

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1974, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

Transports.

II. — AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, René Debesson, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durlieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létouart, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Jules Roujon, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée nationale (5^e législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 32), 686 (tome XXI) et in-8° 52.

Sénat : 38 et 39 (tomes I, II et III, annexe 28) (1973-1974).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air France.	
A. — Le matériel volant.....	3
B. — Evolution du trafic.....	7
C. — Résultats financiers.....	9
II. — Union des Transports aériens.	
A. — La flotte.....	11
B. — Evolution du trafic.....	12
C. — Action commerciale et touristique.....	13
D. — Résultats financiers.....	13
III. — Air Inter.	
A. — La flotte.....	14
B. — Evolution du trafic.....	15
C. — Résultats financiers.....	17
D. — Accord avec Air France.....	17
IV. — L'aviation de troisième niveau.....	19
V. — L'Aéroport de Paris.	
A. — Evolution du trafic.....	22
B. — Mise en service de Roissy-en-France.....	23
C. — Situation financière.....	24
VI. — Les Aéroports de province et d'Outre-Mer.	
A. — Aéroports métropolitains.....	25
B. — Aéroports d'Outre-Mer.....	28
VII. — Les constructions aéronautiques.	
A. — Le Concorde.....	29
B. — L'Airbus A 300 B.....	32
C. — Le Mercure.....	33
D. — Construction de moteurs d'avions civils.....	34
Conclusions	38

Mesdames, Messieurs,

Comme elle le fait chaque année à l'occasion du débat budgétaire, votre commission va examiner successivement la situation de nos transporteurs aériens, de nos aéroports et de nos constructions aéronautiques, en s'attachant aux aspects purement économiques de ces différents problèmes.

*
* *

I. — AIR FRANCE

A. — Le matériel volant.

1° SITUATION ACTUELLE

La flotte en service au 1^{er} août 1973 se présentait comme suit :

Boeing 747	11
Boeing 707 (passagers)	28
Boeing 707 (cargo)	4
Boeing 727	20
Caravelle	33

Sur les trente-trois Caravelle, trois sont affectées à la desserte du réseau local des Antilles et deux sont mises à la disposition d'Air Charter International.

2° DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS

Notre Compagnie nationale disposera, en 1974, de trois Boeing 747 supplémentaires pour lesquels une opération de leasing a été montée. Elle exploitera en outre trois Airbus qui doivent lui être livrés au début de 1974 et deux Boeing 737 qui seront affectés au réseau antillais et remplaceront les Caravelle actuellement utilisées sur ce secteur.

L'année 1975 verra en principe l'entrée en ligne de trois Concorde. La flotte s'accroîtra, en outre, de trois Airbus et de deux Boeing 747.

En ce qui concerne le Mercure, Air France estime que la version actuelle qui répond aux spécifications d'Air Inter ne correspond pas à ses besoins, en raison, notamment, du rayon d'action trop court de l'appareil.

3° UTILISATION DES MATÉRIELS

La durée journalière d'utilisation des différents avions et leur participation au trafic total (de passagers) s'établissent comme suit pour 1973 :

	ROTATION journalière maximale.	PART DU TRAFIC (pourcentage).
Boeing 747.....	12 h 18 m	38,3
Boeing 707 (passagers).....	10 h 12 m	33,9
Boeing 707 (cargos).....	10 h 51 m	
Boeing 727.....	8 h 18 m	16,7
Caravelle (basée à Orly).....	7 h 06 m	9,7
Caravelle Antilles.....	7 h	0,9

Si l'on se réfère aux chiffres de 1972, on constate un accroissement de 44 % du trafic assuré par les Jumbo-Jet B 747 et de 25 % pour les moyens courriers B 727, tandis que les chiffres concernant les autres avions sont stationnaires ou en légère régression.

On notera aussi la rotation journalière particulièrement élevée des Boeing 747 en période de pointe.

