

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1969, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

Transports.

II. — AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 30), 360 (tome XI) et in-8° 42.

Sénat : 39 et 40 (tomes I, II et III, annexe 26) (1968-1969).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air France :	
A. — <i>Activité en 1967</i>	4
B. — <i>Premiers résultats pour 1968</i>	5
C. — <i>La flotte</i>	7
D. — <i>Rénovation des structures commerciales de la Compagnie</i>	8
E. — <i>Problèmes hôteliers</i>	9
II. — La Compagnie U. T. A. :	
A. — <i>Activité en 1967</i>	11
B. — <i>L'U T. A. en 1968</i>	12
C. — <i>Résultats de trafic pour les huit premiers mois de 1968</i>	13
III. — Air-Inter :	
A. — <i>La flotte et son évolution</i>	16
B. — <i>Activité de la compagnie en 1967 et 1968</i>	17
C. — <i>Le transport de la poste sur les lignes aériennes intérieures</i> ...	19
D. — <i>Observations de votre commission</i>	20
IV. — L'aéroport de Paris :	
A. — <i>Activité en 1967 et 1968</i>	22
B. — <i>Travaux d'extension et de modernisation</i>	24
C. — <i>Le problème des taxes d'atterrissage</i>	25
V. — Les transporteurs aériens français face au problème du fret :	
A. — <i>Evolution et perspectives sur le plan mondial</i>	26
B. — <i>Activité et politique de fret de la compagnie Air France</i>	30
C. — <i>Activité-fret de l'U. T. A.</i>	34
VI. — Les constructions aéronautiques :	
A. — <i>Les appareils supersoniques</i>	37
1° <i>Le TU 144</i>	37
2° <i>Le Concorde</i>	37
3° <i>Le Boeing 2707</i>	38
4° <i>Le problème du bruit et du bang sonique</i>	39
B. — <i>Les moyen-courriers à grande capacité</i>	41
1° <i>Les appareils américains</i>	41
2° <i>L'appareil moyen courrier européen</i>	43
C. — <i>Le Mercure II</i>	46
D. — <i>Le Nord 262</i>	46
ANNEXE. — Trafic des aéroports métropolitains de 1964 à 1967	48

Mesdames, Messieurs,

Dans un domaine faisant largement appel aux techniques de pointe, comme c'est le cas pour l'aviation civile, il est devenu trop habituel de parler de « tournant » de « revision déchirante » ou de « révolution » pour que nous abusions de cette terminologie. Toutefois, il n'est pas niable que l'aviation commerciale va connaître, à partir de l'an prochain, une importante mutation avec l'arrivée sur le marché d'avions gros porteurs qui vont faire passer le transport aérien du stade de l'autobus et du camion à celui du train.

C'est dans cette optique que nous avons voulu cette année présenter nos observations sur nos compagnies et l'Aéroport de Paris en consacrant, par ailleurs, un chapitre particulier au problème du fret aérien et à celui des constructions aéronautiques.

I. — AIR FRANCE

A. — Activité en 1967.

Air France a transporté, en 1967, 8.233,9 millions de passagers-kilomètre, soit une progression de 11 % par rapport à l'année précédente, contre 16,8 % de 1965 à 1966.

De son côté, le trafic de fret s'est accru de 14,7 % d'une année à l'autre, taux légèrement inférieur à celui constaté pour la période 1965/1966 (+ 15,4 %).

Ces résultats traduisent donc un certain ralentissement de l'expansion de notre Compagnie nationale, surtout si on les rapproche du taux de progression mondial qui a atteint 20 % pour les passagers-kilomètre.

Comme au cours des deux années précédentes, l'augmentation du trafic « passagers » est due essentiellement au fort développement du trafic des lignes « long-courriers » (+ 14 %), contrastant avec les résultats parfois médiocres enregistrés sur les liaisons « moyen-courriers ».

Le réseau « Amérique du Nord », qui représente 36,6 % de l'activité totale de la Compagnie (contre 34 % en 1965 et 35,5 % en 1966) a dépassé les 3 milliards de passagers-kilomètre transportés, soit 14,5 % de plus qu'en 1966. De ce fait, la part d'Air France dans le total des compagnies I. A. T. A. sur l'Atlantique Nord s'établit à 8 % (7,4 % pour les passagers contre 7,1 % en 1966).

Notre Compagnie conserve donc sur cet axe primordial la quatrième place derrière la P. A. A. (19,7 %), la T. W. A. (16,9 %), la B. O. A. C. (11,3 %) et devant la Lufthansa (7,1 %).

Le réseau « Asie » enregistre un taux de croissance supérieur à celui atteint en 1966 (+ 18 % contre 15 %). Par contre, le trafic du réseau « Amérique du Sud » n'augmente, en 1967, que de 13 % (contre 25 % en 1966).

Quant au réseau « Afrique », son taux de progression limité (+ 7,5 % contre + 15 % en 1966) résulte de la part plus grande prise au trafic avec Madagascar par la Compagnie Malgache arrivée en 1967 à parité d'offre avec Air France.

En ce qui concerne *les moyen-courriers*, dont nous avons signalé l'évolution moins favorable, la progression d'une année à l'autre se situe à + 7,5 % contre 12 % de 1965 à 1966 : taux moyen recouvrant des évolutions très différentes selon les secteurs :

C'est ainsi que l'augmentation de trafic en Europe a atteint + 10 % (soit 5 points de moins qu'en 1966), celle du réseau de métropole s'établissant à + 11 %.

L'activité sur le Moyen-Orient s'est évidemment ressentie des événements qui se sont produits dans cette région et accuse un recul de 10 %.

Sur le réseau Afrique du Nord, les résultats d'ensemble progressent, en revanche, de 5,3 %, marquant une amélioration sur 1966 où le trafic était resté au niveau atteint en 1965.

Quant au fret, la progression totale a été de 14,7 % par rapport à 1966, taux supérieur à la moyenne mondiale (+ 14 %). Le trafic sur les long-courriers continue à en représenter la part essentielle (80,9 %), en particulier sur l'Atlantique Nord (43,3 % du trafic de marchandises de la Compagnie). Sur ce réseau, le nombre de tonnes brutes transportées par Air France a augmenté également (17,5 % par rapport à 1966) plus vite que pour les compagnies concurrentes (+ 14,9 %) contrairement à ce qui s'était passé précédemment.

Nous reviendrons plus loin sur cet important problème.

B. — Premiers résultats connus pour 1968.

La comparaison des résultats enregistrés au cours du premier semestre 1968 avec ceux obtenus au cours de la période correspondante de 1967 est fortement affectée par les interruptions de trafic, conséquence des événements qui se sont produits en France au cours des mois de mai et de juin.

Cependant, l'on constate que ces événements ont affecté plus fortement les passagers que le fret : résultat qui s'explique par le

fait que le trafic de marchandises est beaucoup plus important pendant « l'hiver », qui va jusqu'à mars inclus, que pendant la période dite « d'été » qui débute le 1^{er} avril.

C'est ainsi que le nombre de passagers-kilomètre transportés par la Compagnie est inférieur de 15 % à celui enregistré au cours du premier semestre 1967, cette diminution affectant aussi bien les long-courriers (— 16 %) que les moyen-courriers (— 13,5 %).

Parmi les liaisons long-courriers, le réseau « Amérique du Nord » voit son trafic diminuer d'une façon sensible (— 16 %) par suite, notamment, de la réduction de l'activité « charter » ; la tendance à la dégradation des taux de croissance du trafic sur ce secteur ne touche d'ailleurs pas uniquement Air France, mais pratiquement toutes les grandes compagnies I. A. T. A. (1).

Sur le réseau « Asie », le trafic est de 12 % inférieur à celui de la période correspondante de 1967 ; en revanche, sur l'Afrique, il a progressé de 13 %. Quant au réseau « Amérique du Sud », son trafic est maintenu au même niveau.

En ce qui concerne le secteur moyen-courrier, aucune ligne n'a retrouvé le volume du trafic réalisé au cours du premier semestre 1967.

Sur l'Europe, l'incidence des événements a été particulièrement sensible et le trafic a diminué de 19 % par rapport aux six premiers mois de 1967. L'évolution a été identique en métropole (— 16 %).

En revanche, elle a été moins défavorable sur les réseaux du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord (— 2 %).

Répercussions financières des événements de mai-juin 1968.

Ainsi que nous venons de l'indiquer, l'incidence des événements du printemps dernier a été particulièrement lourde pour notre Compagnie nationale. Ceux-ci se sont en effet traduits, à la fois, par une réduction des recettes liée à l'interruption et une baisse de trafic et par une augmentation des dépenses consécutives aux hausses des salaires et des charges sociales annexes.

De ce fait, alors que le profit escompté d'après les prévisions établies en mars 1968 s'élevait à 31 millions de francs, on estime actuellement que le déficit se situera, pour l'exercice en cours, entre 230 et 250 millions de francs.

(1) La progression du trafic n'a été que de 4,4 % sur l'Atlantique Nord au cours du premier semestre 1968.

Dans une première approximation, les différents postes de ce déficit s'analysent comme suit :

— suspension de l'activité pendant trois semaines.....	130 millions de francs.
— pertes de trafic consécutives à la grève	60 — —
— augmentation des charges sociales pour le second trimestre....	50 — —

Il est tenu compte naturellement dans ces chiffres des économies réalisées du fait de l'interruption de l'activité de la Compagnie.

Pour remédier à cette situation, le crédit de 100 millions de francs inscrit au premier collectif de 1968 devra donc être complété par une dotation nouvelle au titre d'un second collectif.

En ce qui concerne l'exercice 1969, aucune subvention n'est prévue mais il est malheureusement probable que l'équilibre financier ne sera pas atteint. Il faut, en effet, considérer que la seule augmentation des charges sociales accroîtra les dépenses de 100 millions de francs. Ce fait nous permettra de douter de la valeur des données budgétaires qui nous sont présentées au titre de la présente loi de finances.

C. — La flotte.

La flotte exploitée par Air France, au 1^{er} septembre 1968, était la suivante :

- 30 Boeing B 707 (dont 1 cargo) ;
- 44 Caravelle SE 210 ;
- 4 Boeing 727-200 ;
- 6 Bréguet BR 763 Provence, dont 5 cargos ;
- 3 Douglas DC 4.

Enfin, la formation et l'entraînement des équipages sont assurés à l'aide de cinq « Mystère 20 » loués à la Société Marcel Dassault.

D'ici à la fin de l'année 1968, deux Boeing 707 convertibles seront livrés à la Compagnie.

D'autre part, la Compagnie nationale a été autorisée à passer la commande de :

- 3 Boeing 707 convertibles, livrables en 1969, dont un en remplacement de celui détruit à Pointe-à-Pitre ;
- 9 Boeing 727-200 dont 6 livrables en 1969 et 3 en 1970 ;
- 5 Boeing 747 dont 4 livrables en 1970 et un en 1971.

