous-représentées, caractéristique du transport aérien en général, mais que certains de ces traits sont accentués en ce qui concerne Air-Inter : faible représentation des classes d'âge extrêmes, des femmes, des administrations et entreprises publiques, des branches d'activités traditionnelles, des revenus les plus bas. Sur ce dernier point, cependant, il faut souligner qu'une tranche importante de passagers a un revenu mensuel de l'ordre de 2.000 francs. Pour beaucoup, c'est l'entreprise qui prend en charge le billet.

Mais, d'autre part, et parallèlement, on constate une évolution, lente certes, mais constante de la typologie et un accroissement régulier de la clientèle jeune, féminine et voyageant pour motifs personnels (vacances et week-ends). Ainsi en 1971, par rapport à 1969, le nombre de passagers de moins de douze ans s'est accru de 124 % ; celui des passagers de treize à vingt-deux ans a augmenté de 7 % et celui des passagers de vingt-trois à vingt-cinq ans de 17 %. La clientèle féminine a augmenté, dans le même temps, de 12 %. Enfin, le nombre de passagers bénéficiant de réductions typologiques (familles, personnes âgées, nouveaux mariés, étrangers et groupes) a plus que doublé depuis 1969.

ANNEXE V

AIR-INTER ET LA SUPER-CARAVELLE XII

Air-Inter a commandé cinq Super-Caravelle XII à l'Aérospatiale pour renforcer sa flotte avant la mise en ligne, début 1974, des avions Mercure.

Les cinq appareils, équipés du système A. T. T. phase III, seront loués pour une période de six ans, avec faculté, pour la compagnie, soit de prolonger cette location d'année en année, soit de se porter acquéreur.

La Super-Caravelle XII, née de la Caravelle Super-B, se caractérise notamment par : l'allongement du fuselage, une capacité de 128 sièges au pas de 32 pouces (alors que la Caravelle III, qui équipe actuellement Air-Inter, ne comporte pas plus de 99 places au pas de 31 pouces) ; une turbine auxiliaire permet le préconditionnement de la cabine avant l'embarquement et assure en secours la génération électrique. Sa vitesse est de 850 kilomètres-heure (Caravelle III : 800 kilomètres-heure).

ANNEXE VI

AIR-INTER ET LE MERCURE

C'est entre le 30 octobre 1973 et le 15 décembre 1975 qu'Air-Inter recevra les dix Mercure qu'elle a commandés le 30 janvier 1972 à la Société des Avions Marcel Dassault-Bréguet Aviation.

La version commerciale des dix appareils, mise au point avec l'aide des ingénieurs d'Air-Inter, comportera, sur le plan du confort, des avantages appréciables : 150 sièges spacieux, des coffres à bagages individuels, des hublots polaroïds à réglage d'intensité de luminosité, un éclairage indirect, une décoration intérieure moderne, le préconditionnement de la cabine.

Le Mercure sera également équipé du système A. T. T. phase III, d'un atténuateur de bruit, et d'un système antipollution moteur.

Conçu à la fois pour une grande souplesse d'emploi et pour une grande régularité d'exploitation, ce biréacteur, dont la vitesse de croisière atteint 926 kilomètres-heure, mettra Lyon à 49 minutes de vol de Paris, Nice à 73 minutes, et Bordeaux à 58 minutes.

Les premières lignes à bénéficier de sa mise en service seront les principales radiales du réseau : Paris—Lyon, Paris—Marseille, Paris—Nice, Paris—Toulouse, Paris—Bordeaux, mais il est prévu d'étendre progressivement cette exploitation aux autres lignes du réseau, au fur et à mesure des besoins du trafic.

ANNEXE VII

L'ATERRISSAGE TOUS TEMPS, FACTEUR DE PONCTUALITE

L'utilité du système A. T. T. (Atterrissage tous temps), mis au point par Sud-Aviation à partir du pilotage automatique Lear Siegler, n'est plus à démontrer : au cours de l'automne-hiver 1971-1972, du 1^{er} septembre à la fin février, plus de 320 A. T. T. ont permis à environ 25.000 passagers d'Air-Inter d'éviter les multiples désagréments résultant d'un vol annulé, retardé ou dérouté.