4° MISE EN ŒUVRE DE CONCORDE

La prochaine mise en œuvre du Concorde a donné lieu de la part d'Air France à des études très complètes dont il nous apparaît intéressant de vous fournir ici quelques éléments.

a) *Temps de voyage et horaires.*

Voici, pour quelques trajets type, les durées de vol comparées entre le Supersonique et les longs courriers actuels :

	PARIS New York.	PARIS Tokyo.	PARIS Rio.	PARIS Buenos Aires.
Supersonique	3 h 35 m	8 h	7 h	9 h 40 m
Subsonique	7 h 30 m	14 h 20 m (par la Sibérie).	11 h 40 m	15 h 25 m
Gain de temps.....	3 h 55 m	6h 20 m	4 h 40 m	5 h 45 m

En ce qui concerne les *horaires*, les études de clientèle font apparaître que le succès de Concorde dépend essentiellement des solutions adoptées. Or l'examen des possibilités offertes montre, par exemple, que sur Paris—New York, il est difficile de concilier la haute utilisation de l'avion avec des horaires adéquats. C'est ainsi que les usagers des services New York—Paris risquent de ne trouver aucun intérêt à partir à 22 heures pour arriver à 6 h 35, alors qu'ils peuvent dès maintenant effectuer le même voyage entre 19 heures et 7 heures du matin.

Cette sorte de neutralisation des heures de nuit aboutirait à limiter la durée de vol annuel de Concorde à 2.500/2.800 heures contre 3.200 à 3.500 pour le Boeing 747.

b) *Les tarifs.*

Les tarifs étant négociés avec l'I. A. T. A., leur approbation nécessite l'accord unanime des compagnies ; or il est à craindre que les concurrents ne possédant pas de Concorde ne fassent quelques difficultés à accepter des tarifs qui permettraient à Air France et à British Airways de capter une part substantielle de leur trafic. Elles pourraient, par exemple, exiger une justification économique du tarif Concorde qui aboutirait à un tarif très élevé inacceptable pour la clientèle.

Sous ces réserves importantes, les tarifs proposés par Air France seraient les suivants rapportés à l'actuel 1^{re} classe :

Paris—New York.....	— 10 %
Paris—Tokyo	— 20 %
Paris—Amérique du Sud.....	+ 20 %

Il reste à définir les tarifs combinés pour les passagers utilisant à la fois des appareils subsoniques et supersoniques.

c) *Les droits de trafic.*

Qu'il s'agisse de l'autorisation de survol ou d'escale technique et commerciale ainsi que de la fréquence des liaisons, ces droits sont, rappelons-le, négociés par les gouvernements après consultation de leurs compagnies nationales.

On ne peut nier que pour le Concorde le « bang sonique » et le niveau élevé du bruit poseront quelques problèmes aux diplomates français et britanniques.

Telles sont quelques-unes des principales questions auxquelles Air France et la British Airways se trouvent affrontées et qu'elles se doivent d'examiner avec soin.

Chacun est conscient, en effet, et nos concurrents comme nous-mêmes, que le succès futur de l'appareil dépendra des conditions de sa mise en service et de l'accueil qui lui sera réservé par les usagers. Nous restons convaincus, pour notre part, que les grandes compagnies devront, bon gré mal gré, venir au supersonique mais qu'elles ne le feront que sous la pression de leur clientèle.

d) *Equipement de l'appareil.*

L'aménagement qui paraît le mieux répondre à l'attente de la clientèle est la version « prestige » comprenant cent à cent-huit sièges de 53 centimètres de large, espacés de 96,5 centimètres. L'objectif général recherché est d'offrir le maximum de confort en admettant délibérément une réduction du nombre des places qui pourrait être de cent vingt-quatre dans une version classe unique économique.

Cette notion de confort est jugée d'autant plus importante que les dimensions de la cabine du Concorde sont relativement exigües : largeur 2,65 mètres contre 3,43 mètres pour le Boeing 707 et 5,82 mètres pour le Boeing 747.

B. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1972

Le trafic total réalisé par la Compagnie en 1972 s'élève à 13.067 millions de passagers/kilomètres et 537 millions de tonnes/kilomètres de fret soit, par rapport à 1971, un accroissement de 23,9 % pour les passagers et de 27,3 % pour les marchandises.