La principale modification de la flotte, amorcée dès aujourd'hui, concerne, d'une part, l'équipement progressif de la Compagnie en moyen-courriers Boeing 727-200, de la génération dite intermédiaire, plus spacieux et plus économiques que les « Caravelle » et, d'autre part, l'apparition des avions long-courriers géants « Boeing 747 ».

Signalons à ce sujet que les compagnies européennes ayant passé commande de ce matériel (1), se sont associées pour confier son entretien à un organisme unique : le groupe Atlas.

D. — Rénovation des structures commerciales de la Compagnie.

L'objectif essentiel recherché par la Compagnie a été d'établir une distinction au niveau de l'organisation et des personnes entre les activités liées directement à la vente et celles relevant de la prospective et de la stratégie commerciale.

Ce renforcement des structures commerciales s'est traduit, tout d'abord, par la nomination d'un directeur général adjoint chargé des affaires commerciales coiffant deux directions, l'une des ventes, l'autre du développement.

Dans le même objet, ont été mis en place, en France et à l'étranger, dix délégués généraux chargés d'élaborer, dans leurs régions respectives, la politique de la Compagnie et de la mettre en application.

Votre commission se félicite de cette orientation de la Société et elle serait heureuse de voir se développer dans les autres entreprises nationalisées, souvent plus préoccupées de technique que de résultats, le même souci d'efficacité.

(1) Air France : 4, Alitalia : 3, Lufthansa : 3, Sabena : 2.

E. — Problèmes hôteliers.

Certains seront surpris de voir traiter ici un problème abordé généralement sous l'angle du tourisme. Ce n'est pas cependant d'aujourd'hui que les compagnies de transport maritimes et ferroviaires s'intéressent à la question hôtelière, ayant compris depuis longtemps que le touriste partage son temps entre le déplacement et le séjour et ne se rend, à moins d'être un campeur, que là où il pourra trouver à se loger.

Deux facteurs conduisent aujourd'hui les sociétés aériennes à se pencher à leur tour sur cette question : le développement de la formule du voyage « tout compris » et la mise en service prochaine d'appareils à grande capacité.

De plus en plus, en effet, les billets d'avion sont délivrés par des agences qui vendent aussi bien le transport que le séjour et les distractions annexes et cherchent à réunir, dans ce but, compte tenu des avantages tarifaires consentis pour les voyages collectifs, le plus grand nombre possible de personnes.

Cette évolution, que l'apparition prochaine d'appareils géants va sensiblement accélérer, est suivie avec beaucoup d'intérêt dans le monde du transport aérien où chaque compagnie réalise que son activité dépend en grande partie de la valeur attractive d'un certain nombre de ses escales privilégiées. C'est ainsi que Paris, qui a été et reste encore pour beaucoup d'étrangers la porte de l'Europe, constitue pour Air France une valeur essentielle.

Or, cette position privilégiée, notre capitale est en train de la perdre du fait de l'insuffisance, ou plutôt de la non-adaptation de ses moyens d'hébergement au transport de masse.

Nous voudrions rendre le Gouvernement attentif à la gravité de cette situation et lui rappeler que, selon les études les plus sérieuses, on estime à 10.000 chambres, réparties à raison de 200 à 300 par hôtel, les moyens d'hébergement à mettre en place d'ici à 1975.

Pour sa part, notre Société nationale Air France, comme d'ailleurs la Compagnie U. T. A. sont conscientes de la gravité du problème mais se heurtent, pour y remédier à d'importantes diffi-

cultés dont la première est le coût très élevé des terrains et plus généralement la difficulté de disposer des capitaux importants nécessaires à de tels investissements.

En conséquence, et faute de pouvoir agir seule, notre Compagnie nationale s'efforce d'encourager les initiatives et de jouer le rôle catalyseur en apportant, dans la limite de ses moyens, son appui financier à des filiales hôtelières telles que les Relais aériens et S. O. F. I. T. E. L. ou en garantissant la location de chambres aux promoteurs privés.

Nous sommes malheureusement au regret de constater que les différentes formules actuellement mises sur pied par Air France, tendant en particulier à consacrer à 9 opérations hôtelières à Paris, en province et outre-mer, un crédit de 60 millions de francs de 1968 à 1973, se heurtent en particulier, en dépit de l'urgence, à la réticence des autorités de tutelle. C'est pourquoi votre commission se permet d'insister encore très vivement auprès du Gouvernement pour qu'une décision rapide intervienne en la matière.

Elle rappelle d'ailleurs, comme l'a fait M. Anthonioz à l'Assemblée Nationale, la part que prend à Paris la T. W. A. à l'exploitation de deux hôtels Hilton, le contrôle de la P. A. N. A. M. sur l'Hôtel Continental et l'acquisition, par un groupe financier britannique incluant la B. E. A., de l'ensemble hôtelier constitué par le « George-V », le « Piazza Athénée » et le « La Trémoille ».

II. — LA COMPAGNIE U. T. A.

A. — Activité en 1967.

1° LE TRAFIC

L'Union des transports aériens, compagnie française privée qui, comme on le sait, assure les liaisons de la Métropole avec l'Afrique (exception faite de Madagascar), l'Extrême-Orient et le Pacifique, a poursuivi sa progression en 1967 à un rythme cependant inférieur à la moyenne mondiale pour les passagers/kilomètre, + 10,2 % contre + 20 %, mais très supérieur pour le fret : + 31 % contre + 14 %. Si l'on considère le seul trafic régulier, ces taux ont été, respectivement, de + 8,2 % et + 29,4 %.

Il convient de noter, en effet, que le trafic « charter » est désormais assuré par une filiale : la Compagnie aéromaritime d'affrètement.

On observera que la part du fret dans le trafic global atteint la proportion élevée de 29 % des tonnes/kilomètre produites.

Au total, le trafic, évalué en tonnes/kilomètre, apparaît en augmentation de 15,2 % sur 1966 et le coefficient de chargement est resté sensiblement équivalent à 56,6 % contre 56,4 %.

Voyons maintenant comment cette activité a évolué secteur par secteur :

Afrique.

Pour les passagers/kilomètre, l'accroissement se situe au niveau de + 8,5 % seulement sur l'Afrique occidentale, alors qu'il a été important sur l'Afrique équatoriale et centrale (31 %). En revanche, la progression a été notable et identique pour le fret, respectivement, + 45 % et + 47,7 %.

Il est intéressant d'observer que ces excellents résultats ont été obtenus en dépit de la difficulté provenant du déséquilibre du trafic. En effet, s'il est relativement aisé de remplir les appareils dans le sens Europe—Afrique, les chargements étant constitués essentiellement de matériels industriels, de tissus ou de produits alimentaires, il est moins aisé de trouver du fret de retour.

Sur l'Afrique australe, la progression en passagers est proche de la moyenne générale et celle du fret a atteint + 24,4 %.

Au total, le trafic africain représente 58 % de l'activité de la Société.

Extrême-Orient et Pacifique.

Les résultats les moins satisfaisants concernent le secteur situé à l'Ouest de Tahiti où la progression n'a pas dépassé 2,3 % pour les passagers ; le nombre des tonnes/kilomètre a même baissé de 3,1 %, en ce qui concerne le trafic régulier.

En revanche, les progrès ont été spectaculaires sur les lignes locales du Pacifique (+ 114 %) en raison, notamment, de la mise en place d'une Caravelle à Nouméa.

Sur le transpacifique, progrès également satisfaisant : + 15,6 %.

Activité Charter.

Le transport à la demande s'est vivement développé, avec un chiffre de 73.200 passagers contre 44.000 (+ 66 %). Comme nous l'avons indiqué, l'essentiel de cette activité a été assuré par la Compagnie aéromaritime d'affrètement.

2° STRUCTURE DU RÉSEAU

Peu de modifications ont été apportées à la structure du réseau dans le courant de 1967. On notera cependant, en Afrique, l'ouverture de trois escales nouvelles : Bangui, Freetown et Lusaka (Zambie) et, dans le Pacifique, la reconduction des accords avec la Quantas et l'ouverture d'une nouvelle fréquence sur Sydney.

B. — L'U. T. A. en 1968.

1° LA FLOTTE

Au 1^{er} septembre 1968, la flotte de la Société comprenait les appareils suivants :

Long-courriers :

- 3 DC-8 - 33 ;
- 2 DC-8 - 53 (turbofan) ;
- 1 DC-8 - 55 - F cargo ;
- 3 DC-8 Super 62.

Ces trois derniers appareils, d'une capacité supérieure au précédent et pouvant notamment emporter 168 passagers (au lieu de 148), ont été livrés en cours d'année.

Moyen-courriers :

- 2 Caravelle 10-R ;
- 1 DC-4 ;
- 1 DC-3 ;
- 1 Beechcraft.

Avions en commande :

- 1 DC-8 Super 62, livrable en 1969.

En outre, la *Compagnie filiale aéromaritime d'affrètement* exploite 4 DC-6 et affrète les DC-8 pour certains de ses transports à la demande.

C. — Résultats de trafic pour les huit premiers mois de 1968.

En dépit des événements qui ont perturbé, ou totalement suspendu, l'activité des compagnies aériennes françaises en mai-juin derniers, la Société U. T. A. a sensiblement amélioré son trafic grâce, d'une part, à un excellent début d'année et, d'autre part, aux efforts méritoires qu'elle a déployés avec la collaboration intelligente et active de tout son personnel pour maintenir une activité appréciable sur ses lignes. Ces résultats ont pu être obtenus également, nous devons le dire, grâce à l'aide qui a été apportée durant cette période à notre société par le gouvernement belge et la Compagnie Sabena. C'est, en effet, de Bruxelles que l'U. T. A., comme d'ailleurs Air Afrique, a pu poursuivre la desserte de ses lignes régulières avec les appareils dont la Société avait conservé le contrôle.

Cependant, si la Société a pu ainsi continuer à assurer l'essentiel de ses services, on imagine aisément que les conditions difficiles et onéreuses dans lesquelles cette opération a pu être menée pèseront lourdement sur les résultats financiers de l'année en cours déjà obérés par l'augmentation des charges salariales et des prix.

Quoi qu'il en soit, les résultats connus à ce jour se présentent comme suit :

Résultats globaux (lignes régulières seulement).

	HUIT MOIS 1967.	HUIT MOIS 1968.	VARIATION en pourcentage.
Passagers	160.060	183.879	+ 14,9 %
Passagers/kilomètre (10 ³)	894.372	1.076.745	+ 20,4 %
Tonnes/kilomètre fret	34.892.277	50.274.603	+ 44,1 %
Tonnes/kilomètre totales	120.940.000	153.928.927	+ 27,3 %
Coefficient de charg.	56 7 %	59 %	

Evolution par secteur :

Afrique occidentale	— 0,7 %
Afrique centrale	+ 26,6 %
Afrique australe	+ 64,2 %
Extrême-Orient et Pacifique	+ 26,5 %
Transpacifique	+ 38,9 %
Local Pacifique	+ 24 %

On notera la progression importante sur l'Afrique australe due à l'ouverture de l'escale de Lusaka, en Zambie, et l'évolution également favorable du trafic transpacifique.

Quant à la structure du transport, la part croissante du fret s'affirme avec un taux d'augmentation double de celui de la moyenne du trafic.