Seule au monde, depuis le 9 janvier 1969, la compagnie intérieure française est en effet en mesure d'assurer aux passagers de sa flotte Caravelle qu'ils arriveront à l'heure, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Après les aéroports de Paris—Orly, Bordeaux—Mérignac, Toulouse—Blagnac, Lyon—Bron et Strasbourg—Entzheim, les aéroports de Mulhouse—Bâle et Lille—Lesquin viennent d'être à leur tour dotés de ce dispositif. Car un équipement d'installation au sol (à la charge du budget de l'Etat ou des collectivités) est nécessaire en complément de l'équipement de bord des appareils (à la charge du transporteur).

Une Caravelle d'Air-Inter peut atterrir automatiquement par 150 mètres de visibilité horizontale et quinze mètres de visibilité verticale. Si, à la suite d'une anomalie interne ou externe à l'avion, la présentation pour l'atterrissage automatique n'est pas correcte, le pilote en est immédiatement averti par une alarme lumineuse... Il a alors le choix entre deux solutions : atterrir manuellement si la visibilité le lui permet, ou remettre les gaz, puisque la remise des gaz, sur la Caravelle, peut avoir lieu à l'altitude zéro.

Il apparaît d'ailleurs que les hommes d'affaires, grands voyageurs, qui par mauvais temps, préféreraient naguère les moyens de transport de surface n'hésitent plus, à présent à emprunter les lignes d'Air-Inter dans ses conditions.

Et il va de soi qu'à l'avenir, tous les avions nouveaux d'Air-Inter seront pourvus du système Atterrissage tous temps.

Répartition des A. T. T. par année et par escale.

ANNEES	ORLY	BORDEAUX	TOULOUSE	LYON	STRASBOURG
1969	18	7	8	8	»
1970	58	22	24	22	»
1971	190	35	33	79	1

ANNEXE VIII

TRAFIC GLOBAL AIR FRANCE CUMULE

Janvier à septembre 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.	VARIATIONS 1972/1971 corrigées.
			(En pourcentage.)	
Passagers transportés.....	4.931.239	5.719.642	+ 16,0	
Passagers-kilomètres (en millions)	8.520.662	10.574.122	+ 24,1	+ 16,4
Sièges-kilomètres (en millions).....	15.470.452	18.190.851	+ 17,6	+ 9,4
Coefficient d'occupation.....	55,07	58,13		

En ce qui concerne l'évolution globale du trafic en passagers-kilomètres pour les neufs premiers mois, les variations en pourcentage, par rapport à 1971, sont données d'abord en valeur absolue. Mais compte tenu de l'arrêt d'exploitation de 26 jours en février-mars 1971, ces comparaisons sont peu significatives. On a donc pallié cette difficulté en substituant les prévisions de trafic de février-mars 1971 aux résultats réalisés au cours de ces mêmes mois. Les comparaisons en pourcentage qui en résultent apparaissent dans la colonne « Variations 1972/1971 corrigées ».

Trafic global Air France.

(Pour les mois de juillet, août et septembre 1972/1971.)

1. — Juillet 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
			(En pourcentage.)
Passagers transportés.....	740.208	803.710	+ 8,6
Passagers-kilomètres (en millions)...	1.412.061	1.616.100	+ 14,5
Sièges-kilomètres (en millions).....	2.262.503	2.556.400	+ 13,0
Coefficient d'occupation.....	62,4	63,2	
Tonnes-kilomètres de messageries...	30.385.539	41.164.807	+ 35,5

2. — Août 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
	(En pourcentage.)		
Passagers transportés.....	733.423	780.483	+ 6,4
Passagers-kilomètres (en milliers)...	1.377.053	1.582.035	+ 14,9
Sièges-kilomètres (en milliers).....	2.304.919	2.547.785	+ 10,5
Coefficient d'occupation.....	59,7	62,1	
Tonnes-kilomètres de messageries transportées	30.279.663	38.651.897	+ 27,7

3. — Septembre 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
	(En pourcentage.)		
Passagers transportés.....	742.001	812.014	+ 9,4
Passagers-kilomètres (en milliers)...	1.354.086	1.590.143	+ 17,4
Sièges-kilomètres (en milliers).....	2.180.505	2.438.344	+ 11,8
Coefficient d'occupation.....	62,10	65,21	
Tonnes-kilomètres de messageries transportées	34.690.698	42.007.260	+ 21,1