Cette progression, très supérieure à celle enregistrée par l'ensemble des compagnies membres de l'O. A. C., doit cependant être appréciée compte tenu de l'interruption de trafic de près d'un mois causée, en 1971, par la grève du personnel navigant.

Quoi qu'il en soit, les craintes qui s'exprimaient il y a un an se sont trouvées démenties et la conjoncture s'est avérée plus favorable que prévu en raison, notamment, de la reprise de l'économie américaine.

Les résultats bruts enregistrés sont d'autant plus intéressants qu'ils se sont accompagnés d'une amélioration sensible des coefficients de chargement.

Quelques indications concernant les principaux secteurs permettront de mieux apprécier la situation :

a) *Atlantique Nord.*

Les lignes desservant cette région restent de loin le secteur le plus important, qu'il s'agisse des voyageurs : 4.248 millions de passagers/kilomètres, ou du fret : 139 millions de tonnes/kilomètres.

La progression est, dans le premier cas, de 27 % et, dans le second, de 28,6 %, malgré une réduction de 4 % de l'offre. Ainsi le résultat le plus remarquable est le relèvement du coefficient d'occupation qui passe de 48 à 59 %.

La généralisation des bas tarifs se traduit cependant par une nouvelle et légère réduction de la recette moyenne par passager/kilomètre qui se trouve ramenée de 0,15 F à 0,14 F.

L'amélioration générale du trafic est imputable, notamment, à la mise en service du Boeing 747 vers la côte ouest des Etats-Unis avec un coefficient de remplissage de 61,5 %.

b) *Atlantique Sud et centrale.*

Sur l'Amérique du Sud, la conjoncture économique et politique défavorable en Argentine et surtout au Chili et en Uruguay, a pesé sur les résultats des liaisons avec ces pays.

Sur l'Amérique centrale, au contraire, en raison de la mise en œuvre du Boeing 747, l'évolution est très satisfaisante spécialement sur la ligne des Antilles où le trafic a quadruplé depuis 1966 avec un coefficient de remplissage de 62 %.

Asie : la mise en service du B 747 sur la ligne du Japon (par le Pôle) s'est traduite par une progression de 131 % du transport entre la France et ce pays.

c) *Afrique noire.*

L'augmentation du nombre des passagers et du fret est également rapide sur le Sénégal : + 26 % et + 28,4 %.

d) *Méditerranée orientale.*

Le taux de remplissage reste relativement faible sur les lignes intéressant ce secteur qui connaissent cependant un développement notable : + 24,7 %.

e) *Afrique du Nord.*

Une nette amélioration est enregistrée sur les relations avec l'Algérie sur le plan des passagers : + 18,8 %, mais surtout du fret : + 33,5 %.

Europe :

L'expansion a été ici moins importante dans l'ensemble, malgré les bons résultats enregistrés sur l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la Grèce.

Province française - Europe : Air France fait un effort particulier en ce domaine en exploitant des liaisons avec ses appareils ou en affrétant à des transporteurs régionaux. C'est ainsi que huit lignes nouvelles ont été ouvertes depuis 1972, portant le total à trente-six liaisons.

f) *Métropole.*

Air France continue à assurer une partie du trafic métropolitain constitué essentiellement par la desserte de Nice et de la Corse.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

La grève des contrôleurs aériens intervenue au printemps va naturellement peser sur les résultats d'ensemble de l'année en cours, d'autant plus que la conjoncture a été moins favorable à partir d'avril.

Si l'on considère *les huit premiers mois de 1973*, on constate ainsi une légère diminution sur l'Atlantique Nord, l'Europe et la Métropole.

En revanche, la progression s'est encore accentuée sur la ligne des Antilles : +41,2 % et l'Asie : + 34 %, et est restée notable sur le Sénégal, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord.

Le réajustement des capacités offertes a heureusement permis de maintenir ou même d'améliorer les taux de remplissage qui restent partout très satisfaisants.