Mesures intéressant la structure du réseau.

Peu de changements ont été apportés à la structure du réseau africain en dehors du renforcement des liaisons cargo effectuées conjointement avec la Compagnie Air Afrique.

Sur l'Extrême-Orient et le Pacifique, la ligne de Djakarta a été prolongée à partir du 1^{er} août jusqu'à Nouméa et Papeete,

ce qui porte à trois le nombre des liaisons hebdomadaires Paris—Papeete par l'Extrême-Orient, l'un via Sydney, l'autre via Nouméa, Auckland, la troisième via Nouméa et Nandi.

Au-delà de Papeete, quatre fréquences hebdomadaires sont assurées dont l'une via Honolulu.

Enfin, une nouvelle escale a été ouverte à Kuala-Lumpur, capitale de la Malaisie.

*
* *

Indiquons enfin que le personnel de la compagnie s'élevait, au 1^{er} janvier 1968, à 4.509 personnes.

Quant aux résultats financiers d'exploitation, ils se sont traduits en 1967 par un bénéfice brut de 52.735.309 F et, après déduction des amortissements et impôts, par un bénéfice *net* de 10.696.028 F, soit 2 % des recettes, chiffres comparables à ceux de 1966.

En dépit de la progression de trafic constatée, il est peu probable que des résultats aussi satisfaisants soient enregistrés en 1968, en raison des incidences des événements passés.

III. — AIR-INTER

A. — La flotte et son évolution.

La composition de la flotte en service était, au 1^{er} septembre 1968, la suivante :

- 9 Caravelle (dont 2 louées par Air France) ;
- 14 Viscount ;
- 1 Fokker F-27-200 (en location) ;
- 4 Nord 262.

Les commandes passées portent sur :

- 1 Caravelle (livrable en octobre 1968) ;
- 10 Fokker F-27-500.

Le premier de ces moyen-courriers a été mis en service sur la ligne Paris—Clermont au début d'octobre.

Nous avons indiqué l'an dernier les caractéristiques de cet appareil hollandais qui semble particulièrement bien adapté aux distances courtes et moyennes, de l'ordre de 500 à 800 kilomètres, et peut se contenter de pistes de 1.500 mètres sommairement aménagées.

Parmi les autres raisons qui ont motivé la commande d'Air-Inter, nous en retiendrons deux qui nous paraissent essentielles :

En premier lieu, la commande de douze appareils de même type par les services des Postes et Télécommunications, pour le transport du courrier.

En second lieu, le fait qu'en dépit de l'origine étrangère de l'avion, la construction aéronautique française soit directement intéressée à l'opération puisque les fuselages du F-27 sont construits par Bréguet-Aviation.

Votre commission se doit cependant de souligner le prix relativement élevé de ces appareils qui, équipés de moyens d'atterris-

sage pour visibilité réduite, reviendront à près de 10 millions de francs pièce, soit près des deux tiers du prix d'achat d'une Caravelle.

Par ailleurs, nous sommes obligés de reconnaître qu'en dépit des qualités du F-27, il n'existe pas encore d'avions bon marché, parfaitement adaptés au trafic à courte distance.

Quoi qu'il en soit, la Compagnie Air-Inter disposera vraisemblablement pour le printemps prochain d'une capacité supérieure d'un tiers environ à celle dont elle dispose actuellement.

B. — Activité de la Compagnie en 1967 et 1968.

EXERCICE 1967

Au cours de l'année 1967, Air-Inter a transporté 1.466.084 passagers payants contre 1.110.000 en 1966, soit une progression de 32 %. 46 % de ces passagers ont été transportés, respectivement, en Caravelle, Viscount, et moins de 8 % en Nord-262.

En dépit de l'augmentation importante de l'offre en sièges/kilomètre, le coefficient de remplissage des appareils s'est légèrement amélioré, passant de 67,9 à 68,4 %.

On peut donc considérer les résultats de 1967 comme extrêmement satisfaisants du point de vue commercial.

Si l'on considère, enfin, le trafic par catégorie de liaisons, on peut constater que les lignes radiales continuent à l'emporter de loin sur les transversales et que leur accroissement reste très sensible.

Le tableau suivant donne à ce sujet quelques indications significatives :

	1966	1967
<i>Lignes radiales.</i>		
Paris—Lyon	210.316	276.272
Paris—Marseille	173.345	224.675
Paris—Toulouse	115.574	153.005
Paris—Bordeaux	80.024	108.225
Paris—Nîmes	52.028	73.955
Paris—Nantes	41.766	62.064
Paris—Clermont-Ferrand	28.013	33.919

Lignes transversales.

	1966	1967
Lyon—Nice	34.471	47.944
Lille—Lyon	25.892	32.787
Lyon—Marseille	23.569	26.723
Lyon—Nantes	18.880	22.854
Bordeaux—Lyon	11.679	17.193

Ainsi qu'on peut le constater, la progression des principales radiales se poursuit à un rythme élevé et la collation de l'ensemble des chiffres montre que le trafic, au départ et à destination de Paris, représente environ 68 % du total, alors que sa part était de 59 % seulement en 1963.

Le développement de la Compagnie s'est traduit par l'ouverture de trois lignes nouvelles : Paris—Metz, Paris—Rennes—Saint-Brieuc et Lyon—Toulon, et par le renforcement des fréquences sur les lignes les plus chargées desservant, à partir de la capitale : Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes, Nîmes, ou reliant entre eux les plus grands centres de province.

PREMIERS RÉSULTATS ET PERSPECTIVES POUR L'ANNÉE 1968

Evolution du trafic.

Les événements de mai-juin et leurs suites ont naturellement pesé assez lourdement sur le trafic de la Compagnie et il apparaît probable que le nombre de passagers transportés sera inférieur de 200.000 environ au chiffre escompté, soit 1.750.000 contre 1.950.000. Ainsi, le rythme annuel de développement se trouverait ramené à 15 %, contre 32 % en 1967.

Depuis le mois de juillet, la progression a repris de manière plus satisfaisante avec un taux d'accroissement de 24 % en juillet, de 15 % en août, et de 9,5 % pour les huit premiers mois de 1968.

Répercussions financières.

La situation financière de la Compagnie, rendue déjà difficile l'an dernier par l'effet cumulé de la suppression de la subvention d'équilibre, de la détaxe des carburants et du relèvement des

taxes d'atterrissage, a été sensiblement aggravée par les pertes de recettes dues à l'interruption quasi-totale du trafic et le relèvement consécutif des salaires.

Dans ces conditions, et en dépit du relèvement tarifaire de 10 % intervenu au 1^{er} avril, le déficit de l'exercice 1968 atteindra probablement 16 millions de francs, compte tenu, il est vrai, des amortissements et provisions, mais aussi des subventions attendues des collectivités.

En ce qui concerne ce dernier point, il convient d'observer que l'aide que le F. I. A. T. paraît disposé à accorder aux collectivités permet, certes, à Air-Inter d'être assuré de toucher les sommes qui lui sont dues, mais ne lui apporte aucune ressource supplémentaire.

C. — Le transport de la poste sur les lignes aériennes intérieures.

Bien que la Convention passée en 1966 entre Air-Inter et l'Etat reconnaisse expressément à cette compagnie une « vocation privilégiée » pour assurer à l'intérieur de la France le transport de la poste, celle-ci est en fait acheminée exclusivement par le Centre d'exploitation postal, plus connu sous le nom d'Aéropostale, service appartenant au Ministère des P. T. T., mais dont la gestion et la maintenance sont assurées par la Compagnie Air France.

Ainsi la France possède-t-elle, contrairement à ce qui se passe à l'étranger, deux services distincts de transport aérien intérieur dont l'un a le monopole de l'acheminement de la poste.

Votre commission n'a pas manqué de souligner à plusieurs reprises le caractère anormal d'une telle formule dont elle n'ignore pas les aspects affectifs ; mais si elle estime devoir soulever à nouveau la question, c'est en raison du fait que la Compagnie Air-Inter et l'Aéropostale utilisent aujourd'hui les même appareils, les « Fokker 27-500 ».

Un effort de coordination a bien été réalisé concernant l'approvisionnement en pièces détachées, mais en raison des barrières administratives, la revision et l'entretien d'appareils cependant identiques sont assurés dans des ateliers différents.

Mais le principal inconvénient du système actuel réside dans la mauvaise utilisation des appareils affectés au transport de la poste, qui ne volent pratiquement que de 22 heures à 5 heures, soit

700 heures environ par an, alors que leur rotation commerciale normale et économiquement souhaitable devrait être de 2.000 heures au moins.

Pour justifier le maintien de la formule en vigueur, le service des Postes fait valoir les sujétions particulières relatives à la distribution du courrier et le fait qu'en tout état de cause leurs avions ne pourraient être utilisés pour le transport des passagers. Nous ne méconnaissons pas la valeur de ces arguments, mais compte tenu, en particulier, de la faiblesse des moyens d'Air-Inter dans le domaine du fret et des perspectives de développement de cette activité, nous pensons qu'une solution transitoire devrait être recherchée permettant au moins l'affrètement par Air-Inter des avions du Centre d'exploitation postal pendant la journée. Air-Inter comme les P. T. T. n'auraient, à notre avis, qu'à gagner à la mise en œuvre d'une telle formule. Notre département des P. T. T., qui a consacré au transport aérien 40 millions de francs de frais de fonctionnement en 1968 et a investi, pour le même objet, plus de 110 millions de francs en 1967, pourrait en particulier trouver dans cet arrangement l'occasion de réaliser une opération financière intéressante.

Ainsi que le dit M. Nora dans son rapport sur la gestion des entreprises nationales : il ne convient pas de lier de façon quasi automatique la notion de service public à celle de déficit.

D. — Observations de votre commission sur la desserte aérienne intérieure.

Votre commission n'a cessé de souligner l'intérêt que présentent, pour la France, l'existence et le développement de lignes aériennes intérieures, seules susceptibles, moyennant des investissements relativement faibles, d'assurer les déplacements rapides des voyageurs sur des distances supérieures à 300 kilomètres.

L'engouement du public pour ce mode de transport a, d'ailleurs, confirmé nos vues puisque, sur certaines liaisons, le nombre des passagers aériens dépasse déjà notablement celui des voyageurs utilisant le chemin de fer en première classe. Nous pouvons même préciser que, pour la première fois en 1967, plus de 50 % des voyageurs qui se sont rendus à Nice ont emprunté l'avion.

Nous nous étonnons donc de la politique d'investissement poursuivie par le Gouvernement, politique à notre avis trop orien-

tée vers une modernisation dispendieuse des transports terrestres. L'expérience de la lutte sans espoir menée sur mer par le paquebot contre l'avion devrait cependant nous servir de leçon.

Dans l'immédiat, la situation d'Air-Inter nous paraît requérir quelques décisions urgentes qui pourraient d'ailleurs avoir un caractère temporaire, sous peine d'obliger la Compagnie à renoncer à tous investissements et à condamner ainsi son expansion.