ANNEXE IX

TRAFFIC AIR FRANCE SUR L'AMERIQUE DU NORD

Janvier à septembre 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.	VARIATIONS 1972/1971 corrigée.
	(En pourcentage.)			
Passagers transportés.....	505.349	627.712	+ 24,2	
Passagers-kilomètres (en mil- liers)	2.660.888	3.355.628	+ 26,1	+ 18,9
Sièges-kilomètres (en milliers).	5.250.414	5.495.557	+ 4,7	- 4,3
Coefficient d'occupation.....	50,68	61,06		

Mois de juillet 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
	(En pourcentage.)		
Passagers transportés.....	88.062	97.497	+ 10,7
Passagers-kilomètres (en milliers)....	488.265	541.614	+ 10,9
Sièges-kilomètres (en milliers).....	791.530	771.662	- 2,5
Coefficient d'occupation.....	61,7	70,2	

Mois d'août 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
	(En pourcentage.)		
Passagers transportés.....	88.646	95.593	+ 10,3
Passagers-kilomètre en (milliers)....	470.498	522.640	+ 11,1
Sièges-kilomètre (en milliers).....	807.957	764.834	- 5,3
Coefficient d'occupation.....	58,2	68,3	

Quelques chiffres sur le trafic passagers Paris—New York :

1947 : 10.368 passagers ;
 1950 : 22.234 passagers ;
 1955 : 31.962 passagers ;
 1960 : 90.267 passagers ;
 1965 : 156.398 passagers ;
 1970 : 229.163 passagers.

Mois de septembre 1972/1971.

	1971	1972	VARIATIONS 1972/1971.
			(En pourcentage.)
Passagers transportés.....	78.735	90.348	+ 14,8
Passagers-kilomètres (en milliers)...	423.692	496.706	+ 17,2
Sièges-kilomètres (en milliers).....	741.722	728.428	— 1,8
Coefficient d'occupation.....	57,12	68,19	

ANNEXE X

TRAFIC AIR FRANCE SUR LA LIGNE POLAIRE

Janvier à septembre 1972 : 28.427 passagers contre 13.685 pour la même période de 1971.

Juillet 1972 : 3.938 passagers contre 1.690 en juillet 1971 (+ 133 %).

Août 1972 : 4.931 passagers contre 2.122 en août 1971 (+ 132 %).

Septembre 1972 : 4.686 passagers contre 2.077 en septembre 1971 (+ 125,6 %).

Coefficient d'occupation de la ligne polaire : 72,6 % en septembre 1972 (68,7 % en 1971).

ANNEXE XI

AVIATION GENERALE

L'aviation générale est constituée par « l'ensemble » des types d'opérations d'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués contre rémunération ou au titre d'un contrat de location « Définition de l'O. A. C. I. ».

Si l'activité des principales compagnies de transport public fait l'objet de statistiques officielles très détaillées, il n'en est pas de même pour l'activité de l'Aviation générale. En effet, les divers usagers de cette aviation privée n'établissent pas de statistiques ou les fournissent d'une façon très irrégulière, d'où la grande difficulté d'établir un tableau de l'exploitation aérienne de l'Aviation générale.

Cependant, certains éléments intéressants peuvent être déterminés avec précision. C'est ainsi que le tableau suivant peut être établi définissant la composition du parc des aéronefs de l'Aviation générale au 1^{er} mars 1971 ; d'autres informations peuvent encore compléter ce tableau et fournir une image assez valable de cette branche de l'Aviation civile en France, et peut-être permettre d'apprécier son importance et celui de son développement.

I. — Avions.

UTILISATEURS	1 ^{er} JANVIER 1971	1 ^{er} JANVIER 1972
Aéro-clubs	2.838	2.795
Centres nationaux	135	135
Particuliers	1.367	1.390
Sociétés	662	701
Entraînement liaisons (Etat)	130	136
Constructeurs	66	60
Totaux	5.198	5.217

Les trois quarts de ces avions sont équipés en radio.

L'accroissement du nombre d'avions est faible, *mais* en 1971 la moyenne d'heures d'utilisation de chaque avion a été de 148 heures contre 137 en 1970, augmentation relativement très rapide.