C. — **Résultats financiers.**

BILAN DE L'EXERCICE 1972

L'évolution favorable du trafic de passagers et de fret enregistrée en 1972 s'est traduite par une progression sensible du chiffre d'affaires qui a, pour la première fois, dépassé 4 milliards de francs. En dépit d'un effort d'investissement qui a entraîné une augmentation de 22 % de la dotation d'amortissement, le bilan de l'exercice a accusé un bénéfice de 50 millions de francs.

A ce propos, on doit observer que la durée d'amortissement pratiquée par la Compagnie est particulièrement rapide puisqu'elle est, par exemple, de neuf ans pour les moyens courriers et de dix ans pour les longs courriers, alors que les durées habituelles pour nos concurrents européens sont respectivement de douze ans et de quatorze ans. Cette politique favorise nettement l'autofinancement des investissements aux dépens de la rémunération du capital.

Actionnaire pratiquement exclusif de l'entreprise, l'Etat devra accepter dans l'avenir un effort financier en rapport avec le niveau des investissements à entreprendre dont le coût global entre 1973 et 1977 atteindra, rappelons-le, près de 6 milliards de francs et ne sera couvert qu'à concurrence de 12 % par l'augmentation de capital de 700 millions de francs récemment consentie par les Pouvoirs publics.

PRÉVISIONS POUR 1973

L'interruption de trafic entraînée par la grève des contrôleurs aériens a naturellement provoqué une baisse sensible des recettes compensée très partiellement par les économies réalisées.

Le décalage accru des salaires et des prix et une certaine détérioration de la conjoncture sur l'Atlantique Nord ont pesé également sur les résultats du printemps et de l'été. Dans ces conditions, il faut s'attendre à un *solde légèrement négatif du compte d'exploitation.*

II. — L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS

A. — La flotte.

Les appareils en service au 1^{er} septembre 1973 se présentent comme suit :

— D. C. 8 33 (128 sièges)	1
— D. C. 8 53 (128 sièges)	1
— D. C. 8 tout cargo (35 tonnes).....	2
— D. C. 8 62 (154 sièges et très long rayon d'action)....	4
— D. C. 8 63 (196 sièges)	1
— D. C. 10-30 (268 sièges)	3
— Caravelle 10 R (94 sièges).....	1
— D. C. 4	1
— D. C. 6 B	3

En outre, la filiale Air Polynésie exploite 2 D. C. 4, 1 Twin Otter, 2 Britten Norman et 1 Fokker F. 27.

La Compagnie U. A. T. dispose ainsi de douze appareils longs courriers (dont deux « tout cargo ») auxquels vont s'ajouter au cours des deux années à venir cinq nouveaux avions, soit quatre D. C. 10-30 et un D. C. 8-63. C'est dire que la Compagnie amorce un renouvellement complet de sa flotte en mettant progressivement en ligne des appareils de grande capacité.

Fait important à noter pour une société qui a toujours attaché la plus grande importance au fret le volume des routes des D. C. 10 permet de transporter environ 13 tonnes en sus des passagers et des bagages, au lieu de 6 à 7 tonnes avec les D. C. 8-63 et de 3,5 tonnes avec les D. C. 8-33 et 53.

B. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS DE 1972

L'U. T. A. a réalisé, en 1972, un trafic de 2.344 millions de passagers/kilomètres et de 150,2 millions de tonnes/kilomètres, marquant une progression respective de 11,6 % et de 18,1 % sur l'année 1971. Cette augmentation relativement médiocre et, en tout cas, nettement inférieure à celle réalisée par l'ensemble des transporteurs français, s'explique en partie par le fait que la Compagnie U. T. A. avait été moins affectée que les autres par la mauvaise conjoncture de 1970 et 1971. Elle a souffert, par ailleurs, en 1972, du boycott australien et néozélandais consécutif à la poursuite des essais nucléaires dans le Pacifique.

Il convient de signaler également qu'une partie du trafic assuré par U. T. A. sur la ligne Paris—Colombo—Singapour est maintenant effectuée par Air Ceylan (compagnie associée à U. T. A.) dont le nombre de passagers a progressé de 19 % en 1972.

