

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VIII

Travaux publics et Transports.

AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,
Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexe 27), 1108 (tomes I et II, annexe XVI) et in-8° 266.

Sénat : 22 et 23 (tomes I, II et III, annexe 30) (1964-1965).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air Union	4
II. — Air France	6
1° Résultats de 1963.....	6
2° Situation en 1964.....	7
III. — Union des transports aériens	9
IV. — Air Inter	12
A. — Réseau exploité en 1964.....	12
B. — Flotte et résultats de 1963.....	13
C. — Flotte actuelle et résultats estimés de 1964.....	14
D. — Prévisions pour 1965.....	15
E. — Handicap résultant du régime fiscal.....	17
F. — Observations de votre Commission sur les transports intérieurs.	18
G. — Le problème du financement des investissements.....	19
V. — La construction aéronautique civile	21
A. — Le supersonique « Concorde ».....	21
B. — Le « Galion ».....	22
C. — » La Caravelle ».....	23
D. — Le « Nord 262 ».....	23
E. — Le « Mystère 30 ».....	24
F. — Dispositif d'atterrissage automatique.....	24
Observations de votre Commission	25
Amendement	26

Mesdames, Messieurs,

Cette année le budget de l'Aviation civile revêt, aux yeux de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, *une importance particulière*, tant à cause du nombre de problèmes qu'il soulève et dont quelques-uns (comme celui du « Concorde ») ont été l'objet de discussions même au sein du grand public, que par le développement qu'a pris — dans notre pays — le transport intérieur dont nous avons, au cours des exercices précédents, salué la naissance et prévu l'épanouissement.

Plutôt que d'examiner, chapitre par chapitre, les crédits qui lui sont consacrés (ce qui est le rôle de votre Commission des Finances et de son excellent rapporteur, M. Coudé du Foresto), nous avons préféré nous attacher à développer devant vous quelques-uns de ces problèmes.

Nous examinerons donc successivement :

- la question d'Air Union (I) ;
- la situation d'Air France et d'U. T. A. (II et III) ;
- le développement d'Air Inter (IV) ;
- les problèmes que pose notre construction aéronautique (V).

*
* *

I. — AIR UNION

Les conversations relatives à Air Union se poursuivent au niveau des ministres des Affaires étrangères ou de leurs représentants ; les hauts fonctionnaires de l'Aviation civile des différents pays concernés assistent les négociateurs ; de plus, les experts des compagnies intéressées admis aux réunions à titre de simple observateurs, peuvent être autorisés à exposer le point de vue de leurs sociétés. Tout ceci montre à quel point on est loin des contacts directs entre compagnies qui ont prélué à la signature des premiers accords de mai 1959 !

Quoi qu'il en soit, et malgré les difficultés apparues lors de la dernière conférence de Bruxelles, la nécessité d'arriver à un résultat dont tout le monde paraît conscient permet d'espérer que les négociations conservent encore quelques chances de surmonter les obstacles auxquels elles se heurtent depuis plusieurs années.

Au crédit de l'entreprise, on doit cependant inscrire, d'une part, la décision d'admettre la K. L. M. au sein d'Air Union, alors que l'accord de 1959 ne concernait qu'Air France, la Lufthansa, Alitalia et la Sabena et, d'autre part, l'affirmation de la nécessité de définir une politique aérienne commune.

Quand *aux points de désaccord*, ils sont essentiellement de trois ordres :

Tout d'abord, les Etats ont chacun une conception différente de *la tutelle* qu'ils souhaitent exercer sur leurs Compagnies : les uns s'en tiennent à des formules relativement libérales, tandis que d'autres se montrent nettement « dirigistes ».

En second lieu, le problème de *la fixation des « quotas »*, rendu délicat par l'augmentation plus rapide que prévu de l'activité de la Lufthansa et d'Alitalia, a encore été compliqué par l'entrée en jeu de la K. L. M. Notre position est naturellement d'obtenir un quota aussi proche que possible des 34 % primitivement admis comme limite inférieure, soit 29 % environ, en tenant compte de l'adhésion de la K. L. M., mais nous nous heurtons sur ce point aux appétits de nos concurrents allemands et italiens dont le taux de progression, depuis 1960, est de

l'ordre de 20 % à 25 %, soit le double du nôtre. Il semble cependant qu'une entente soit possible dans ce domaine, sous réserve d'un accord préalable au sujet de la tutelle.

Le tableau suivant montre, d'ailleurs, comment ont évolué de 1963 à 1964 (chiffres provisoires du premier semestre) les pourcentages du tonnage/km « intégrable » transporté par les différentes Compagnies :

	COMPAGNIES françaises Air France et U. T. A.	ALITALIA	LUFTHANSA	SABENA	K. L. M.
1963	29,2	18,7	20,9	8,4	22,8
1964	28,75	19,8	21,05	8,10	22,3

Enfin, la définition des domaines « réservés » et les modalités de leur apport à la Communauté d'Air Union posent également un problème. Pour sa part, la France accepte, en principe, d'apporter à la Communauté son trafic réservé (essentiellement le trafic avec l'Afrique et Madagascar) vers 1970-1971, mais demande que le taux de cet apport soit fixé dès aujourd'hui sur la base des résultats actuels, alors qu'Italiens et Allemands entendent que ce taux ne soit déterminé qu'au moment venu, en fonction du trafic effectif alors atteint.

En raison de ces difficultés et de la nécessité de parvenir à une entente, certains pensent voir une solution dans l'intégration des transports aériens dans le Marché commun, par le jeu de l'article 84 du Traité de Rome, formule qui présenterait cependant le grave inconvénient de remettre en question toutes les décisions antérieures, si cette intégration n'était autre chose que la transposition dans le cadre de la Communauté des résultats déjà acquis.