Le retrait d'appareils vétustes est compensé par la mise en service d'appareils modernes aux possibilités plus grandes.

Le parc de l'Aviation générale se décomposait comme suit, en fonction des types de machines utilisés, à la date du 1^{er} mars 1971 :

Monomoteurs :

Total : 4.397.

Répartition : 936 « Jodel ».
889 Morane (type « Rallye »),
dont :
344 « Rallye » 100 CV.
374 « Comodore » MS 892 et 893.
9 Socata ST 10 « Diplomate ».
390 Pierre Robin,
dont :
89 « Petit Prince ».
58 « Dauphin ».
2 HR 100.
109 Fournier RF 3 et RF 4.
10 Fournier RF 5.
136 Gardan-Socata GY 80.
115 avions de type « Emeraude ».
132 Wassmer,
dont :
74 « Super IV ».
48 « Baladou ».
4 « Super 4/21 ».
6 « Pacifique ».
271 Cessna,
dont :
161 « Reims Aviation »,
dont :
81 F 150.
4 « Aérobat ».
58 F 172.
16 FR 162 « Reims Rocket ».
376 Piper de tous types,
dont :
123 J3 « Cub ».
196 Stampe.
568 C. N. R. A.,
dont la majorité est constituée par :
236 Jodel D-112 et D-119.
78 « Bébé Jodel ».
643 de types divers, à faible nombre d'exemplaires.

Bimoteurs :

Total : 312.

Répartition : 62 Beechcraft,
dont :
35 « Baron ».
15 « Queen Air ».
72 Cessna,
dont :
27 Cessna 310.
13 Cessna 401 et 402.
5 Cessna 421.

123 Piper,
 dont :
 60 « Aztec ».
 2 « Morava ».
 7 Dornier.
 46 avions britanniques de types divers.

Turbopropulseurs :

Total : 23.
 Répartition : 8 Monoturbines (Pilatus).
 15 Biturbines,
 dont :
 4 Beechcraft 99.
 5 Beechcraft « King Air ».
 3 DHC 6 « Twin-Otter ».
 1 Swearwigen.
 2 Beechcraft/Sferma « Marquis ».

Biréacteurs :

Total : 29.
 Répartition : 13 « Falcon 20 ».
 3 HS 125.
 1 « Jet-Commander ».
 3 « Lear Jet ».
 9 Morane « Paris ».

La progression de la flotte des avions monomoteurs modernes, disposant en moyenne de quatre places est remarquable, bien que les statistiques manquent pour apporter une précision à ce sujet. Plus remarquable encore est l'augmentation des avions bimoteurs conventionnels, qui atteint le chiffre de 312 appareils alors qu'ils étaient pratiquement inexistant il y a moins de dix ans.

Remarquable aussi est l'évolution vers le turboréacteur, dont la préférence est très nettement marquée par les hommes d'affaires. En fait, on constate une modernisation et un accroissement très net de la flotte de l'Aviation générale en même temps qu'on voit se développer les déplacements de tourisme et d'affaires.

II. — Effectifs et utilisateurs.

Au 1^{er} janvier 1972, il y avait en France 30.000 pilotes privés dont la licence était en état de validité. Parmi ceux-ci, plus de 500 étaient titulaires de la qualification I. F. R., alors que leur nombre était insignifiant il y a seulement cinq ans. C'est un fait significatif de constater l'évolution très marquée de la part des usagers de l'Aviation générale vers le perfectionnement du pilotage, en particulier par l'acquisition de la qualification I. F. R., tant il est vrai que très rapidement les pilotes en viennent à la conclusion logique que, seule cette qualification peut leur permettre d'assurer la sécurité et la régularité de leurs déplacements. C'est cette prise de conscience qui explique l'engouement des candidats pour l'examen théorique I. F. R., comme en témoignent les chiffres suivants :

ANNEES	NOMBRE de candidats.	ADMIS
1967	110	27
1968	372	158
1969	386	64
1970	610	211
1971	1.412	392
Total	2.890	852

III. — Répartition des particuliers propriétaires d'avions.

	(En pourcentage.)
Industriels	28,2
Cadres supérieurs et ingénieurs du secteur privé.....	16,6
Cadres supérieurs du secteur public.....	2,7
Professions libérales	12,6
Commerçants	12,3
Techniciens et cadres moyens.....	16,2
Employés, ouvriers	5,1
Agriculteurs	3,6
Divers	2,7

Répartition des sociétés propriétaires d'avions.