Parmi ces mesures, nous ne retiendrons que la plus importante, la détaxation des carburants, en raison d'une part de son incidence et, d'autre part du fait que le Gouvernement s'était formellement engagé à l'appliquer lors de la reprise d'activité d'Air-Inter en 1960.

Certes, nous n'ignorons pas qu'une telle exonération fiscale contribuerait à alourdir nos dépenses budgétaires, mais si on voulait bien *faire la part de l'aviation civile dans la charge générale que représentent les transports*, il semble que certains aménagements pourraient permettre de dégager 12 millions de francs sur un total d'interventions publiques qui dépassent 6,6 milliards de francs !

IV. — L'AÉROPORT DE PARIS

A. — Activité en 1967 et premiers renseignements pour 1968.

1. EXERCICE 1967

Les valeurs caractéristiques du trafic de l'Aéroport de Paris sont, pour 1967, les suivantes :

	1967-1966.
Mouvements d'appareils commerciaux : 172.838.....	+ 12,8 %
Passagers locaux : 8.345.433.....	+ 14,3 %
Fret : 154.076 tonnes.....	+ 11,7 %

La progression a été du même ordre que l'année précédente pour les passagers mais inférieure de trois points pour le fret.

Si l'on compare maintenant ces chiffres avec ceux des principaux aéroports européens, on constate que, pour les passagers, le taux d'augmentation annuelle a été supérieur à celui enregistré à Londres et à Francfort mais inférieur à celui d'Amsterdam, Madrid, Milan et Rome.

Pour le fret, l'évolution est légèrement moins favorable et nous sommes dépassés, pour la première fois, de peu il est vrai, par Francfort : + 15,9 %, qui prend la deuxième place en Europe derrière Londres.

Toutefois, l'Aéroport de Paris garde pour l'activité d'ensemble son second rang en Europe et se situe toujours dans le monde occidental en septième position derrière New York, Chicago, Los Angeles, Londres, San Francisco et Washington.

Nous noterons cependant que les principaux aéroports des Etats-Unis ont vu leur trafic augmenter plus rapidement que celui de l'ensemble Orly—Le Bourget.

L'évolution constatée a affecté de façon variable des différents secteurs, le plus favorisé étant la métropole (+ 25,6 %) et les deux Amériques (+ 14,7 %). En raison des événements du Moyen-Orient, les liaisons avec cette région ont été les plus touchées (+ 1,8 %).

Quant au trafic par relation, si Londres occupe toujours la première place (1.238.326 passagers et 15,1 % du total), New York (423.924) cède son rang à Nice (435.063).

Dans les liaisons groupant plus de 200.000 voyageurs, on trouve ensuite : Genève, 341.970 ; Marseille, 323.488 ; Lyon, 288.328 ; Amsterdam, 262.723 ; Rome, 229.007, et Francfort, 227.660.

Pour le fret, nous noterons que le taux de croissance relativement faible est dû au fléchissement du transit : — 1,6 %, les importations progressant au contraire de 25 % en tonnage et de 28,3 % en valeur et les exportations de 15,5 % en tonnage et de 23,4 % en valeur.

Toujours pour les marchandises, la part de la métropole reste faible : 11,3 %, traduisant la mauvaise qualité de notre réseau intérieur d'apport et de distribution. Le courant le plus important et évoluant le plus favorablement est celui intéressant l'Amérique du Nord (45,5 % des tonnes-kilomètre).

2. — PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1968 (huit premiers mois).

Au cours du premier semestre 1968, l'évolution du trafic s'est évidemment ressentie des événements de mai-juin et le nombre total des passagers locaux a marqué une baisse de 9,5 % surtout marquée sur l'Amérique du Nord (— 27,9 %) et Londres (— 17,7 %).

En juillet et août, une certaine reprise s'est amorcée mais le recul reste encore sensible sur les liaisons avec les Etats-Unis (— 23,1 %), Londres (— 12,1 %) et le reste de l'Europe (— 7,8 %) tandis que les différences devenaient positives pour l'Orient (+ 13 %), l'Afrique du Nord, l'Amérique du Sud et la Métropole.

Au total cependant, le trafic reste avec 5.497.502 passagers, en retrait de 5,4 % sur 1967.

En revanche, le fret s'inscrit en progrès avec 107.609 tonnes contre 99.894 (+ 7,7 %).

Si la tendance actuelle se maintient, on peut espérer que le mouvement de passagers dépassera quelque peu celui enregistré en 1967, soit 8.900.000 unités au lieu des 10 millions escomptés.

B. — Travaux d'extension et de modernisation.

Comme nous l'avions indiqué l'an dernier, le développement du trafic à une cadence plus rapide que prévu a conduit à entreprendre à Orly certaines opérations d'agrandissement sans attendre la mise en service de Paris-Nord qui ne pourra pas absorber l'activité supplémentaire avant 1972.

A Orly, les principaux travaux portent, en particulier, sur :

— l'allongement de certaines pistes et le développement des aires de stationnement ;

— l'extension de la zone réservée au fret et la construction de nouveaux entrepôts ;

— la création des aérogares satellites Ouest (à partir de 1968) et Est (à partir de 1969) ;

— un ensemble de travaux de voirie concernant les dessertes automobiles, les collecteurs d'eaux ;

— enfin, la réalisation de plusieurs parkings souterrains à grande capacité.

Outre la nécessité de faire face à l'accroissement du trafic, ces travaux ont pour objet de permettre à l'Aéroport de recevoir les avions géants Boeing 747 qui entreront, en principe, en service dès la fin de 1969.

Paris-Nord (Roissy-en-France) :

Les opérations qui ont démarré en 1967 ont porté, l'an dernier, sur la création d'une base provisoire de l'Aéroport, des acquisitions immobilières et la réalisation d'un certain nombre de travaux de viabilité. Ces opérations seront poursuivies en 1969.

Parallèlement sera entreprise la construction de l'aérogare de passagers n° 1 et des bâtiments administratifs de l'Aéroport de Paris.

La réalisation de la piste n° 1 sera lancée en 1969, année qui verra également sortir de terre une grande partie des superstructures du nouvel aéroport.

A ce sujet, nous nous félicitons du fait qu'en dépit du ralentissement jugé accidentel de la progression du trafic, les crédits d'investissement aient été maintenus au niveau initialement prévu.

Un problème, toutefois, reste entier, celui des liaisons de Paris-Orly et de Roissy-en-France avec l'agglomération parisienne ; chacun peut juger cependant de l'urgence de la question.

C. — Le problème des taxes d'atterrissage.

Un certain nombre d'usagers, et en particulier Air-Inter, s'étant émus des relèvements des redevances d'atterrissage envisagés par l'Aéroport de Paris, nous avons pensé utile de faire le point à ce sujet.

Le tableau suivant permet ainsi de comparer, pour les aéronefs les plus courants, les taxes actuellement perçues et celles prévues par l'Aéroport :

TYPE	POIDS moyen.	TRAFIC INTERNATIONAL			TRAFIC INTERIEUR		
		Tarif actuel.	Tarif projeté.	Taux de variation.	Tarif actuel.	Tarif projeté.	Taux de variation.
N-262	11	52,80	70	+ 32,6	13,20	30	+ 127,3
F-27	18	86,40	109	+ 26,2	36	63	+ 75,0
V-700	26	129,60	166	+ 28,1	79	112	+ 41,8
Caravelle	46	321,60	396	+ 23,1	267	322	+ 20,6
Trident	53	388,80	476,50	+ 22,6	322,80	406	+ 22,0
B-727	70	552	672	+ 21,7	492,60	644	+ 30,7
B-707	142	1.504,50	1.801,50	+ 19,7	1.343,60	1.652	+ 23,0
B-747	300	3.637,50	4.329,50	+ 19,0	3.239,60	3.864	+ 19,3

Il n'est pas contestable que l'application de ces tarifs frappera surtout les sociétés utilisant les petits appareils en service sur les lignes intérieures et, pour cette raison, nous souhaiterions que des corrections notables soient apportées sur ce point au nouveau barème soumis actuellement à l'examen du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

Cependant, il nous faut rappeler que les redevances d'atterrissage n'ont pas été relevées depuis neuf ans et qu'elles sont en général moins élevées qu'à l'étranger.

V. — LES TRANSPORTEURS AERIENS FRANÇAIS FACE AU PROBLEME DU FRET

A. — Evolution et perspectives sur le plan mondial.

1° EVOLUTION DU TRAFIC

Le fret qui constituait pour l'avion, jusqu'à une date relativement récente, un simple élément d'appoint, a vu son importance s'accroître très rapidement à partir de 1946 et, au cours de la dernière décennie, son développement s'est effectué à un rythme plus rapide que celui des passagers (1).

Cette progression a été particulièrement sensible sur l'Atlantique Nord où le chiffre de 1952 a été multiplié par 28, en 15 ans, contre 6,5 pour l'ensemble du trafic aérien régulier de fret.

Si l'on examine, par ailleurs, séparément, la situation de chaque pays, on constate que les Etats-Unis occupent dans les pays adhérents à l'O. A. C. I. une place prééminente avec 55 % du tonnage-kilométrique total et un taux d'accroissement qui a été de 214 % de 1961 à 1967 contre 103 % pour le reste du monde (U. R. S. S. et Chine exceptées).

En ce qui concerne les Compagnies françaises, le développement du fret a été relativement faible jusqu'en 1964, mais, au cours des trois dernières années, on a noté une forte reprise et un taux d'augmentation supérieur à la moyenne enregistrée dans le cadre de l'O. A. C. I. (2). Néanmoins, en raison des résultats médiocres des exercices 1961 à 1964, notre taux de progression reste, pour les sept années écoulées, notablement inférieur à celui des autres nations européennes ainsi qu'il ressort du tableau suivant.

(1) Sur la base 100 en 1956, le trafic était, en 1966, au coefficient 380 pour les passagers et 414 pour le fret.

(2) + 19 % pour l'ensemble des compagnies françaises de 1966 à 1967 contre : + 14 % pour le reste du monde.

	ROYAUME-UNI	FRANCE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE
	(En pourcentage.)				
1962/1961	+ 22	— 1	+ 8	+ 38	+ 52
1963/1962	+ 17	— 2	+ 2	+ 20	+ 23
1964/1963	+ 17	+ 8	+ 18	+ 16	+ 18
1965/1964	+ 27	+ 26	+ 32	+ 37	+ 27
1966/1965	+ 27	+ 20,5	+ 15	+ 43	+ 21
1967/1966	+ 3,1	+ 19	+ 9,3	+ 23,7	+ 8,3
Taux total d'accroissement 1967/1961	+ 178	+ 88	+ 114	+ 364	+ 269

Cependant, le trafic aérien total de fret de nos transporteurs situait notre pays à la fin de l'an passé au troisième rang mondial derrière les Etats-Unis et la Grande-Bretagne avec un pourcentage de 3,9 % du tonnage kilométrique total de marchandises contre 6 % pour l'Angleterre, 3,7 % pour les Pays-Bas et 3,5 % pour l'Allemagne fédérale.