II. — AIR FRANCE

Après avoir traversé une période difficile en 1962 et au début de 1963, Air France a effectué un redressement spectaculaire dû, certes, à une conjoncture plus favorable mais aussi à un effort de réorganisation interne et à un meilleur emploi des moyens.

Pour permettre d'apprécier les progrès réalisés, il nous est apparu utile de vous donner quelques précisions sur les résultats de 1963 et les premières indications que nous possédons concernant 1964.

1° Résultats obtenus en 1963.

1. — *Evolution du trafic.*

Si la progression de l'ensemble du trafic n'a été que de 3,2 % par rapport à 1962, il convient, pour apprécier ce chiffre, de tenir compte du fait que la conjoncture a été extrêmement défavorable sur certains secteurs, en raison notamment de l'accession de l'Algérie à l'indépendance et de la nouvelle répartition des droits aériens français sur l'Afrique noire.

C'est ainsi que des diminutions de trafic de 38 % ont affecté les liaisons avec l'Algérie, tandis qu'une baisse de 12 % était constatée sur les lignes intéressant l'Afrique noire. Les pertes sévères ainsi subies ont été heureusement compensées par une très nette progression sur le reste du réseau, soit 12,90 %, légèrement supérieure à celle qui fut réalisée par les autres compagnies membres de l'I. A. T. A.

2. — *Résultats financiers.*

Les dépenses d'Air France, en dépit de l'augmentation des charges salariales et des prix, qui fut plus élevée en France que dans la plupart des pays étrangers, étaient demeurées stables et légèrement inférieures à celles de l'exercice précédent (1.710,5 millions de francs contre 1.715). Ce résultat a été obtenu malgré le coût important de la reconversion d'activité effectuée sur le réseau international où les ventes sont grevées de frais de promotion incomparablement plus élevés que sur les secteurs « protégés ».

Quant aux *recettes*, leur accroissement avait été de 3,7 %, le chiffre d'affaires atteignant 1.634,9 millions de francs contre 1.577 millions en 1962. En raison de cette double évolution, la situation financière s'était donc sensiblement améliorée et l'indemnité versée par l'Etat était revenue de 110 millions de francs en 1962 (6,5 % de recettes) à 93,9 (5,4 %).

Des aménagements apportés à la politique d'assurance et d'amortissement des matériels, aménagements techniquement et économiquement justifiés (1) expliquent pour une part cette amélioration des résultats financiers, mais les résultats obtenus sont principalement dus aux efforts soutenus qui furent entrepris pour diminuer les frais d'exploitation et de gestion, améliorer le rendement du matériel et limiter l'incidence des hausses salariales par une certaine réduction des effectifs (— 4,5 %).

Sur ce dernier point, il est intéressant de souligner qu'Air France a réussi, grâce à une politique prudente et avisée, à limiter au minimum les mesures de licenciement en dépit du ralentissement de son activité et même de son éviction totale de certaines régions du monde.

2° Situation en 1964.

L'évolution de l'activité d'Air France au cours des premiers mois de 1964 confirme la reprise nettement amorcée au cours du deuxième semestre de l'exercice précédent.

L'analyse des résultats d'exploitation pour les huit premiers mois de l'année montre même que les progrès réalisés ont été le plus souvent supérieurs à la moyenne mondiale.

Les résultats financiers marquent également une amélioration très sensible par rapport non seulement à l'exercice précédent mais aux prévisions faites à la fin de l'an dernier.

1. — *Evolution du trafic.*

299.730.000 tonnes kilométriques payantes ont été transportées pendant le premier semestre de l'année 1964, soit une augmentation de 7 % par rapport à 1963. Mais si l'on fait abstraction de l'Afrique et de l'Algérie, l'augmentation a été de 18,4 %. Cette importante progression de trafic intéresse en particulier les longs-courriers et

(1) La durée d'amortissement des « Boeing » était calculée jusqu'ici sur huit ans, alors qu'elle était effectuée sur dix ans par la plupart des autres compagnies.

spécialement le secteur de l'Atlantique Nord qui a bénéficié de la réduction de tarif de 20 %, mise en œuvre à partir du 1^{er} avril dernier.

Les derniers résultats connus sur ce secteur particulièrement important ont permis, pour la première fois, à la Compagnie, d'équilibrer les recettes et les dépenses au cours du mois d'août. Pour le même mois, le trafic régulier réalisé est en progression de 53 % par rapport à 1963 contre 33,6 % pour les autres compagnies, avec un coefficient de remplissage de 65,5 %, contre 62,7 % pour l'ensemble des liaisons, taux maximum atteint depuis 1960.

2. — *Prévisions concernant les résultats financiers de 1964.*

Alors que le déficit prévisionnel pour les six premiers mois de l'année apparaissait déjà sensiblement réduit, les derniers résultats connus permettent d'espérer que le coefficient d'autonomie financière de la société atteindra 97,5 % au lieu de 93,23 % en 1963. Il apparaît donc, dès maintenant, que les résultats de l'année seront sensiblement meilleurs qu'ils n'étaient prévus et que le déficit pourra être maintenu nettement en deçà des 85,5 millions figurant dans les évaluations faites en novembre 1963.

Pour illustrer ce que nous avons dit de l'amélioration de la mise en œuvre des moyens, nous pensons intéressant d'indiquer que, suivant les derniers calculs effectués, le coût de la tonne kilométrique offerte a été ramené de 1,22 F en 1963 à 1,19 F en 1964, tandis que celui du siège-kilomètre était réduit de 0,1414 F à 0,1349 F. D'autre part, la rotation journalière des « Caravelle » a pu être portée de 6 h 26' en août 1963, à 7 h 52' en août 1964.