Des entreprises de plus en plus nombreuses utilisent l'avion comme moyen de déplacement. Il est même significatif qu'un grand nombre d'entre elles choisissent l'emplacement de leurs futurs bâtiments techniques ou commerciaux en fonction de la proximité d'un aérodrome. Certaines sociétés possèdent leur propre avion, voire plusieurs avions, mais d'autres s'associent pour l'utilisation d'un avion, puis parfois, d'une petite flotte de plusieurs avions allant du monomoteur conventionnel au biréacteur.

Par définition, la grande majorité des vols effectués par les sociétés est donc consacrée aux affaires mais cela n'exclut pas les déplacements touristiques, les dirigeants de ces sociétés utilisant alors l'avion de la société pour leurs besoins personnels, mais cette situation ne présente qu'un intérêt très limité.

Par contre, il est intéressant de distinguer les caractéristiques, les activités, l'implantation géographique des sociétés propriétaires d'avions, ainsi que le coefficient d'utilisation de l'avion.

Importance des sociétés propriétaires d'avions :

- 24 % ont moins de 50 employés ;
- 25 % de 50 à 99 ;
- 36 % de 200 à 999 ;
- 15 % de 1.000 à plus.

Activité :

- 74,7 % sont des entreprises industrielles ;
- 19,3 % sont des entreprises commerciales ;
- 6 % sont des sociétés de services.

Implantation géographique :

- 30,3 % sont implantées dans la région parisienne ;
- 69,7 % sont implantées dans le reste de la France.

IV. — Avion d'affaires.

L'aviation d'affaires dont le développement assez récent est désormais en pleine progression, prend une importance remarquable dans le cadre des activités de l'Aviation générale, à tel point que, dans quelques cas, on arrive à établir un certain parallèle avec l'aviation de ligne. L'avion d'affaires à réaction en particulier paraît donc appelé à connaître un développement sensible dans les années à venir tant par les possibilités qu'il offre que par l'augmentation de la demande.

Cependant, cette branche la plus récente de l'Aviation générale ne soit pas faire diminuer l'intérêt que constitue la partie que représente *l'aviation de tourisme*.

Comme il a déjà été dit, lorsqu'ils ne voyagent pas pour leurs affaires, les dirigeants de sociétés voyagent pour leur plaisir, dans un but touristique. Les pilotes privés, qu'ils soient propriétaires ou non de leur avion s'y consacrent encore plus essentiellement.

Depuis une dizaine d'années, l'Aviation générale devient de plus en plus utilitaire, ce qui se traduit par l'augmentation des heures de voyage. Cette orientation est désormais irréversible et sa progression se poursuit à un rythme important, de l'ordre de 10 % l'an.

Il faut répéter tout l'intérêt porté par les usagers de l'Aviation générale, même s'ils ne se livrent qu'à des activités de vols de tourisme, au perfectionnement du pilotage et en particulier à l'acquisition de la qualification I.F.R.

V. — Heures de vol et nombre de mouvements.

L'aviation générale a effectué en 1971 : 774.708 heures de vol à moteur (contre 711.338 heures en 1970). La progression est particulièrement importante depuis cette dernière décennie, comme en témoignent les chiffres suivants :

ANNEES	NOMBRE d'heures de vol.	ANNEES	NOMBRE d'heures de vol.
1960	285.059	1966	494.000
1961	317.768	1967	587.751
1962	336.014	1968	607.082
1963	370.934	1969	699.298
1964	428.089	1970	711.338
1965	444.642	1971	774.708

Il est remarquable de constater la progression rapide des heures de vol durant cette période (de l'ordre de 10 % par an) et qui s'accroît nettement depuis 1963-1964.

En 1969, le nombre de mouvements enregistré dépasse les 5 millions. La progression est de l'ordre de 7 % par an.

Mais on doit noter depuis ces dernières années une progression beaucoup plus rapide du trafic « voyage », ce qui explique une progression plus lente du nombre des mouvements, voire une certaine diminution dans le chiffre total par rapport aux heures de vol effectuées, qui sont elles, en très grosse augmentation.