Il n'en reste pas moins que l'augmentation très sensible du potentiel consécutive à la mise en œuvre des D. C. 10, pose aux responsables de la Compagnie un sérieux problème et nécessite un vigoureux effort de promotion commerciale.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

En dépit de l'interruption d'activité due à la grève des contrôleurs aériens, la progression du trafic a été sensible, au cours des huit premiers mois de l'année, pour les passagers/kilomètres (+ 11,5 %) et le tonnage kilométrique de fret (+ 23,5 %). Autre facteur d'amélioration : le coefficient de chargement a progressé de deux points pour les voyageurs et les marchandises.

Le coefficient de remplissage des D. C. 10, qui constituait un test essentiel pour la Compagnie, s'est progressivement amélioré en passant de 22,3 % en mars à 63,5 % en août, soit une moyenne de 55,2 % pour la période de mars à août 1973.

C. — Action commerciale et touristique.

En liaison avec l'Union touristique et hôtelière (U. T. H.) U. T. A. continue de développer l'infrastructure hôtelière notamment en Nouvelle-Calédonie.

Elle a complété, par ailleurs, à 33 % sa participation dans la société Croisière et Tourisme, dont 77 % du capital est détenu par le Club Méditerranée et la Compagnie financière de Paris et des Pays-Bas. Le chiffre d'affaires de cette société a atteint en 1972 : 36,2 millions de francs.

De façon générale U. T. A., tout en poursuivant ses efforts de promotion touristique en direction de Ceylan, de l'Extrême-Orient et du Pacifique, cherche également à développer le tourisme en Afrique Noire et en Union Sud-Africaine pour assurer un remplissage satisfaisant de l'énorme capacité supplémentaire de transport offerte à la clientèle par la mise en œuvre des D. C. 10.

D. — Résultats financiers.

Pour l'exercice 1972, le chiffre d'affaires hors taxe a atteint 924.272.000 F et le bénéfice net a été de 8.729.000 F.

Les résultats de 1973 seront affectés par un certain nombre de facteurs défavorables parmi lesquels nous citerons : la grève du printemps, le boycott de certains pays du Pacifique et les frais occasionnés par la mise en exploitation des D. C. 10-30 auxquels viennent s'ajouter les dépenses concernant le transfert du Bourget à Roissy-en-France.

III. — AIR INTER

A. — La flotte.

La composition de la flotte en service au début de 1973 s'établit comme suit :

Viscount	12
Fokker F 27-500	10
Caravelle III	15
Caravelle XII (128 passagers).....	5

De plus, pour faire face à la demande, Air Inter a dû affréter à Air France quatre Caravelle et un Boeing 707. Elle affrète également à Rousseau-Aviation deux Nord 262 et un Hawker Siddeley et à Touraine-Air Transport un Fokker 200 et trois Beechcraft.

Les commandes passées par la société portent sur dix Mercure livrables en 1974 et 1975 et une Caravelle III livrable en 1974.

En ce qui concerne le Mercure l'échelonnement des livraisons annoncé par le constructeur fait apparaître un retard de six mois sur les engagements primitifs. C'est ainsi que le premier appareil doit être remis à Air Inter le 15 avril 1974, le second, le 31 mai, le troisième, le 15 juillet, le quatrième, le 31 août, le cinquième, le 30 septembre et le sixième, le 15 novembre, les quatre derniers devant entrer en service au début de 1975.

A ce retard s'ajoute le fait que, contrairement aux dispositions du contrat passé entre la Société Marcel Dassault et Air Inter, le premier appareil ne sera pas équipé du dispositif d'atterrissage tout temps dont tous les Mercure devaient être équipés.

En ce qui concerne ce dernier point, le constructeur fait valoir que l'adaptation ultérieure de cet appareillage sera rapidement effectuée. Mais il n'est pas douteux que le fait pour Air Inter de ne pas disposer pour la période la plus active de la saison 1974

des Mercure sur lesquels elle avait basé l'élaboration de son programme va causer à votre compagnie intérieure des difficultés presque insurmontables. Aussi la société a-t-elle été jusqu'à envisager la rupture de son contrat d'achat.