III. — UNION DES TRANSPORTS AERIENS

Le trafic comparé des premiers semestres de 1963 et 1964 se présente comme suit (en pas./km) :

Secteur africain.

	1963	1964	Evolution.
Afrique occidentale.....	78.234	88.707	+ 13,4 %
Afrique équatoriale.....	34.219	61.478	+ 79,7 %
Afrique du Sud.....	58.960	53.912	— 8,6 %
Libye	3.741	2.198	— 41,2 %
	175.154	206.295	+ 17,0 %

Secteur du Pacifique.

Extrême-Orient, Pacifique.....	89.665	85.767	— 4,3 %
Trans-Pacifique	10.000	10.000	+ 6,7 %
	274.819	302.730	+ 10,15 %

Sans participer à l'étonnante progression de trafic dont a bénéficié l'Atlantique-Nord au cours du deuxième trimestre 1964 et qui a permis à l'ensemble des Compagnies desservant ce secteur d'enregistrer des augmentations de plus de 40 %, l'U. T. A. a pu, en poursuivant sa reconversion sur les secteurs qui lui étaient impartis par les nouvelles mesures de coordination, assurer une progression d'ensemble de son trafic international de 10,15 % ; toutefois ces accroissements partiels ne parviennent pas à compenser la perte du trafic sur Madagascar qui, au premier semestre 1963, lui avait apporté 39.870 passagers.

Sur l'Afrique noire, les importantes augmentations de trafic apparentes doivent être appréciées dans le contexte des modifications de structure apportées par la nouvelle coordination du transport aérien qui confie à la Compagnie l'exploitation des droits français dans les relations avec l'ensemble de ces territoires, à l'exclusion du Sénégal.

En effet, sur l'ensemble des relations franco-africaines, le taux de progression du trafic n'a guère dépassé 4 % en réalité ; progression réduite, marquée de plus, en 1964, par la conjoncture favorable des relèves biennales.

A ce propos, il convient de noter que notre trafic avec nos anciens territoires africains reste caractérisé, d'une part, par la faible élasticité de la demande résultant de la prédominance d'une clientèle d'affaires et administrative et, d'autre part, par la fragilité des structures politiques et économiques des pays de l'ex-Communauté, dont la prospérité reste liée à la présence française, au maintien de notre aide financière et aux investissements privés extérieurs.

Sur le plan concurrentiel, ce trafic qualifié de « réservé » tend à s'internationaliser de plus en plus, entraînant une diversification des relations Afrique-Europe (liaison K. L. M. sur Abidjan via Madrid et Zurich). De plus, l'accroissement des capitaux étrangers investis dans ces territoires tend à détourner une partie des courants de circulation au profit des compagnies concurrentes. En revanche, notre position s'est sensiblement améliorée en ce qui concerne la desserte de territoires tels que la Nigeria et le Congo-Léopoldville.

Les perspectives du deuxième semestre laissent à penser que, pour 1964, la progression de trafic en Afrique noire dépassera les 2 % retenus dans les hypothèses du IV^e Plan, sans tenir compte des modifications de structure intervenues dans ce marché. Ce taux de progression qui se maintiendrait à 4 % en Afrique occidentale pourrait atteindre 6 % en Afrique équatoriale, si l'on tient compte des relèves de troupes qui devraient intervenir au cours du quatrième trimestre 1964, dans le cadre du « redéploiement » militaire en Afrique francophone. Mais cette réduction de l'assistance française pourrait être vivement ressentie politiquement et économiquement en 1965 et affecter lourdement notre trafic aérien dans l'avenir.

En Afrique du Sud où l'évolution reste strictement limitée par le cadre des fréquences et quotas accordés ; la progression n'atteindra les 10 % admis dans l'hypothèse d'une extension de nos droits. Le trafic avec l'Union Sud africaine devrait marquer une progression de l'ordre de 7 %, tandis que celui de Rhodésie très touché par les tarifs de cabotage anglais sera, sans doute en nette régression.

Sur le secteur Extrême-Orient et Pacifique, la situation a été sensiblement affectée par la rupture des accords franco-australiens mettant fin aux liaisons avec l'Australie en janvier 1964.

Si le trafic avec l'Indonésie a nettement progressé, la desserte des régions du Sud-Est asiatique reste marquée par la surabondance globale de l'offre des compagnies internationales et la sensibilité particulière de ce marché aux mouvements politiques qui précisément durant le premier semestre 1964 ont troublé ce secteur.

Le trafic *Trans-Pacifique* n'a pas révélé, durant cette période, de mouvement déterminant ; on peut dire que les chiffres globaux n'ont guère évolué en 1964, demeurant au niveau atteint en 1963. Ce marché semble avoir été atteint par la baisse des tarifs Nord-Atlantique qui a vraisemblablement détourné une partie du potentiel touristique américain vers ce secteur qui bénéficiait déjà d'autres circonstances favorables, telles que le vingtième anniversaire du débarquement et la foire internationale de New-York.

Par ailleurs, l'arrivée de la Pan American Airways sur ce secteur n'a pas accru sensiblement le mouvement de trafic d'origine américaine et son impact a été ressenti sur notre propre production ; mais inversement, l'installation en Polynésie des Centres d'essais militaires nous a procuré un trafic supplémentaire.

En ce qui concerne le deuxième semestre, la réorganisation des lignes, mises en place en juin, et l'ouverture de l'escale de Singapour devraient commencer à porter leurs fruits.