Compte tenu de ces données, les chiffres de trafic de marchandises s'établissaient comme suit en 1967 (en milliers de tonne/kilomètre) en services réguliers intérieurs et internationaux :

Etats-Unis (1).....	3.646.340
Grande-Bretagne	389.941
France	257.718
Pays-Bas	244.200
Allemagne fédérale.....	230.811
Italie	132.968

Il convient d'observer, enfin, que si les tonnes/kilomètres de fret représentent aujourd'hui plus de 30 % du tonnage/kilométrique de passagers contre 22 % en 1956, les recettes correspondantes n'atteignent pas encore 15 % des gains des compagnies (2).

2° PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Selon la plupart des prévisionnistes, le trafic de fret devrait dépasser celui des passagers dans un délai maximal de 20 ans. Ces estimations se basent sur un certain nombre d'éléments concernant aussi bien les caractéristiques matérielles des appareils et les coûts de transport que le volume et la qualité des échanges.

(1) Dont 60 %, environ, en trafic intérieur.

(2) Pour le premier semestre 1968 la progression du trafic fret est de 23,5 % sur l'Atlantique Nord.

Parmi ces données, il n'est pas douteux que la première jouera un rôle considérable sinon primordial, qu'il s'agisse des avions cargos ou des appareils destinés en priorité aux passagers.

Si l'on considère, en effet, par exemple, la flotte d'Air France, on constate que la capacité d'emport d'avions moyen-courriers, tels que la « Caravelle » est, en sus des passagers et de leurs bagages, de l'ordre de 5 à 600 kilogrammes de colis de faibles dimensions et que sur les liaisons à courte distance, la Compagnie ne dispose que de quelques « Bréguet-deux-ponts » pouvant emporter environ 12 tonnes.

Notre Compagnie nationale ne disposait donc, jusqu'à maintenant du moins, que de moyens limités pour son activité de fret sur les liaisons intra-européennes.

En revanche, 5 à 7 tonnes de messageries pouvaient être emportées par les « Boeing 707 » de ligne et 35 à 40 tonnes par les « Boeing » cargos de même type.

Cette situation va être profondément modifiée par l'entrée en service des moyen-courriers « Boeing 727-200 » et des long-courriers « Boeing 747 » dont les disponibilités en messageries sont respectivement de 3 à 4 tonnes et de 15 à 20 tonnes, sans parler de la version cargo du « Boeing 747 » qui pourra emporter 100 tonnes. Encore convient-il d'ajouter que les vastes dimensions des soutes de ces appareils permettront de loger des colis de dimensions beaucoup plus importantes et standardisées.

On voit, par cet exemple, que la mise en œuvre des appareils de la nouvelle génération, jointe à l'augmentation du nombre d'avions « tout cargos », va augmenter considérablement l'offre des Compagnies dans le domaine des marchandises et les obliger, en quelque sorte, à se préoccuper du fret pour assurer la rentabilité de l'exploitation de leurs nouvelles machines.

Un deuxième élément, lié d'ailleurs au premier, va jouer dans le même sens : c'est la diminution de 15 % au moins du prix de revient de la tonne-kilométrique et la réduction tarifaire qu'elle va permettre.

Pour apprécier ces données, il faut savoir que sur les lignes France—Etats-Unis la part du fret aérien dans le trafic total, mer incluse, n'a atteint que 21.000 tonnes sur plus de 6 millions, soit, environ, 0,36 % de l'ensemble, ou 1,4 % du volume des produits

non pondéreux. On imagine, dans ces conditions, les possibilités énormes que le moindre abaissement tarifaire et un meilleur conditionnement offrent à cette activité.

Pour faire un tour complet de ce problème, il faut également considérer l'accroissement des échanges et l'augmentation de leur valeur unitaire et peut-être surtout une meilleure appréciation des avantages annexes résultant pour les usagers d'expéditions plus rapides permettant notamment, pour les produits industriels, une sensible réduction des stocks ou, pour les denrées périssables, la conservation en bon état des marchandises jusqu'à destination, sans parler des économies réalisées sur les emballages et les assurances.

Ces facteurs expliquent que la part du transport aérien, très faible comme nous l'avons dit pour l'ensemble du fret, représente, en revanche, déjà 39 % pour les fleurs, 24 % pour l'appareillage photographique, 10 % pour les journaux, 8 % pour les textiles et 6 % pour le matériel électronique.

Ils permettent également de comprendre que puissent supporter commercialement le transport aérien des produits relativement bon marché tels que les fromages à 7,50 F le kilogramme, les publications à 6,21 F et une grande variété de marchandises dont les prix se situent au-dessous de 45 F, la valeur moyenne s'établissant à Paris à 65 F le kilogramme.

On notera, de plus, que les tarifs ont sensiblement diminué depuis 5 ans et qu'ils sont, par exemple, passés, sur les liaisons France—Afrique équatoriale, de 1,20 F la tonne/kilométrique en 1967 à 1,01 F en 1968 et, pour l'ensemble du réseau Air France, de 0,879 F en 1966 à 0,833 F en 1967 (0,642 F sur l'Atlantique Nord).

Autre exemple : pour une expédition de 1.000 kilogrammes de Paris à New-York, le tarif au kilogramme est passé de 5,44 F en 1959 à 2,97 F en 1965.

Indiquons enfin que, suivant certains experts, l'évolution tarifaire qui se manifeste ramènera, d'ici à 1975, de 50 F à 25 F par kilogramme la valeur spécifique des marchandises concernées.

Mais quels que soient les avantages du transport aérien, il reste à les faire connaître et l'Aéroport de Paris s'en est justement préoccupé dans un document où nous apprenons que 80 % des entreprises françaises se désintéressent des frais de transport (aériens ou non). Une publicité intelligemment conduite devrait donc amener à l'avion une clientèle importante et nous voyons là

une nouvelle et dernière raison de penser que le tonnage du fret aérien ne manquera pas de se développer en proportion de l'augmentation de la capacité offerte.

A ce propos, les statistiques nous apprennent que le trafic intérieur de fret de l'Aéroport de Paris ne représente que 11 % de l'ensemble et que 84 % des marchandises traitées sont destinées à la région parisienne ou en proviennent. Ceci traduit, d'une part, la faible capacité en messageries de nos moyens aériens intérieurs et, d'autre part, l'organisation insuffisante des réseaux d'apport par route ou par fer incapable d'assurer dans de bonnes conditions la collecte ou la distribution du fret aérien en province.

Un effort important reste donc à faire, tant pour doter Air-Inter de moyens cargos appropriés que pour amener les transporteurs à prendre le chemin des aéroports.

Nous allons maintenant examiner les résultats obtenus dans ce domaine par nos transporteurs aériens et les mesures qu'ils prennent pour s'adapter à ce nouveau trafic.

B. — Activité et politique de fret de la Compagnie Air France.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1967

a) Trafic.

Avec un total supérieur à 203 millions de tonnes-kilométriques de fret transportées, la Compagnie Air France a obtenu en 1967 un taux de progression de 14,8 % par rapport à l'année précédente.

93 % de ce trafic ont été réalisés sur lignes internationales avec 189 millions de tonnes-kilométriques qui permettent à Air France de conserver le cinquième rang du classement mondial des compagnies disposant d'un réseau international après P. A. A., B. O. A. C., K. L. M. et D. L. H. (les transporteurs intérieurs U. S. et l'Aeroflot sont exclus de ce classement) et, pour le trafic intra-européen, le troisième rang derrière la B. E. A. et la K. L. M.

Si la plus grande partie des tonnes-kilométriques de fret a été réalisée sur avions mixtes (122 millions de tonnes-kilométriques), 81 millions ont été transportés sur avions cargo.

On remarquera que, d'une année à l'autre, le développement des tonnes-kilométriques-fret sur appareils mixtes s'est limité à 4 % alors qu'il atteignait 36 % sur les vols cargo : les résultats obtenus de ce fait, en particulier sur New York (+ 31 %), ont été amplifiés par les lancements de nouvelles lignes en fin d'année.

b) *Recettes.*

Les recettes fret de la Compagnie en 1967 se chiffrent à 178.751 milliers de francs, soit 13,4 % de plus que l'année précédente.

La différence entre l'évolution des tonnes-kilométriques et celle des recettes traduit la très légère baisse de la recette moyenne à la tonne-kilométrique qui, pour l'ensemble de la Compagnie, est passée de 0,879 F en 1966 à 0,833 F en 1967. Cette tendance résulte du développement du fret chargé sur avions cargo, constitué par des marchandises d'un poids unitaire élevé (grosses expéditions, groupages) bénéficiant des tarifs minimaux.

L'importance des étapes, les capacités dont disposent les compagnies, la richesse des différents marchés, l'équilibre des trafics constituent des éléments très variables dont les compagnies aériennes doivent tenir compte dans la fixation des tarifs.

Ces différents facteurs expliquent les différences très sensibles des recettes moyennes à la tonne-kilométrique sur l'ensemble des secteurs d'activité de la Compagnie :

Amérique du Nord.....	0,642 F.
Amérique du Sud.....	0,964
Asie	1,065
Afrique	1,02
Europe	1,591
Afrique du Nord.....	0,994

2° POLITIQUE DE L'OFFRE

Le réseau cargo Air France qui desservait en 1966 New York, Montréal, Berlin, Francfort, Zurich, Bâle, Mulhouse, Londres, Bristol, Alger, Casablanca, Tunis, Lyon, Marseille, Nice, Bastia et Ajaccio a été développé par la desserte des Antilles et, en

novembre 1967, le lancement des lignes Paris—Montréal—Chicago et Paris—Montréal—Los Angeles, permettant à notre Compagnie de prendre position sur deux marchés particulièrement riches et en expansion.

A cette même date, Boston a été inclus au nombre des escales touchées par le réseau cargo. L'ensemble de ces lignes long-courriers est desservi en « Boeing 707-320 C ».

En novembre également était ouverte, en exploitation conjointe avec Alitalia, la ligne cargo Paris—Milan tandis que la même opération était lancée, sur Paris—Barcelone, avec Iberia.

Sur les lignes moyen-courriers, la tendance à réaliser des lignes en coopération avec la compagnie du pays partenaire apparaît donc nettement. Cette position s'explique par la recherche d'un bilan économique aussi satisfaisant que possible, les deux compagnies associées évitant une concurrence coûteuse.

Pour l'année 1967, l'offre sur les lignes cargo peut être estimée à 271 millions de tonnes/kilomètres. Alors que les « Super G » étaient retirés du service, un second « Boeing » cargo était mis en service de sorte que la flotte « cargo » de la Compagnie comprenait alors deux « Boeing 707-320 » et six « Breguet Universel ».

En ce qui concerne les avions de passagers, la détermination de l'offre de fret apparaît difficile à déterminer du fait de multiples facteurs à prendre en compte. On sait cependant que sur les lignes long-courriers les capacités fret des « Boeing » sont généralement importantes (à l'exception de quelques étapes de longueur exceptionnelle telles que Paris—Los Angeles). Par contre, sur les lignes moyen-courriers, les possibilités fret très limitées de la « Caravelle » constituent un handicap qui sera en partie surmonté sur les axes où les « Boeing 727-200 » seront mis service.