Il est à peine besoin de souligner par ailleurs les problèmes qui résulteront pour Air Inter de l'utilisation d'un appareil qui risque d'être vendu à un petit nombre d'exemplaires.

*
* *

Votre commission, qui attache le plus grand prix au développement de vos lignes aériennes intérieures, s'est vivement préoccupée de cette question. Elle ne nie pas qu'il soit du devoir du Gouvernement de soutenir notre construction aéronautique notamment en incitant nos transporteurs aériens à acheter du matériel français, mais elle estime qu'une telle politique ne doit pas dépasser certaines limites et aboutir à sacrifier les utilisateurs aux constructeurs, le sort de ces derniers dépendant en définitive de l'expansion des compagnies exploitantes.

B. — Evolution du trafic.

1° PHYSIONOMIE GÉNÉRALE EN 1972

Le trafic total réalisé par Air Inter s'est élevé en 1972 à 3.834.316 passagers contre 2.997.285 en 1971, soit une progression de 27,9 %. Pour le fret, l'évolution est du même ordre, le poids acheminé passant de 8.417 à 10.851 tonnes.

Le coefficient de remplissage déjà élevé a atteint le taux qui nous semble excessif de 67,32 % traduisant une insuffisance de capacité au regard du trafic.

La comparaison avec l'année précédente doit, il est vrai, tenir compte de la perte, évaluée à 290.000 passagers, causée par la grève du printemps 1971.

Sur le plan du trafic intérieur français Air Inter continue à voir croître sa part relative qui passe de 70,3 % à 72,1 %. Ce pourcentage devrait augmenter chaque année en raison d'une répartition plus équilibrée du trafic de Paris-Nice et d'une prise en charge plus importante des relations Continent—Corse dont 92,6 % ont encore été assurées par Air France en 1972.

2° TRAFIC DES PRINCIPALES LIGNES

	1971	1972
<i>Radiales.</i>		
Paris—Marseille	387.614	491.443
Paris—Lyon	374.772	461.215
Paris—Toulouse	275.229	348.742
Paris—Nice	213.473	292.133
Paris—Bordeaux	215.790	278.143
Paris—Strasbourg	108.081	144.067
Paris—Nantes	108.375	141.634
Paris—Grenoble	106.369	140.694
Paris—Montpellier	84.906	117.341
<i>Transversales.</i>		
Lyon—Nice	51.872	58.015
Lille—Lyon	40.611	45.439
Lyon—Nantes	27.246	34.422
Marseille—Toulouse	25.779	30.914

N. B. — Pour les radiales vers Marseille, Lyon, Toulouse, Nice et Bordeaux : passagers payant seulement.

La progression constatée reste malheureusement nettement moins importante sur les transversales (+ 15,31 %) que sur les radiales (+ 29,80 %).

Les pointes de trafic se situent toujours en juin, octobre, septembre et mai. Le creux marqué du mois d'août souligne la prédominance de la clientèle d'affaires.

Sur le plan du réseau, deux nouvelles lignes permanentes ont été ouvertes : Strasbourg—Lille et Metz—Lyon, toutes les deux exploitées en Beechcraft 99.

3° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

La grève des contrôleurs aériens ne permettra pas à Air Inter de réaliser le transport de 4.200.000 passagers qu'elle s'était fixé. Compte non tenu de ces éléments, les résultats enregistrés font apparaître une progression sensible du trafic. C'est ainsi que pour les cinq mois non affectés par ce mouvement (janvier et avril à août) le nombre des passagers payants a augmenté de 15,5 %. Au total le trafic de 1973 devrait être de l'ordre de 4 millions de passagers.

C. — Résultats financiers.

Le bénéfice net de l'exercice 1972 s'établit à 7.429.315 F résultat le plus élevé jamais atteint par la société, malgré la diminution des contributions des collectivités locales pour certaines lignes déficitaires, qui n'a plus représenté que 0,11 % du total des recettes contre 0,76 % en 1971 et 2,23 % en 1970.