D'autre part, une amélioration certaine peut également être attendue de la reprise des relations avec Sydney qui doit intervenir le 15 novembre, à la suite de l'accord franco-australien, paraphé à Melbourne le 28 septembre dernier ; d'autant plus que les dispositions de ce nouvel accord sont sensiblement plus intéressantes pour nous que celles de l'ancien.

Sur le *Trans-Pacifique* où l'extension touristique attendue ne s'est pas produite, le taux de progression restera éloigné de 14 % retenu dans les hypothèses favorables du Plan. Cependant, l'amélioration des services d'hiver 1964-1965 qui assurent un meilleur dégagement des Iles Fidji devrait porter l'augmentation de trafic aux environs de 8 %. L'extension du trafic sur la Polynésie française restant liée par ailleurs à l'amélioration de son infrastructure touristique et hôtelière.

IV. — AIR INTER

A. — Réseau exploité en 1964.

Lignes régulières :	Fréquence hebdomadaire.
Paris—Brest	3
Paris—Lorient—Brest	3
Paris—Bordeaux	12
Paris—Toulouse	13
Paris—Pau	4
Paris—Tarbes	2
Paris—Clermont-Ferrand	6
Paris—Nîmes	7
Paris—Marseille	21
Paris—Lyon	23
Lyon—Marseille	6
Lyon—Nice	6
Lyon—Mulhouse	6
Lyon—Nîmes	3
Lyon—Perpignan	3
Paris—Strasbourg	12
Paris—Mulhouse	6
Nantes—Lyon	6
Lille—Lyon	6
Paris—Nantes	8
Paris—Nantes—Lorient	4
Brest—Nantes	3
Quimper—Nantes	3
 Lignes saisonnières :	
Paris—Biarritz	6
Biarritz—Tarbes—Nice	3
Paris—Dinard	2
Paris—la Baule	2
Paris—Lourdes	6
Paris—Perpignan	1
Paris—Quimper	1
Paris—Vichy—Nice	3
Tarbes—Nîmes—Ajaccio	1

B. — Flotte et résultats obtenus en 1963.

1. — *Flotte.*

Durant l'année 1963, l'exploitation d'Air-Inter a été assurée à l'aide de :

- 7 Viscount V. 708 appartenant à la société,
- 2 Viking appartenant à Airnautic,
- 1 DC. 6 appartenant à l'U. T. A.,
- 1 DC. 3 appartenant à Air France.

2. — *Trafic.*

L'ensemble de cette flotte a permis de transporter durant cette période 344.639 passagers et 826 tonnes de fret, soit une augmentation de 70 % du trafic passagers par rapport à 1962 (203.247 passagers transportés).

Le coefficient de remplissage moyen s'établit, pour l'année entière et pour l'ensemble des appareils exploités, à 57,35 % au lieu de 55,69 % en 1962.

3. — *Résultats d'exploitation.*

Le déficit d'exploitation des lignes exploitées par Air-Inter en 1963 a été de 5.484.700 francs.

Le montant de la subvention versée par l'Etat pour l'exploitation des lignes jugées nécessaires à la décentralisation a été de 1.896.000 francs.

Compte tenu de cette subvention et de celles que les collectivités locales continuent à verser à la société, le déficit d'exploitation indiqué ci-dessus a été couvert de la façon suivante :

- 64 % par les Collectivités locales,
- 35 % par l'Etat,
- 1 % par Air-Inter.

Le coefficient d'autonomie (pourcentage des dépenses couvertes par les recettes) était de 84,70 %.

C. — Flotte et résultats estimés pour l'année 1964.

1. — Flotte.

La flotte exploitée actuellement sur les lignes Air-Inter se compose de :

— 10 Viscount.

— 3 Nord 262.

— Air-Inter utilise également les Caravelles Air France qui effectuent en particulier 3 services par jour sur Paris—Marseille.

2. — Trafic.

Pour les 9 premiers mois de l'année 1964 le trafic a été de 377.000 passagers (352.000 passagers sur les lignes permanentes et 25.000 passagers sur les lignes saisonnières) et de 700 tonnes de fret, ce qui permet d'escompter, pour l'ensemble de l'année 1964, 470.000 passagers et 1.000 tonnes de fret.

La comparaison des trafics des principales lignes s'établit comme suit pour la même période :

	1964 <u>(9 mois)</u>	1963 <u>(9 mois)</u>
Paris—Lyon	66.106	52.491
Paris—Toulouse	33.454	31.774
Paris—Marseille	61.423 (CAR)	19.867
Paris—Bordeaux	22.633	17.966
Paris—Strasbourg	16.090	12.048
Paris—Nîmes	14.281	9.758
Paris—Brest	7.625	6.403
Lille—Lyon	15.278	13.020
Lyon—Nice	14.365	12.694
Lyon—Marseille	10.791	8.543

3. — Prévisions d'exploitation.

Le déficit de l'exploitation sera de l'ordre de 7 millions de francs, compte tenu de la participation d'Air-Inter aux résultats du pool Air France—Air-Inter, sur la ligne Paris—Nice.

Le mode de couverture de ce déficit sera voisin de ce qu'il a été en 1963 quant aux participations de l'Etat, des Collectivités et d'Air-Inter, étant entendu que le montant de la subvention d'Etat est porté à 3 millions de francs pour l'exercice 1964.

Le coefficient d'autonomie a été altéré par la grève des Services de la navigation aérienne du mois de juin représentant une perte d'exploitation pour Air-Inter de 76.075 francs par jour ; néanmoins il approchera probablement 90 %.