En effet, la mise en place progressive des « Boeing 727-200 » sur les lignes moyen-courriers à partir de 1968, celle des « Boeing 747 » à partir de 1970 sur les lignes long-courriers doivent entraîner dans les années à venir une forte croissance de l'offre de fret sur les axes les plus importants de la Compagnie, cette évolution étant non seulement sensible sur le plan des tonnages bruts mais également sur les dimensions des colis acceptables sur les appareils.

Rappelons à titre indicatif quelques cotes maximales des colis pouvant être chargés (en mètres, le dernier chiffre étant celui de la hauteur) :

En Boeing cargo.. $3,59 \times 2,20 \times 1,80 = 14,216$ mètres cubes.

En Breguet cargo.. $1,03 \times 2,45 \times 1,85 = 4,668$ mètres cubes.

En soute Boeing... $1,30 \times 1,17 \times 1,20 = 1,825$ mètre cube.

En soute Caravelle. $1,30 \times 0,30 \times 0,47 = 0,183$ mètre cube.

3° POLITIQUE TARIFAIRE. — TRAITEMENT AU SOL

La conférence tarifaire de l'I. A. T. A. qui s'est réunie à San Juan au milieu de l'année 1967 a montré la volonté des compagnies aériennes de mettre un frein à la diminution continue des tarifs. La grande majorité de ceux-ci a été pratiquement maintenue à leur niveau antérieur, une légère hausse étant même admise sur l'Europe afin de compenser l'augmentation des coûts.

Le statut des agents créés a été modifié en vue de rendre ces intermédiaires plus actifs en ce qui concerne la préparation matérielle des expéditions et donc de diminuer le travail correspondant effectué par les compagnies aériennes. Celles-ci considèrent en effet que le coût du traitement au sol reste trop élevé ; les études et réalisations sur la mécanisation des aérogares et sur le traitement intégré des documents entrent dans le cadre de ces préoccupations. La Compagnie nationale participe très activement à ces projets ayant un double objectif : l'amélioration du service offert et la diminution des coûts.

4° PROMOTION DES VENTES

En 1967, les efforts en vue de faire connaître les avantages directs et indirects du fret aérien ont été poursuivis. L'ouverture des nouvelles lignes cargo et, en particulier, celles lancées sur l'Atlantique Nord, ont été l'objet d'actions spécifiques de la part des différentes représentations concernées : publicité, actions de relations publiques, voyages de journalistes, etc.

Parallèlement, le personnel Vente et Promotion des ventes a pu suivre des cours de formation technique, soit oraux au siège ou dans les représentations, soit par correspondance. Localement, des réunions d'informations ont permis d'informer ce personnel

de l'activité de la Compagnie, des objectifs fixés, de présenter les actions et campagnes de promotion vente et d'analyser les résultats obtenus.

Les intermédiaires ont également eu la possibilité de participer à des stages de formation donnés par Air France.

Les réactions très positives des agents confirment l'intérêt de tels stages dont bénéficient conjointement les agents agréés et la Compagnie.

Compte tenu de ces divers éléments, l'objectif prévu par notre compagnie nationale tendant à réaliser, avec une progression moyenne annuelle de 23 %, un trafic de marchandises de 620 millions de tonnes/kilomètre en 1972 ne paraît pas impossible à atteindre en dépit des perturbations apportées par les événements de mai.

*
* *

C. — L'activité fret de l'U. T. A.

Conforme à la tendance mondiale enregistrée par l'O. A. C. I., le développement de l'activité fret de l'U. T. A. s'est particulièrement affirmé au cours de l'année 1967, avec 56,4 millions de tonnes/kilomètre, représentant une progression de 31 % par rapport à 1966.

Cette même tendance s'affirme en 1968 et on peut estimer à 41 % le taux d'expansion des tonnes kilométriques fret en 1968 par rapport à 1967, ce qui permettrait de réaliser 80 millions de tonnes/kilomètre fret pour l'année entière.

Ces résultats sont le fruit d'une politique de mise en œuvre de moyens importants et d'application de tarifs très étudiés.

Sur le plan des moyens, quatre vols cargos hebdomadaires ont permis d'offrir, conjointement avec trois vols d'Air Afrique, un départ quotidien vers l'Afrique. Quatorze escales sont régulièrement desservies en DC-8-F.

Sur le plan des tarifs, des réductions importantes applicables :

- aux envois de poids importants ;
- aux clients à fort potentiel ;
- à certaines marchandises spécifiées,

ont attiré vers l'avion des trafics qui, jusqu'à présent, n'utilisaient que les voies de surface.

Le prix à la tonne/kilomètre a corrélativement diminué, passant, à titre d'exemple, sur l'axe France-Afrique équatoriale, de 1,20 F en 1967 à 1,01 F en 1968.

La nouvelle structure tarifaire, qui a permis la réalisation de ces résultats, n'est toutefois applicable que sur l'Afrique d'expression française soumise à la réglementation A. T. A. F., organisme mieux adapté que l'I. A. T. A. aux modalités économiques franco-africaines.

VI. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Nous pensons utile de donner, tout d'abord, quelques indications relatives aux nouveaux appareils actuellement en préparation ou en construction dans le monde ou tout récemment mis en service. Nous les avons classés en appareils supersoniques, longs courriers à grande capacité et moyens courriers.

AVIONS	NATIONALITE	A MOTEURS	VITESSE	PASSAGERS	RAYON d'action	DATE probable de livraison.
			(kilomètres/ heure).		(kilomètres).	
<i>1° Appareils supersoniques.</i>						
T. U. 144.....	U. R. S. S.	4 réacteurs.	2.300	120	6.500	1971
Concorde	Fr. - G.B.	4 Bristol Olympus 595.	2.200	140	6.500	1972
Boeing 2707	U. S. A.	4 General Electric.	2.900	250	6.500	1975 à 1977
<i>2° Avions long-courriers gros porteurs.</i>						
Antonov 22	U. R. S. S.	4 turboprop.	680	725	7.000	1968
Boeing 747 (1).....	U. S. A.	4 Pratt et Whitney J.T. 9 D.	980	350/450	7.500	1969
D. C. 10/20.....	U. S. A.	3 Pratt et Whitney J.T. 9 D.	960	260 à 330	7.700	1972
<i>3° Moyen-courriers.</i>						
Lockheed 1011	U. S. A.	3 Rolls Royce R. B. 211.	950/1.000	275 à 345	5.200	1971-1972
D. C. 10/10.....	U. S. A.	3 General Electric CF 6/36.	960	265 à 345	5.250	1971-1972
Air-Bus A 300.....	Fr. - G.B. All.-Ouest	2 Rolls Royce R. B. 207.	980	250 à 345	2.200	1973
Boeing 737-200	U. S. A.	2 Pratt et Whitney.	930	117	1.800	1968 (en service).
Mercure II	France.	2 Pratt et Whitney JT 8 D.	900	138	1.200	1973

(1) Au 12 octobre dernier, le carnet de commande de cet appareil portait sur 241 unités, options comprises, et le marché potentiel était estimé à 600.

Parmi ces appareils, deux « familles » nous intéressent particulièrement, étant donné la part actuelle ou possible que nous prenons à la compétition, celle des supersoniques et celle des moyens courriers à grande capacité dits aussi « Air-bus ».

A. — Les appareils supersoniques.

1° LE TU. 144

Nous ne possédons que peu de renseignements sur le « Tupolev 144 » russe dont nous savons seulement qu'il s'agit d'un appareil quadriréacteur à voilure fixe, construit en alliage d'aluminium, prévu pour transporter au maximum 120 passagers à une vitesse de l'ordre de 2.300 kilomètres/heure sur des distances comprises entre 6.000 et 6.500 kilomètres.

Si cependant nous avons pensé utile de parler de cet appareil, c'est qu'il paraît disposer d'une légère avance sur le Concorde, son premier vol étant annoncé comme très prochain.

2° LE CONCORDE

La poursuite de la mise au point des deux premiers prototypes de cet appareil, dont nous ne pensons pas devoir rappeler à nouveau les caractéristiques, s'effectue parallèlement à Toulouse et à Filton.

Cependant, avant même que n'interviennent les événements de mai et juin, il apparaissait que la date annoncée pour le premier vol du prototype français — soit le 28 février 1968 — ne pourrait être tenue en raison notamment d'une certaine sous-estimation du temps nécessaire à des mises au point intéressant aussi bien l'avion lui-même que les accessoires et les appareils de contrôle. Il est bien évident que les arrêts de travail intervenus par la suite n'ont pas contribué à améliorer cette situation, mais force nous est de constater que les opérations continuent à se heurter à certaines difficultés. Il n'apparaît pas, en effet, aujourd'hui que ce premier vol doive intervenir avant les mois de janvier ou février 1969.

Les responsables de la Société Sud-Aviation se sont longuement expliqués sur ce retard, plus à la vérité pour en minimiser l'incidence que pour en expliquer les causes ; mais nous souhaiterions vivement que les difficultés que connaissent les Américains pour leur supersonique ne nous conduisent pas à relâcher notre effort.

Si, néanmoins, les difficultés d'ordre technique paraissent devoir être surmontées, en ce qui concerne l'aspect commercial, le problème reste entier, personne n'étant encore en mesure de répondre de façon même approximative à quelques questions primordiales telles que le prix de vente de l'appareil, sa charge marchande (5 à 6 % du poids total), son prix de revient à l'heure de vol, son rayon d'action, etc... Ce n'est pas avant un an, au mieux, qu'il sera possible à la Société Sud-Aviation d'établir un dossier précis à ce sujet et de le soumettre à ses clients. Il serait donc souhaitable que les déclarations faites à tous niveaux en France au sujet de cet appareil et de ses possibilités soient empreintes de la plus grande prudence.

3° LE BOEING 2707

Nous avons souligné l'an dernier les nombreuses différences qui séparaient le projet américain du prototype franco-anglais. Or, depuis quelques mois, il semble que la position de la firme Boeing ait considérablement évolué et que cette société ait aujourd'hui décidé de renoncer à la formule de l'appareil à géométrie variable, précédemment retenue, et à construire un avion à voilure fixe.

Autant qu'il est possible de le savoir, les difficultés techniques dont il est fait état sont de trois ordres. En premier lieu, le dispositif relatif au déploiement des ailes ne paraît pas avoir donné pleine satisfaction sur le plan mécanique et aérodynamique ; en second lieu, les renforcements de structure auxquels il semblait nécessaire de procéder conduisaient à un alourdissement de l'appareil, entraînant une réduction inacceptable de la charge marchande et du rayon d'action ; enfin, l'alliage de titane employé pour la construction de la cellule paraît également en cause, des signes de fatigue interne étant apparus au cours des essais de résistance.

C'est donc un appareil à voilure fixe, de conception beaucoup plus proche de celle du « Concorde », qui est actuellement en chantier chez Boeing, bien que d'importantes différences subsistent concernant en particulier la vitesse, le métal utilisé et la dimension de la cellule.