Air Inter a dû cependant faire face à un accroissement très sensible (+ 35,8 %) des charges de personnel entraînées à la fois par l'élévation des salaires, la constitution d'une provision pour congés payés et l'augmentation des effectifs.

D. — Accord avec Air France.

Un protocole qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier prochain, mais ne prendra pas effet, en pratique, avant le 1^{er} avril, règle les problèmes de répartition des trafics entre Air France et Air Inter. Nous n'en retiendrons que quelques points essentiels.

En premier lieu, Air France va pouvoir créer des liaisons vers l'étranger en touchant deux points du territoire métropolitain sous réserve qu'elle rembourse à Air Inter les recettes effectuées sur le tronçon de ligne intérieure (trafic de cabotage).

En second lieu, Air Inter pourra effectuer du trafic « charter » à l'extérieur de la France dans la mesure où Air France ne sera pas en mesure de le faire.

Il est admis, en outre, qu'Air France assurera la représentation commerciale d'Air Inter partout où elle est présente dans le monde.

En ce qui concerne la desserte de *Nice*, la règle reste le partage par moitié des sièges/kilomètres offerts.

Sur la Corse, Air Inter va renforcer progressivement ses liaisons sur Bastia et desservir Ajaccio à partir de juin 1975, étant entendu qu'Air France continuera à assurer dans l'avenir une partie des services (à partir de Paris, Nice et Marseille).

Un certain nombre de problèmes délicats concernant la cohabitation de nos transporteurs aériens en Métropole se trouvent ainsi réglés, ce qui va permettre, en particulier, de favoriser les liaisons entre les villes de province et l'étranger en leur assurant une meilleure rentabilité.

*

* *

Votre commission constate avec satisfaction que la Compagnie Air Inter a désormais confirmé l'autonomie financière atteinte pratiquement dès l'an dernier, mais elle note que sur le plan du service public, l'aviation intérieure reste en raison du niveau des tarifs pratiqués, *réservée à une petite minorité de nos concitoyens* et demeure ainsi en marge des modes de déplacement.

Cet état de choses nous semble particulièrement regrettable et nous déplorons que les Pouvoirs publics se refusent à définir une politique globale du transport sur le plan des investissements, de la fiscalité, des subventions et de la réglementation. Lorsqu'on considère, par exemple, le poids énorme des investissements routiers et des contributions accordées à la S. N. C. F., on ne peut que regretter la part infime accordée à nos transports aériens intérieurs, bien que l'avion apparaisse sans rival à plus de 500 kilomètres.

Par ailleurs, il apparaît au moins illogique que les compagnies intérieures ne bénéficient pas des avantages fiscaux consentis aux transporteurs internationaux et en premier lieu de l'exemption de la T. V. A. et de la taxe sur les carburants.

Une meilleure appréciation des charges réelles de transport supportées par la collectivité devrait permettre de ramener les tarifs à un niveau voisin de la première classe ferroviaire et d'éviter, par exemple, que le coût d'un billet aller-et-retour Lille—Nice atteigne les deux tiers de celui d'un voyage en « charter » Paris—New York—Paris.

IV. — L'AVIATION DE TROISIEME NIVEAU

A côté d'Air Inter et d'Air France qui réalisent la plus grande partie du trafic aérien intérieur, il existe un certain nombre de compagnies aériennes exploitant des appareils légers qui assurent plus de cinquante liaisons régionales complémentaires avec l'aide de la D. A. T. A. R., des collectivités locales et, dans un certain nombre de cas, de nos deux principaux transporteurs aériens.

Le réseau régional progressivement mis en place depuis cinq ans comprend actuellement soixante-sept lignes dont quarante-huit régulières et dix-neuf saisonnières.

Les treize principales sociétés, desservant aujourd'hui cinquante-deux escales, coordonnent leurs efforts dans une Association des Transports aériens régionaux (A. T. A. R.) qui publie depuis 1971 un indicateur général commun.