4. — *Equipement.*

En 1964, l'équipement de la Société Air-Inter s'est poursuivi par l'acquisition de 3 Viscount V. 724 achetés à Trans-Canada Airlines et de 4 Nord 262 achetés à Nord Aviation. L'un de ces Nord cependant ne sera livré que début 1965.

Les dépenses d'acquisition des 3 V. 724 d'un montant total (pièces de rechange et équipement compris) de 7.200.000 francs ont été financées à concurrence de :

- 500.000 francs par autofinancement ;
- 2.000.000 francs par une augmentation de capital et l'émission d'un emprunt obligataire ;
- 4.700.000 francs par un prêt de la Caisse des dépôts et consignations.

Les 4 Nord 262 représentent un investissement total de 9.250.000 francs, financés de la façon suivante :

- 500.000 francs par autofinancement ;
- 500.000 francs par une augmentation de capital et emprunt obligataire ;
- 3.750.000 francs par une subvention du Fonds d'investissements et d'aménagement du territoire (F. I. A. T.) ;
- 4.500.000 francs par un prêt de la Caisse des dépôts et consignations.

D. — **Prévisions pour l'année 1965.**

1. — *Prévisions de trafic.*

On prévoit que le nombre de passagers transportés passera de 470.000 en 1964 à 700.000 en 1965, soit une augmentation de 55 % sur l'année précédente.

Cette progression sera due :

a) A la mise en œuvre de « Caravelle » sur les lignes suivantes, à partir du 1^{er} avril 1965 :

Paris—Nice, 1 service par jour.

Paris—Lyon, 2 services par jour.

Paris—Toulouse, 2 services par jour.

Paris—Marseille, 2 services par jour.

(Air-Inter utilisera une Caravelle d'Air France pour assurer le 3^e service journalier sur Paris—Marseille).

b) A la mise en œuvre de 4 Nord 262 sur :

Lyon—Toulouse, 3 services par semaine.

Lyon—Bordeaux, 3 services par semaine.

Clermont-Ferrand—Lyon, 6 services par semaine.

Paris—Clermont-Ferrand, 6 services par semaine.

Nantes—Bordeaux, 4 services par semaine.

Un service Viscount sur la transversale Bordeaux—Toulouse—Marseille—Nice est également envisagé. Des contacts sont actuellement pris avec les collectivités.

2. — Prévisions d'exploitation.

Compte non tenu de la participation d'Air-Inter aux résultats du pool Air France sur Paris—Nice, le déficit d'exploitation en 1965 peut être évalué entre 12 et 17 millions de francs selon la plus ou moins grande extension du programme.

Le déficit de 17 millions comprend un déficit d'un million pour la transversale Bordeaux—Toulouse—Marseille—Nice.

Dans l'hypothèse d'un déficit de 17 millions, la répartition s'effectue de la façon suivante :

Etat	34 %	5.800.000 francs.
Collectivités locales	47 %	8.000.000 francs.
Air-Inter	19 %	3.200.000 francs.

Le coefficient d'autonomie se situerait aux environs de 80 %. Une augmentation de tarif de l'ordre de 10 % permettrait de maintenir le coefficient d'autonomie aux environs de 90 %.

E. — Handicap résultant du régime fiscal.

Air-Inter, du fait qu'elle exploite des lignes intérieures, est soumise à un régime fiscal très défavorable par rapport à celui qui est appliqué aux autres compagnies de transport aérien dites Compagnies internationales qui, réalisant plus de 80 % de leur chiffre d'affaires avec l'étranger, sont considérées comme sociétés exportatrices :

1. — *Taxe sur le chiffre d'affaires.*

Air-Inter effectuant des services intérieurs ne bénéficie pas de l'exonération des taxes sur l'équipement en matériel volant prévue par l'article 271-12° du Code général des impôts au profit des compagnies françaises de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de territoires étrangers représentent au moins 80 % de l'ensemble des services exploités.

2. — *Déduction de taxes.*

Air-Inter étant une entreprise de services est soumise au régime de la taxe sur les prestations de service (T. P. S.) ; elle ne bénéficie en conséquence ni du régime de déduction physique (art. 267-IA du Code général des impôts) ni du régime de déduction financière (art. 267-IB du Code général des impôts), tous deux réservés au régime de la T. V. A.

Le régime fiscal rappelé plus haut a pour conséquence de majorer d'environ 125 F (soit 4,2 %) l'heure de vol du Viscount et de 55 F (4,66 %) l'heure de vol du N. 262.

A cette majoration de l'heure de vol correspond, compte tenu du programme 1964, une majoration annuelle de taxes de l'ordre de :

— pour le Viscount	16.000 h × 125 =	2.000.000 F.
— pour le Nord 262	6.400 h × 55 =	352.000 F.
		<hr/>
		2.352.000 F.

3. — *Taxe sur le carburant.*

Les vols à destination de l'étranger bénéficient de l'avitaillement en carburant en franchise de droits.

Les vols à destination intérieure ne bénéficient pas de cet avitaillement ; toutefois, une loi du 3 avril 1955 institue un dégrève-

ment de la taxe intérieure des consommations en ce qui concerne le carburant consommé par l'Aviation civile.

Mais ce régime de dégrèvement est moins avantageux que le régime de l'avitaillement en franchise :

a) La détaxe n'est pas totale : la partie de la taxe non remboursée, dite taxe résiduelle, s'élève, par litre, à 0,076 F pour le kérosène et à 0,129 F pour l'essence ;

b) La totalité des dégrèvements annuels est limitée par le crédit inscrit chaque année au budget. La nécessité de connaître la totalité des demandes de dégrèvements présentées par l'ensemble des parties prenantes pour la comparer au crédit budgétaire retarde le remboursement des taxes.