La progression de cette part de l'activité de l'Aviation générale, correspondant à plus d'un million de mouvements-voyage en 1969 (sur un total de 5 millions) est de l'ordre de 13 % par an et atteint même 20 % sur certains aérodromes.

VI. — Perspectives d'avenir.

Au 1^{er} janvier 1972, avec nos 5.217 avions effectuant 774.708 heures de vol, et plus de 5 millions de mouvements, disposant de 360 aérodromes, avec un effectif de 30.000 pilotes, dont déjà plus de 500 volent en I.F.R., l'Aviation générale en France prend une part de plus en plus importante dans l'ensemble des moyens de transport aérien.

La participation des aéroclubs y est encore prépondérante, mais l'aviation d'affaires ou de tourisme, dont les avions appartiennent à des sociétés ou à des particuliers progresse d'une façon spectaculaire tant pour le nombre d'avions que pour les heures de vol effectuées. Pour 1975, les études prévoient de 6.000 à 7.000 avions. En 1985, ce nombre devrait passer de 12.000 à 14.000 avions, qui effectueraient plus de deux millions d'heures de vol. La partie des heures consacrées au voyage deviendra de plus en plus importante dans les années à venir et, parallèlement, les heures de vol I.F.R. effectuées à ce titre augmenteront dans une large proportion. De même, on volera de plus en plus haut et de plus en plus vite, avec des appareils de plus en plus modernes pilotés par des équipages de plus en plus qualifiés.

Politique d'encouragement à l'industrie constructive de l'aviation légère.

Au niveau des constructeurs, l'aviation générale se scinde en France en deux domaines distincts : celui des constructeurs de biréacteurs d'affaires, à une extrémité de la gamme, celui des constructeurs de monomoteurs à piston, à l'autre extrémité.

La construction de biréacteurs d'affaires : le *Falcon 20* et le *Falcon 10* chez A.M.D., la *Corvette* à la S.N.I.A.S., est bien plus proche de la construction d'avions de transport par les moyens financiers et industriels qu'elle requiert ainsi, que par les technologies employées.

La construction d'avions légers monomoteurs est du domaine de l'artisanat évolué. Entre ces deux extrêmes de l'aviation générale, le marché des bimoteurs légers qui représente en France une cinquantaine d'appareils par an est aux mains des trois grands constructeurs américains, C.E.S.S.N.A., Beechcraft et Piper. Seul Reims-Aviation, licencié de C.E.S.S.N.A., fabrique le bimoteur « *Push-pull* » *Cessna 337*.

Reims-Aviation est le quatrième constructeur mondial d'avions légers grâce à ses fabrications sous licence. Il a fait immatriculer 300 avions *Cessna* en 1971 (contre 358 en 1970) dont 266 ont été exportés en Europe. Reims-Aviation produit la totalité des modèles *Cessna 150, 172, FR 172, 177* et *337*, vendus sur le marché européen par le réseau de *Cessna*. Reims-Aviation n'a, jusqu'ici, pris qu'une part modeste du marché français (une trentaine d'avions par an). L'entreprise emploie 450 personnes, dont moins de la moitié pour l'aviation légère. Sa gestion est saine et vigoureuse, sa situation financière est bonne.

Socata : la filiale de la S.N.I.A.S. a fait immatriculer 216 avions en 1971 dont 87 pour l'exportation. Sa production est actuellement limitée à la gamme des *Rallye : 100 CV, 125 CV, 150 CV, 180 CV* et *220 CV*. Le bilan de la filiale pour 1971 est particulièrement lourd, aux pertes d'exploitation s'ajoutant l'apurement des comptes de régularisation d'opérations abandonnées comme le *Rallye 7* ou le solde de programmes interrompus comme le *ST 10*.

Avions Pierre Robin : cette entreprise, dont l'activité est essentiellement consacrée à l'aviation légère, doit son succès au perfectionnement constant des avions en bois et toile de la formule *Jodel*. Elle a abordé en 1967 la construction d'avions métalliques avec le *HR 100* de 200 CV, actuellement produit en série.