Les Américains espèrent toujours, en effet, réaliser un appareil nettement plus rapide que le « Concorde » dont la vitesse serait

de l'ordre de 2,7 machs (1) ; ceci les oblige naturellement à recourir à un alliage de titane d'un type nouveau, les effets d'échauffement interdisant l'utilisation de l'aluminium au-dessus de 2,2 machs. Par ailleurs, et ceci pour des raisons commerciales, Boeing reste décidé à construire un avion de 250 à 280 places.

Devant ce profond bouleversement du programme américain, deux attitudes, et on peut même dire deux spéculations, sont possibles. La première idée qui vient à l'esprit est que la sortie du S. S. T. va se trouver retardée de façon notable, peut-être aux environs de l'année 1977, et que, dans ces conditions, le supersonique franco-anglais va « régner » sans concurrence sur le marché de l'avion ultra-rapide pendant 5 à 6 ans.

Mais une réaction plus prudente et, à notre avis, plus raisonnable, nous amène à prendre en considération le fait que la construction d'un avion à géométrie fixe pourrait être menée à bien, autre-Atlantique, dans des délais relativement courts compte tenu, en particulier, de l'expérience que possèdent les Américains dans le domaine des chasseurs rapides. Il n'est donc pas certain que cet « accident de parcours » allonge les délais de fabrication du S. S. T. par Boeing et rien ne nous permet, en définitive, d'affirmer que « Concorde » ne sera pas concurrencé deux à trois ans après sa mise en service par un appareil un peu plus rapide et surtout plus spacieux, notre avion conservant l'avantage d'être plus léger et certainement beaucoup moins cher à l'achat.

4° LE PROBLÈME DU BRUIT ET LE « BANG SONIQUE »

Pour en terminer sur la question des supersoniques, il nous faut rappeler que les constructeurs continuent à se montrer très discrets sur le problème du bruit dans les aéroports et du bang sonique, toutes questions sur lesquelles il semble que seule l'expérience permettra de dire si les effets destructeurs éventuels ou « l'intolérance » des hommes permettront effectivement, et l'utilisation par ces avions d'aéroports situés près des agglomérations et, ce qui est plus important, le survol des zones habitées.

Au sujet du premier point, qui concerne, précisons-le tout de suite, aussi bien les supersoniques que les appareils gros porteurs tels que le « Boeing 747 », le bruit étant lié à la puissance des

(1) Soit 2.900 kilomètres-heure à 18.000 mètres.

réacteurs, des négociations sont déjà en cours depuis plusieurs années entre les principaux pays intéressés en vue de déterminer un niveau de « nuisance » acceptable pour les populations riveraines et il est vraisemblable qu'un accord définissant des normes précises interviendra prochainement. Cependant, nous sommes conscients que le problème ne saurait être traité dans le seul cadre aéronautique car les urbanistes sont également concernés en la matière. Il faudrait éviter, en particulier, de laisser se développer, comme on l'a fait autour d'Orly, des zones habitées à proximité des entrées et sorties de pistes, points où le bruit atteint le maximum d'intensité.

Quant au « bang sonique », on en est encore réduit aux hypothèses et, considérée de ce point de vue, la mise en œuvre des supersoniques reste encore un pari, personne ne pouvant dire si le survol des zones habitées pourra ou non être pratiqué. En effet, les expériences auxquelles se sont livrés à ce sujet les Américains, les Anglais et nous-mêmes avec des chasseurs militaires ne peuvent fournir que des renseignements assez imprécis, compte tenu des dimensions réduites de ces appareils ; il est, par ailleurs, difficile d'apprécier à l'avance les réactions des populations habitant les zones survolées par les routes aériennes les plus fréquentées et soumises, de ce fait, à l'épreuve de coups de tonnerre se répétant à intervalles réguliers ; on veut espérer que la déflagration sera atténuée par la hauteur et que l'accoutumance l'emportera sur l'énervement... Les psychiatres seraient, dans ce domaine, de meilleurs conseillers que les techniciens de l'aéronautique.

Quoi qu'il en soit, nous pensons utile de répéter que, même limité aux routes océaniques, le « Concorde » conserve un avenir commercial car ces liaisons restent les plus fréquentées et, pour ne prendre que l'exemple de l'« Atlantique Nord », le gain de temps sur le trajet actuel serait encore de l'ordre de trois heures sur les « Boeing 707 » ou les « D C-8 ». On notera, enfin, que la consommation des réacteurs Rolls Royce équipant le « Concorde » reste acceptable aux vitesses subsoniques.

B. — Les moyen-courriers à grande capacité.

1° LES APPAREILS AMÉRICAINS

a) *Lockheed L.-1011.*

La firme Lockheed s'est orientée la première, Outre-Atlantique, vers la construction d'un avion moyen-courrier à grande capacité. Le but à atteindre était, en raison des caractéristiques du marché américain et de la configuration des Etats-Unis, la mise en œuvre d'un appareil capable de relier les côtes Est et Ouest du pays (coast to coast), c'est-à-dire disposant d'un rayon d'action minimal de l'ordre de 4.000 kilomètres (New York—Los Angeles : 3.950 kilomètres). D'autre part, en raison de l'insuffisance de puissance des réacteurs disponibles, la formule du triréacteur a été préférée à celle du biréacteur.

Compte tenu de ces servitudes, l'avion retenu se présente avec les caractéristiques suivantes :

Longueur : 50,2 mètres.

Diamètre maximum de la cellule : 6,10 mètres.

Envergure : 45 mètres.

Poids total au décollage : 145 tonnes.

Moteurs : 3 réacteurs Rolls Royce RB-211.

Longueur de piste nécessaire : 2.200 à 2.300 mètres.

Vitesse : 950 kilomètres à 980 kilomètres/heure.

Rayon d'action commercial : 4.500 kilomètres à 5.000 kilomètres.

Capacité : de 300 à 345 passagers (1).

Dès maintenant, la firme Lockheed affiche un tableau de commande assez prometteur portant sur 176 appareils et se décomposant comme suit :

T. W. A.....	44
Eastern Air Lines.....	50
Delta Air Lines.....	24
North East Air Lines.....	8

Enfin, une société financière britannique a passé commande de 50 appareils (dont 20 en option) qu'elle se chargerait de vendre en Europe : opération inhabituelle qui paraît avoir conditionné l'accord donné à Lockheed par le Gouvernement américain de s'adresser à Rolls Royce pour les moteurs.

(1) Une version allongée pouvant transporter 375 passagers est également à l'étude.

Quant au prix de l'appareil, il se situerait aux environs de 14,3 millions de dollars, soit à un niveau légèrement moins élevé que celui annoncé précédemment.

b) *Le Douglas DC 10.*

Le rival américain du L-1011 présente des caractéristiques voisines ainsi qu'on peut en juger par les chiffres suivants :

Longueur : 54,56 mètres.

Diamètre du fuselage : 6 mètres.

Envergure : 47,25 mètres.

Poids total au décollage : 190 tonnes.

Moteurs : 3 réacteurs General Electric CF 6/36-6.

Longueur de piste nécessaire : 2.450 mètres.

Vitesse : 970 kilomètres-heure.

Rayon d'action : 5.250 kilomètres (1).

Capacité : 271 à 345 passagers et 63 mètres cubes de soute à fret.

Une seconde version : le DC 10/20 récemment mis au point rentre en fait dans la catégorie des longs courriers. Elle sera équipée de 3 turboréacteurs double flux Pratt et Withney JT 9 D 15 de 20.600 kg de poussée, d'un type identique à celui des réacteurs du Boeing 747, et disposera d'un rayon d'action de 7.700 km.

L'une des originalités de l'appareil est de comporter des compartiments à bagages autonomes à la disposition des passagers et un office-cuisine situé en sous-sol.

Quant au prix de l'appareil, il serait légèrement plus élevé que celui de son concurrent américain, soit 15 millions de dollars.

Les perspectives de vente sont encourageantes puisque le nombre des commandes atteint déjà 138, soit 25 + 25 options pour les American Air Lines, 30 et 30 options pour les United Air Lines, 14 + 14 options pour les North West Air Lines (ces dernières dans la version long-courrier).

La société espère avec quelque optimisme semble-t-il placer 900 avions aux U. S. A. et 400 dans le reste du monde.

Enfin, Douglas comme Lockheed affirment que leurs appareils pourront être mis en service en 1971.

(1) Avec 271 passagers et 2.300 kilogrammes de fret.

2° L'APPAREIL MOYEN-COURRIER EUROPÉEN

Plus connu sous le nom d'Airbus l'appareil A-300, que les constructeurs français, anglais et allemands projettent de construire en commun, alimente depuis plusieurs années une abondante littérature et a été l'objet de nombreuses réunions aux échelons des gouvernements et des sociétés, mais il faut bien reconnaître qu'à l'heure actuelle, cet avion reste encore en projet. Cependant, nos ingénieurs et nos dessinateurs ne sont pas restés inactifs et les possibilités de ce futur moyen-courrier ont été définies de façon précise, sinon définitive. Aussi sommes-nous en mesure de donner dès maintenant quelques chiffres qui permettent de se faire une idée de ses dimensions et de ses principales caractéristiques.

On nous permettra toutefois de regretter très vivement que, pour des raisons diverses qui tiennent d'ailleurs surtout aux réticences de certains utilisateurs potentiels, cet appareil, défini dans ses grandes lignes il y a maintenant plus de deux ans, et dont les chances commerciales étaient alors certaines, n'existe encore que sur le papier. Ainsi que nous venons de le voir, en effet, les Américains ont déjà acquis sur nous une avance qu'il nous sera difficile de combler et qui contribue à enlever au projet européen une partie non négligeable de ses débouchés.

Sous réserve de ces observations sur lesquelles nous nous réservons de revenir en conclusion, voici les caractéristiques générales de l'appareil :

Longueur hors tout : 52,7 mètres.

Diamètre du fuselage : 5,96 mètres (5,66 mètres à l'intérieur).

Envergure : 47,37 mètres.

Poids maximum au décollage : 141,5 tonnes.

Longueur de piste nécessaire : 2.100 mètres.

Moteurs : 2 Rolls Royce RB. 207 (1).

Vitesse : 900 kilomètres/heure.

Rayon d'action : 2.225 kilomètres.

Capacité d'emport : 265 à 310 passagers et 110 mètres cubes de soutes.

Comparé à ses rivaux américains, l'appareil diffère essentiellement de ceux-ci par le nombre de ses réacteurs, son poids nettement plus faible, une capacité et une vitesse un peu plus réduites et, surtout, un rayon d'action moitié moindre.

(1) L'équipement d'appareils en Pratt et Withney JT 9 D n'est cependant pas exclu en cas de demande de certains acheteurs.

Ces différences montrent que l'avion A-300, tout en se rattachant à la famille des moyen-courriers, se situe à une échelle sensiblement différente de celle du L-1011 et du DC. 10, ces derniers pouvant en fait être considérés comme des long-courriers courts.

La première question qui se pose est donc de savoir s'il existe un créneau, et un créneau suffisamment large, entre les moyen-courriers d'aujourd'hui, tels que le « Boeing 727-200 » (160 passagers et 2.200 kilomètres de rayon d'action) et les « coast to coast » de demain.