En conséquence :

a) La détaxe impose une avance de trésorerie importante à la compagnie qui doit attendre le remboursement de la taxe déductible.

b) Du fait du maintien à sa charge des taxes résiduelles, Air-Inter subit une majoration de frais d'exploitation qui peut être évaluée :

- à 26 F (0,87 %) à l'heure de vol pour le Viscount ;
- à 11 F (0,73 %) à l'heure de vol pour le Nord 262.

F. — Observations de votre Commission sur les transports aériens intérieurs.

L'augmentation même du trafic qui dépassera probablement *un million de passagers en 1968* rend, à notre avis, de plus en plus nécessaire *une adaptation des conditions d'exploitation d'Air-Inter* aux besoins particuliers du transport intérieur.

Il importe, en effet, que les passagers ayant à effectuer le plus souvent dans la journée — et parfois même dans l'après-midi — un voyage rapide de Paris à Lyon ou Marseille puissent le faire avec le minimum de perte de temps et de fatigue et sans acquitter, par rapport aux autres modes de transport, un supplément de prix excessif. Or, malgré les efforts indéniables qui ont été réalisés, les temps d'attente aux aéroports pourraient être encore réduits, aussi bien au départ qu'à l'arrivée.

En analysant ces pertes de temps, nous avons constaté qu'elles sont dues essentiellement à la distance excessive à parcourir entre

les bureaux de vente des billets et l'avion et aux opérations d'enregistrement, de chargement et de déchargement des bagages.

Il serait donc urgent, à notre avis, d'une part de réserver à Air-Inter un local spécial situé en bordure même des pistes ou, à défaut, de construire un petit bâtiment approprié et, d'autre part, de créer sur certaines lignes à fort trafic des services spéciaux accessibles aux voyageurs n'ayant que des bagages à main et pouvant prendre l'avion jusqu'à la dernière minute sans avoir à réserver leur place. Sur de tels services intéressant spécialement les « cadres » et les hommes d'affaires, les prestations et le personnel de service seraient naturellement réduits au strict minimum ou même totalement supprimés. Une légère réduction de tarif, justifiée par les économies réalisées, constituerait un attrait supplémentaire pour les usagers.

Ainsi, l'aviation intérieure enfin intégrée dans les autres modes de transport serait en mesure de toucher une clientèle nouvelle et de rendre enfin pleinement le service que l'on attend d'elle, c'est-à-dire supprimer les distances et, par là, le handicap dont continuent à souffrir les centres urbains de province. Mais si nous estimons que les dirigeants d'Air-Inter disposent du dynamisme et de l'imagination nécessaires pour entreprendre une telle mutation, nous sommes moins certains que la structure même de la Société lui donne l'indépendance nécessaire pour entrer ainsi en compétition avec les autres modes de transport.

G. — Le problème du financement des investissements.

L'augmentation du trafic pose, d'autre part, à brève échéance, le problème *des nouveaux moyens à mettre en œuvre* et du *financement des investissements nouveaux à réaliser* dans ce but.

La compagnie Air-Inter estime, en effet, que si elle peut se contenter encore pendant deux ans d'appareils affrétés à Air France (il s'agit en fait de « Caravelle »), il lui faudra dès 1967 acheter deux avions de ce type pour en avoir 8, en propre, en 1970.

Le Gouvernement serait d'accord pour financer l'opération à concurrence des deux tiers, sous la forme de crédits à long terme consentis par la Caisse des Dépôts, mais sous réserve d'un effort parallèle des actionnaires d'Air-Inter. Or, si Air France et la Caisse des Dépôts sont disposés à effectuer cette opération, les autres

actionnaires ne sont pas décidés à apporter à la compagnie une somme aussi importante sans avoir l'assurance de retirer de ce placement une rémunération minimale. Le refus du Gouvernement de faire l'avance de la totalité des sommes nécessaires entraînerait ainsi une rupture de l'équilibre jusqu'ici maintenu au sein d'Air Inter entre intérêts publics et privés et la société risquerait de devenir ainsi progressivement une filiale d'Air France et de la S. N. C. F., la part des autres actionnaires, et en particulier des Chambres de commerce, se trouvant réduite à un chiffre infime.

Cette nationalisation de fait du transport aérien intérieur pourrait paraître logique, mais nous devons faire observer qu'elle aurait pour premier résultat de faire supporter le montant total des investissements par le Gouvernement alors qu'il écarte précisément cette formule. D'autre part, il est bien certain que les collectivités locales qui apportent à Air-Inter, chaque année, environ 500 millions de subventions, se refuseraient à faire le même effort pour une Société d'Etat.

Mais, dans les deux cas, il serait indispensable, comme nous l'avons déjà souligné dans le passé, de définir le champ d'action de la société et de la doter d'un contrat analogue à celui qui lie Air France ou les compagnies maritimes à l'Etat.

Serait-il donc bien utile, pour une question de principe, plus que d'argent, de remettre en cause la structure actuelle d'Air Inter qui a fait, depuis cinq ans, la preuve de sa souplesse et de son efficacité ? Il nous apparaît plus expédient, au contraire, de laisser les choses en l'état en dotant cette entreprise d'un statut prévoyant, notamment, un intérêt statutaire pour les capitaux privés investis dans l'affaire.

V. — LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

L'essentiel des crédits affectés à la construction aéronautique civile est consacré au « Concorde » pour lequel nous trouvons, au chapitre 53-24, 330 millions d'autorisations de programme sur 347 et 162,5 millions de paiements sur 169,5.