La production en série d'un biplace école métallique commencera vers le début de l'année 1973. La gamme 1972 du constructeur se compose, outre le *HR 100*,

des DR 400 en bois et toile dans les versions 100 CV, 125 CV, 140 CV, 160 CV et 180 CV. La société qui emploie 140 personnes a fait immatriculer 132 avions en 1971. Sa gestion est saine et l'incendie qui a détruit une grande partie de l'usine, le 18 avril 1972, ne devrait pas ébranler sérieusement les assises de la société. La production a déjà repris à petite cadence et devrait retrouver son rythme normal à l'automne 1972.

Wassmer-Aviation : malgré un dépôt de bilan en avril 1971, et une situation juridique et financière qui demeure précaire en attendant la conclusion d'un concordat, la Société Wassmer-Aviation poursuit la fabrication de ses modèles en « plastique » W.A. 51 et W.A. 52, et a obtenu la certification d'un avion métallique de voyage : le Cerva 43, développé en collaboration avec la Siren, d'Argenton-sur-Creuse. Wassmer a fait immatriculer 24 avions en 1971, mais sa production de 1972 devrait doubler.

*
* *

Deux sociétés, Reims-Aviation et les Avions Pierre Robin, sont bien gérées et ont une activité croissante. Chez Reims-Aviation, la part de l'aviation légère ne représente pas la moitié de l'activité de l'entreprise, l'essentiel de son plan de charge se composant de sous-traitances aéronautiques (Falcon 10). Reims-Aviation n'a pas le bureau d'études et fabrique exclusivement sous licence Cessna. Reims-Aviation commence à mettre en place une organisation directe de vente, mais écoule encore l'essentiel de sa fabrication par l'intermédiaire du réseau commercial Cessna.

Les Avions Pierre Robin étudient, fabriquent et vendent leurs propres produits. L'activité d'étude de la société est importante et de nouveaux modèles apparaissent chaque année. L'organisation commerciale de l'entreprise est encore modeste, mais d'une grande efficacité en France, en R.F.A. et en Grande-Bretagne.

Les relations entre S.N.I.A.S. et Socata sont étudiées au ministère de la Défense nationale.

L'intervention de l'Etat sur la construction d'avions légers doit être aussi souple et discrète que possible, car il s'agit ici d'un secteur d'activité fragile. Certaines entreprises croissent, d'autres déclinent ou disparaissent et l'action de l'Etat ne doit pas avoir pour but de maintenir artificiellement en vie des entreprises qui ne peuvent survivre par elle-mêmes, mais plutôt d'aider celles qui rencontrent des difficultés passagères ou de faciliter l'expansion de celles qui sont solides. C'est dans cet esprit que les ministres responsables de la construction aéronautique ont fait connaître à la S.N.I.A.S. qu'ils estimaient que sa filiale Socata devait, à brève échéance, soit trouver l'équilibre financier qu'elle recherche depuis ses origines, soit à défaut disparaître en tant que constructeur d'avions légers et se consacrer essentiellement à des travaux de sous-traitance rentables.

Quoi qu'il en soit, les acheteurs potentiels continuent à espérer que la technologie moderne leur offrira bientôt enfin, à un prix raisonnable, l'avion sûr, robuste, fiable qu'ils attendent.

Il y a lieu de signaler que l'octroi de subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction permet d'encourager l'industrie constructive de l'aviation légère.

En effet, ces subventions sont accordées aux associations aéronautiques uniquement pour l'achat de matériel neuf construit en France ou dans l'un des pays membre de la Communauté économique européenne.

ANNEXE XII

LES CHARTERS

1. — Notre pays, pas plus que les autres, n'est épargné par la crise du transport aérien mondial dont deux aspects préoccupants, le rôle des compagnies « charters » et la guerre des tarifs, sont intimement mêlés. On en a la preuve dans deux secteurs géographiques très différents, dont le lieu géométrique est précisément l'Europe : l'Atlantique Nord et l'Extrême-Orient.

1.1. — Sur l'Atlantique Nord, depuis quelques années, des transporteurs non réguliers américains « supplémentaires » ont pratiqué des taux d'affrètement très bas, ce qui a entraîné la riposte des transporteurs réguliers, soit au moyen de tarifs individuels abaissés, dans le cadre de l'I. A. T. A. ou hors du cadre de l'I. A. T. A. sur réquisition gouvernementale, soit au moyen de vols affrétés.