La seconde question, liée à la première, concerne le prix de vente et le coût d'exploitation horaire de l'appareil européen. Les renseignements que nous possédons sur ce point sont minces mais il est à craindre que la différence soit faible entre les deux types d'avion, notamment à l'achat, puisque le prix avancé par Lockheed ne dépasserait pas, nous l'avons vu, 14,3 millions de dollars, alors qu'on a avancé pour l'appareil A-300 le chiffre de 13 millions de dollars.

Pour apporter une première réponse à ces deux interrogations, il convient d'indiquer que l'Airbus européen se caractérise essentiellement, face à ses concurrents d'outre-Atlantique, par une optimisation sur des distances de 700 à 2.150 kilomètres alors que les appareils Douglas ou Lockheed ne seront véritablement « économiques » que sur des trajets de 2.000 à 5.000 kilomètres.

Mais il est bien évident qu'un effort important de compression des dépenses devra être réalisé pour ramener le coût de l'appareil à un montant nettement inférieur à celui annoncé si l'on veut que le prix de revient du siège-kilomètre soit nettement plus intéressant sur les étapes courtes ou moyennes. Dans cette hypothèse rien ne nous interdit de penser qu'un marché intéressant ne s'ouvrirait pas à notre airbus sur le marché américain.

*Principales dispositions de l'accord anglo-germano-français
du 26 septembre 1967 et état des négociations.*

L'accord réalisé entre les gouvernements à la suite des contacts pris entre industriels des trois pays prévoit, en particulier, la répartition des tâches et des charges, le coût total de développement de l'opération et définit les caractéristiques générales de l'appareil.

Les conditions de partage du travail sont les suivantes :

— pour la France : 37,5 % pour la cellule et les équipements associés, et 12,5 % pour le moteur et les équipements associés ;

— Pour la Grande-Bretagne : 37,5 % pour la cellule et les équipements associés, et 75 % pour le moteur et les équipements associés ;

— pour l'Allemagne : 25 % pour la cellule et les équipements associés, et 12,5 % pour le moteur et les équipements associés.

Le protocole indique aussi que le coût total de développement est estimé à 2,6 milliards de francs, dont 1,8 milliard pour la cellule et 0,8 milliard pour le réacteur et prévoit que les participations des gouvernements à ces dépenses seront fixées de manière forfaitaire en juillet 1968.

Les sommes investies par les gouvernements dans le programme d'étude et de mise au point seront récupérées sur le produit des ventes des avions de série (remboursement sur 300 avions).

Enfin, la mise en service de l'appareil est prévue pour le printemps 1973.

Les Gouvernements associés ont confié à un Comité directeur la conduite générale des opérations leur incombant dans le programme.

Un sous-comité exécutif de trois membres fixe les tâches que le Comité directeur lui délègue, en particulier la coordination et le contrôle de l'exécution du programme.

Depuis 1967, de nombreux contacts ont été pris à l'échelon international et certains points ont été précisés. Il a été notamment décidé, en principe, que le lancement de l'opération serait conditionné par la commande globale minimale de 75 appareils par les trois compagnies directement concernées — soit 40 pour Air France, 20 pour la B. E. A. et 15 pour la Lufthansa — et par une étude de marché favorable.

Il a été dit, par ailleurs, que le prix de revient du siège/kilomètre devrait être de 30 % inférieur à celui du Boeing 727-100.

Ces conditions seront-elles réunies ? Nous pouvons l'espérer vu le ton particulièrement confiant du communiqué diffusé à la suite de la dernière réunion tenue à Paris le 2 août dernier, mais il ne nous est pas possible de passer sous silence trois éléments

qui contribuent, en dehors de ceux précédemment indiqués, à tempérer cet optimisme :

— les réticences des compagnies intéressées en dépit des pressions très vives dont elles sont l'objet ;

— l'engagement du groupe financier britannique Air-Holding qui fera naturellement tous ses efforts pour vendre sur le marché européen les 50 L-1011 achetés par lui ;

— enfin, le retard d'un à deux ans qu'aura l'appareil européen sur ses concurrents d'outre-Atlantique.

C. — Le Mercure II.

Bien que nous manquions encore de précisions pour juger de cet appareil nous pensons nécessaire de faire à son sujet quelques observations.

Il faut savoir tout d'abord qu'il s'agit d'un moyen courrier léger, équipé de réacteurs Pratt et Withney JT 8 D, pouvant transporter 135 passagers ou 15 tonnes de fret sur des étapes de 500 à 1.500 kilomètres.

A vrai dire, on imagine mal, *a priori*, les chances commerciales d'un tel appareil baptisé minibus dans une catégorie déjà abondamment pourvue en avions de capacité semblable. Seul un prix de revient particulièrement bas permettrait donc à notre avis, à cet avion, de surclasser ses concurrents déjà solidement implantés dans la plupart des compagnies et qui le seront encore bien davantage dans 4 ou 5 ans. Quoi qu'il en soit, l'opération Mercure II a obtenu dans les meilleurs délais l'appui de l'Etat qui doit y consacrer 525 millions de francs dont 70 en 1969. Par ailleurs le constructeur y participe pour 20 % et la société Fiat pour 10 %, le coût total de développement à étaler sur 4 ans étant estimé à 750 millions de francs.

D. — Le Nord 262.

Nous avons souvent déploré les médiocres capacités de cet appareil dues en particulier à la puissance insuffisante de ses réacteurs « Bastan VI ». C'est donc avec satisfaction que nous apprenons la mise au point par la firme Turboméca d'un nouveau réacteur nettement plus puissant, le « Bastan VII ». Ainsi équipé, le Nord 262 semble pouvoir améliorer sensiblement ses performances et développer sa clientèle.

Notons, d'ailleurs, que les qualités de robustesse et d'endurance de l'avion l'ont déjà fait apprécier de nombreux utilisateurs, tant en France qu'à l'étranger, puisque 42 appareils ont déjà été vendus.

A partir de 1969, le rythme de production doit atteindre 17 unités par an.

*
* *

En conclusion, six problèmes importants ont retenu tout particulièrement l'attention de votre commission :

— la rénovation des structures commerciales de la Compagnie Air France ;

— l'insuffisance des moyens hôteliers, notamment à Paris ;

— l'accroissement des charges d'Air Inter et la nécessité pour l'aménagement du territoire de liaisons aériennes intérieures mieux adaptées et plus fréquentes : but qui pourrait être atteint, notamment, par l'utilisation du potentiel de l'aéropostale ;

— le développement du trafic de fret aérien que va accélérer la mise en œuvre d'appareils moyen-courriers ou long-courriers de grande capacité ;

— le manque de sincérité du budget présenté se traduisant, par exemple, par l'absence de subventions pour couvrir le déficit d'Air France.

Enfin, votre commission fait toutes réserves sur les abattements qui pourraient être apportés, au titre du fonctionnement ou de l'équipement de l'aviation civile, dans le cadre des mesures de compression budgétaire annoncées, mais non précisées, à ce jour, par le Gouvernement.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1969, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant l'aviation civile et commerciale.

ANNEXE

TRAFIC DES AEROPORTS METROPOLITAINS DE 1964 A 1967

AEROPORTS	1964	1965	1966	1967	VARIATIONS (en pourcentages).			
	Trafic local de passagers payants (arrivées + départs).				65/64	66/65	67/66	67/64
Orly	4.138.513	4.760.445	5.593.229	6.477.773	+ 15,0	+ 17,5	+ 15,8	+ 56,5
Le Bourget.....	1.279.864	1.456.597	1.588.837	1.730.678	+ 13,8	+ 9,1	+ 8,9	+ 35,2
Nice	879.272	976.214	1.080.298	1.193.013	+ 11,0	+ 10,7	+ 10,4	+ 35,7
Marseille	744.086	792.623	875.289	928.803	+ 6,5	+ 10,4	+ 6,1	+ 24,8
Lyon	245.856	330.896	452.230	594.490	+ 34,6	+ 36,7	+ 31,5	+ 41,8
Toulouse	124.519	153.804	219.181	236.948	+ 23,5	+ 42,5	+ 8,1	+ 90,3
Bastia	157.719	184.475	198.099	225.834	+ 17,0	+ 7,4	+ 14,0	+ 43,1
Ajaccio	168.357	186.452	197.346	224.105	+ 10,7	+ 5,8	+ 13,6	+ 33,1
Beauvais	105.890	136.001	202.561	220.498	+ 28,4	+ 48,9	+ 8,9	+ 108
Bordeaux	95.001	115.304	168.436	213.124	+ 21,4	+ 46,1	+ 26,5	+ 124
Perpignan	184.125	183.156	221.052	207.232	— 0,5	+ 20,7	— 6,3	+ 12,5
Le Touquet.....	174.966	149.009	183.680	171.269	— 14,8	+ 23,3	— 6,8	— 2,2
Tarbes	82.975	106.108	114.376	121.557	+ 27,9	+ 7,8	+ 6,3	+ 46,5
Nantes	30.455	55.418	75.781	99.161	+ 82,0	+ 36,7	+ 30,9	+ 226
Strasbourg	34.625	43.800	57.365	91.342	+ 26,5	+ 31,0	+ 59,2	+ 164
Nîmes	27.458	42.074	70.484	89.106	+ 53,2	+ 67,5	+ 26,4	+ 225
Lille	33.478	46.847	52.228	69.096	+ 39,9	+ 11,5	+ 32,3	+ 106
Dinard	78.175	70.219	69.468	68.103	— 11,2	— 1,1	— 2,0	— 12,9
Clermont-Ferrand	13.819	26.068	38.866	44.232	+ 88,6	+ 49,1	+ 13,8	+ 220
Calvi	18.910	24.862	28.246	31.585	+ 31,5	+ 13,6	+ 11,8	+ 67
Calais	57.428	51.054	36.321	29.830	— 11,1	— 28,9	— 17,9	— 48,1
Brest	12.648	20.715	25.774	28.162	+ 63,8	+ 24,4	+ 9,3	+ 123
Cherbourg	39.760	34.353	36.729	27.147	— 13,6	+ 6,9	— 26,1	— 31,7
Montpellier	618	577	8.439	23.130	— 6,6	+ 1.363	+ 174	+ 3.643
Biarritz	16.331	16.384	19.055	22.878	+ 0,3	+ 16,3	+ 20,1	+ 40,1
Saint-Brieuc	19.080	18.370	20.191	21.144	— 3,7	+ 9,9	+ 4,7	+ 10,8
Pau	10.175	11.610	14.477	19.731	+ 14,1	+ 24,7	+ 36,3	+ 93,9
Lorient	»	»	14.689	16.689	»	»	+ 13,6	»
Rennes	2.418	2.478	8.424	15.419	+ 3	+ 240	+ 83	+ 538
Autres aéroports.....	33.763	29.521	87.366	63.952	— 12,6	+ 26,6	+ 71,2	+ 89,4
Total	8.810.284	10.025.434	11.708.517	13.306.031	+ 13,8	+ 16,8	+ 13,6	+ 51