Nous dirons, en conclusion de ce chapitre, après avoir passé en revue les principaux types d'appareils à l'étude, ce que nous pensons de cette polarisation de nos efforts sur un projet qui se situe à l'échelle nationale.

A. — Le supersonique « Concorde ».

L'insuffisance du rayon d'action de la première version de cet appareil, insuffisance que nous avons d'ailleurs signalée dans notre rapport de l'an dernier, a conduit les techniciens anglais et français à modifier sensiblement la cellule et à la doter de réacteurs plus puissants. La capacité d'emport de l'appareil long-courrier a été ainsi portée de 90 à 120 passagers, tandis que la puissance unitaire des réacteurs passait de 14,5 tonnes à 16 tonnes.

La rançon de ces modifications a été un alourdissement sensible de l'avion dont le poids total en charge se trouve porté de 130 à 148 tonnes, une sensible augmentation du devis de construction qui s'élève maintenant à 1.900 millions pour chacun des deux pays constructeurs au lieu des 1.400 primitifs et un relèvement corrélatif du coût de l'appareil qui passait de 50 à 70 millions de francs au minimum. Il faut, d'autre part, envisager un léger report de la date de sortie du prototype et de la mise en service de l'appareil.

Ces inconvénients — pour sérieux qu'ils soient — seraient de peu d'importance si nous pouvions être assurés que l'avion ainsi modifié possédera, cette fois, *une autonomie de vol suffisante* pour lui permettre de relier sans escale New-York à toutes les grandes capitales européennes. Mais cela ne nous apparaît pas certain ; en effet, le rayon d'action de ce nouveau « Concorde » ne dépasserait pas, si nos renseignements sont bien exacts, 3.200 milles nautiques (1), soit environ 5.900 km, c'est-à-dire 100 km de plus que la distance Paris—New-York.

(1) Avec une charge marchande de 9 tonnes et les réserves réglementaires de carburant pour tenir compte des intempéries.

Mais quelles que soient les difficultés techniques, que l'on peut estimer surmontables, de la mise au point du « Concorde », votre Commission constate que l'avenir de l'opération se trouve aujourd'hui gravement compromis, comme l'a reconnu M. le Premier Ministre lui-même, nos associés britanniques hésitant à s'engager plus avant dans une affaire qu'ils estiment de plus en plus coûteuse et commercialement aléatoire.

Il nous est donc permis de nous poser aujourd'hui la question dans les termes suivants :

— allons-nous continuer à consacrer la quasi-totalité de nos crédits de construction aéronautique à un projet qui court de sérieuses chances d'être abandonné avec les graves conséquences techniques et sociales qu'une telle situation aurait pour notre industrie aéronautique ?

— ou devons-nous, dès maintenant, admettre un certain « étalement » de l'opération qui permettrait à la fois de sauver le « Concorde » et d'entreprendre avec les crédits ainsi économisés annuellement l'étude d'un « moyen courrier », à grande capacité, tel que le « Galion » qui, réplique agrandie de la « Caravelle », pourrait être rapidement mis au point et ne présenterait pas de problème de commercialisation ?

Cette dernière formule aurait l'avantage de limiter au minimum la grave crise qui menace notre industrie aéronautique et nous permettrait, en outre, de conserver intact le capital irremplaçable que constitue nos équipes de chercheurs et de techniciens. Elle permettrait, peut-être, enfin de maintenir avec l'Angleterre une collaboration indispensable car, avec les Etats-Unis, seul ce pays est en mesure de nous fournir les moteurs d'avion adaptés aux « longs et moyens courriers ».

Votre Commission tient d'ailleurs à rappeler qu'elle avait, dans son rapport de l'an dernier, émis certaines réserves quant à la possibilité de fabriquer et de commercialiser le « Concorde » dans sa version long-courrier et qu'elle avait suggéré de rechercher un accord technique et commercial avec les Américains.

B. — Le « Galion ».

Nous ne disposons pas de renseignements précis sur cet appareil dont les caractéristiques ne sont pas encore tout à fait arrêtées, mais nous pouvons toutefois dire qu'il s'agit d'une version élargie de la « Caravelle », c'est-à-dire d'un biturboréacteur, d'une capacité

de 140 à 150 places, destiné aux lignes intérieures européennes ou américaines à forte densité de trafic, telles que Paris—Londres, New-York—Washington ou Sao Paulo—Rio de Janeiro.

Les études prospectives du trafic montrent, en effet, que le volume du transport aura, sur ces lignes, sensiblement doublé d'ici 1970. Si l'on veut éviter l'engorgement des aéroports et la saturation des espaces aériens environnants, il faut donc s'orienter sans plus attendre vers un type d'appareil susceptible d'écouler deux ou trois fois plus de passagers, avec un même nombre de mouvements.

Compte tenu de son caractère « classique », cet avion pourrait, semble-t-il, être mis au point d'ici trois ou quatre ans et entrer en fabrication à partir de 1969. Ainsi, au cas malheureusement prévisible où l'opération « Concorde » devrait être annulée ou serait sensiblement retardée, nos techniciens et nos ouvriers de l'aéronautique pourraient consacrer leurs connaissances et leurs activités à la construction d'un avion tout naturellement appelé à prendre le relais de la « Caravelle » sur les moyennes distances, tandis que ce dernier appareil, allégé de ses frais d'amortissements, pourrait être affecté aux lignes intérieures.