Dans un cas comme dans l'autre, il s'est avéré très difficile de maintenir un ordre tarifaire. La vente de billets individuels à des tarifs plus bas que les tarifs officiels a entraîné une dégradation du marché que n'ont pu entièrement enrayer les mesures de contrôle renforcées de l'I. A. T. A. et de certaines autorités aéronautiques.

1.2. — Vers l'Extrême-Orient, l'autorisation donnée par le Ministère britannique à deux compagnies de ce pays d'effectuer des vols affrétés dans des conditions qui les assimilaient en fait à des vols réguliers à bas prix a entraîné la création d'une situation « ouverte ». Dans une telle situation les tarifs des services réguliers ne sont plus fixés multilatéralement par les compagnies et approuvés ensuite par les gouvernements mais arrêtés unilatéralement par chaque autorité aéronautique, sous réserve, bien entendu, de l'acceptation implicite ou explicite des autres autorités concernées.

2. — Les autorités françaises doivent veiller à sauvegarder la rentabilité de leurs compagnies sans empêcher pour autant le public de bénéficier des plus bas tarifs compatibles avec cette rentabilité.

2.1. — Elles ont choisi jusqu'ici de le faire par deux voies différentes selon l'aire géographique concernée. En Europe, et autour de la Méditerranée, le Secrétaire général à l'Aviation civile a permis à des compagnies françaises spécialisées dans les vols « charter » de se consacrer au transport non régulier, essentiellement touristique, entre la France et l'étranger. Cette activité s'exerce concurremment avec celle des compagnies régulières sur ces mêmes relations et ne pose pas encore de problème majeur encore que les conditions de concurrence soient parfois faussées par l'action des agences touristiques étrangères, notamment dans les pays de l'Est.

2.2. — En ce qui concerne les longs courriers, la France agit jusqu'ici, à la différence d'un certain nombre de pays étrangers, européens ou extraeuropéens, par le biais de ses transporteurs réguliers. Elle estime en effet que le marché du transport aérien est unique, contrairement à ceux qui prétendent distinguer deux trafics de nature différente motivés soit par les affaires, soit par le tourisme. Elle imagine mal, en conséquence, comment un développement massif du trafic non régulier acheminé exclusivement par des compagnies non régulières, pourrait se faire sans porter atteinte à l'économie du transport régulier, service public. Tant que des avions réguliers dont la capacité n'est utilisée qu'à moitié peuvent transporter

à bas prix certaines catégories de trafic, il paraît inutile de permettre à d'autres de transporter ce même trafic par avions supplémentaires, si la capacité sur vols réguliers est suffisante.

2.3. — La difficulté est que cette opinion, si elle est partagée par certains, ne fait pas l'unanimité. Les autorités françaises ont essayé, depuis de longs mois, d'aboutir à la définition d'une politique européenne commune et même, au-delà, à celle d'une politique concertée entre les Européens d'une part, les Américains et les Canadiens d'autre part. Une telle politique, fondée sur la substitution du concept de réservation à l'avance pour des groupes sur vols réguliers ou non réguliers au concept d'affinité qui prévalait jusqu'ici, doit être débattue lors d'une réunion à Ottawa, à la mi-octobre, des autorités responsables en Europe, aux Etats-Unis et au Canada.

ANNEXE XIII

EVOLUTION COMPAREE, POUR LA FRANCE, DES VOLS REGULIERS ET NON REGULIERS

Le nombre de passagers transportés en 1971 en services réguliers par les compagnies françaises a été de 9.405.690 dont 5.164.040 en services internationaux.

Le nombre de passagers transportés par vols non réguliers entre la France et l'étranger, durant la période allant du 1^{er} septembre 1970 au 31 octobre 1971, se répartit comme suit (avec les réserves qui accompagnent toujours les recensements de ce genre).

	VOYAGES à forfait.	AUTRES vols.	TOTAL
France—Autres Etats membres de la C.E.A.C.	466.000	78.500	544.500
France—Etats européens non membres de la C.E.A.C. + Afrique du Nord, Méditerranée, Proche-Orient.....	62.800	9.900	72.700
France—Autres Etats que ceux mentionnés dans les deux rubriques précédentes.....	7.100	56.500	63.600
Total	535.900	144.900	680.800