C. — La « Caravelle ».

La Société Sud-Aviation a enregistré, à ce jour, la commande de 185 appareils. Sur ce nombre, 172 avions ont été construits et livrés. Compte tenu des renouvellements à prévoir dans les trois ou quatre années à venir, la Société est donc pratiquement assurée de vendre les 225 appareils qu'elle est d'ores et déjà autorisée à construire (1). Il ne faut pas toutefois se dissimuler que la cadence de fabrication déjà tombée à deux appareils par mois devra encore être réduite. Ce ralentissement d'une activité qui ne représente plus aujourd'hui qu'un tiers du volume des travaux effectués par Sud-Aviation rend d'autant plus urgente l'étude d'un appareil susceptible de prendre la relève de notre moyen courrier.

D. — Le « Nord 262 ».

La mise au point des turbo-propulseurs Bastan de cet avion a permis l'acquisition et la mise en service de 4 appareils de ce type par la Société Air-Inter.

D'autre part, l'avion qui paraît bien adapté aux liaisons courtes, à faible trafic, semble intéresser certaines compagnies comme

(1) Sous réserve d'une confirmation gouvernementale pour les douze derniers avions.

l'indique la commande de 8 appareils passée par la compagnie américaine « Lake Central » et l'achat de 2 avions réalisé par les Japan-Domestic-Airlines.

Le « Nord 262 » aurait donc les meilleures chances de prendre la place du « DC 3 » sur les liaisons de 300 à 800 km s'il était doté d'un moteur plus puissant et plus endurant.

C'est pourquoi votre Commission regrette qu'aucun crédit ne soit prévu pour le « Bastan VII », version améliorée des turbo-propulseurs équipant actuellement les « Nord ».

E. — Le « Mystère 30 ».

La Société Marcel Dassault s'est précisément attachée à définir un appareil pouvant transporter 40 à 45 passagers ou 3 à 4 tonnes de fret, sur des liaisons de l'ordre de 350 à 800 km. Ce biturboréacteur, d'un poids de 15 à 18 tonnes, qui serait une transposition de l'avion léger de liaison « Mystère 20 », aurait une vitesse maximum de 800 km à l'heure et pourrait utiliser des pistes de 1.500 mètres, bétonnées ou simplement aménagées. Le crédit inscrit pour cet appareil apparaîtra minime eu égard au coût total de l'opération qui serait de l'ordre de 300 millions. Mais il marque l'intérêt que porte le Gouvernement au lancement de ce nouveau type d'avion, dont les frais de fabrication — soit environ 500 millions — seront d'ailleurs supportés pour un tiers environ par le Gouvernement allemand, étant donné la part prise par les industriels d'outre-Rhin dans la fabrication de certaines pièces.

F. — Dispositif d'atterrissage automatique.

La nécessité d'assurer le transport aérien, quel que soit le temps, s'impose en particulier sur les liaisons courtes. C'est pourquoi nos techniciens de l'aéronautique se sont efforcés de mettre au point un procédé de guidage rendant possible l'atterrissage dans les conditions de visibilité les plus défavorables. Leurs travaux ont déjà permis la mise au point d'un système grâce auquel un avion peut se poser avec un plafond ne dépassant pas 100 pieds et une visibilité horizontale n'excédant pas 500 mètres.

Les « Caravelle » qui seront livrées l'an prochain à la Société Alitalia seront équipées de ce dispositif. Mais nos techniciens s'efforcent de réaliser un système plus perfectionné encore grâce auquel les avions pourraient atterrir sans aucune visibilité.

OBSERVATIONS DE VOTRE COMMISSION

Ainsi que nous l'avions signalé plus haut, la construction du « Concorde » va absorber, en 1965, la quasi-totalité des crédits de programme consacrés aux fabrications aéronautiques civiles et même une partie importante — près de 60 % — de la dotation d'équipement du Secrétariat à l'Aviation civile.

L'importance de cet effort a conduit le Gouvernement à supprimer les crédits demandés pour l'étude de certains prototypes, tels que le « Galion » — moyen courrier de grande capacité — et le « Bastan VII », nouveau moteur destiné au « Super-Broussard ». Elle l'a obligé, d'autre part, à réduire très sensiblement les dotations concernant, par exemple, le « Mystère 30 » et l'avion d'affaires « Mystère 20 ». De plus, *aucun crédit ne subsiste pour l'aviation légère et sportive*, domaine dans lequel nous avons acquis une place non négligeable.

Votre Commission déplore tout d'abord qu'une opération aussi importante et aussi pleine d'aléas que celle du *Concorde*, dont l'aspect national et européen n'est pas contestable, ne dispose pas d'une dotation spéciale à la mesure de son importance et soit mise entièrement à la charge du Département des Travaux publics, alors que les études relatives à cet avion intéressent, en partie, la recherche scientifique et la Défense nationale.

D'autre part, il semble particulièrement regrettable à votre Commission que soient reportées les études concernant le moyen-courrier *Galion*, seul appareil français capable d'assurer la relève de la *Caravelle*, dont la capacité va bientôt se révéler trop faible sur les lignes les plus fréquentées d'Europe et d'Amérique.

Pour toutes ces raisons, et faute de disposer d'une méthode moins brutale pour manifester sa position, votre Commission, estimant qu'il serait de mauvaise méthode « d'ignorer » le problème du *Concorde* et le danger qu'il fait courir à notre industrie aéronautique,

vous propose de supprimer, par voie d'amendement, l'augmentation de crédits prévus pour 1965 au titre de l'aide aux constructions aéronautiques.

En conclusion votre Commission donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant l'Aviation civile et commerciale, sous réserve de l'adoption de l'amendement suivant :

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

ETAT C. — Titre V : Aviation civile.

Amendement : Autorisations de programme : 532.470.000 F.

Réduire ce crédit de : 351.000.000 F.

Crédits de paiement : 211.185.000 F.

Réduire ce crédit de : 170.400.000 F.