Le *développement du trafic* a été spectaculaire puisque celui-ci a atteint 185.000 passagers en 1970, plus de 300.000 en 1971 et 377.300 en 1972.

La flotte globale exploitée s'élevait, en avril 1972, à deux cent soixante-neuf appareils dont vingt-neuf « jets » et quarante et un biturbopropulseurs.

Collaboration avec les chambres de commerce et les gestionnaires d'aéroport.

Cette collaboration matérialisée notamment par un accord signé à la fin 1971, a abouti à l'élaboration de contrats types devant servir de cadre aux conventions particulières à passer pour l'exploitation de chaque ligne subventionnée.

Collaboration avec Air Inter et Air France.

Air Inter et Air France suivent avec le plus vif intérêt le développement des transporteurs aériens régionaux. Ces sociétés estiment, en effet, qu'un certain nombre de lignes ne peuvent actuellement être desservies dans des conditions économiques satisfai-

santes avec les appareils relativement importants dont elles disposent mais constituent cependant des liaisons d'apport intéressantes pour le réseau général en attendant d'être justiciables d'une exploitation directe.

Egalement consciente de cette situation, la Délégation à l'Aménagement du Territoire (D. A. T. A. R.) a mis en place un système d'aide financière temporaire et dégressif incitant les collectivités locales et les chambres de commerce ainsi que les compagnies aériennes elles-mêmes à créer de nouvelles liaisons.

Depuis l'an dernier, un nouveau pas important a été franchi à l'instigation de la D. A. T. A. R. et d'Air France avec le développement de *liaisons directes entre les centres de province et l'étranger* exploitées selon trois formules : sous pavillon Air France, sous double pavillon ou sous pavillon de la Compagnie de troisième niveau avec l'assistance technique d'Air France.

C'est ainsi qu'ont été créées, pour le compte d'Air France, des lignes telles que Marseille—Barcelone, Marseille—Genève, Metz—Düsseldorf, Clermont—Genève, Marseille—Milan, utilisant des appareils d'Air Alpes, Lille—Londres, Strasbourg—Bruxelles et Lille—Düsseldorf avec un avion affrété à Rousseau Aviation.

De son côté Air Inter a, en 1972, exploité douze lignes avec des avions généralement affrétés à Touraine Air Transport et transporté ainsi 300.000 passagers.

Perspectives de développement.

Les compagnies régionales et les collectivités qui leur apportent leur soutien sont conscientes de la nécessité d'une concentration, d'une unification et d'une meilleure coordination des moyens mis en œuvre actuellement trop disparates.

Au-delà des regroupements rendus ainsi nécessaires, des accords devront être passés dans des domaines tels que l'entretien, la formation des personnels et les activités commerciales. Certains même estiment que la vérité régionale ne peut être contenue dans le cadre national et souhaiteraient créer une Compagnie régionale européenne.

*

* *

Votre commission, qui suit avec sympathie tous les efforts entrepris pour faire bénéficier le plus grand nombre de Français des avantages du transport par avion, se félicite plus encore du développement très rapide des liaisons aériennes entre nos principaux centres de province et l'étranger. Elle voit, en effet, dans cette tendance nouvelle le meilleur moyen d'assurer une véritable décentralisation au niveau national et de nouveaux liens économiques à l'échelle européenne.

Est-il besoin de souligner, enfin, que ces compagnies constituent une clientèle fort intéressante pour nos sociétés de construction aéronautique, compte tenu du grand nombre d'appareils légers à mettre en œuvre tels que le Corvette, la Frégate et les Falcon 10, 20 et 30.

V. — AEROPORT DE PARIS

A. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTAT DE 1972

Le trafic réalisé en 1972 se traduit par les chiffres suivants :

Mouvements totaux	310.000
Passagers	16.100.000
Fret (en tonnes).....	283.300
Poste (en tonnes).....	42.200

Par rapport à l'année 1971, la progression a atteint 17,7 % pour les passagers, 17,2 % pour le fret et 6,7 % pour la poste.

Par rapport aux grands aéroports étrangers, Paris a vu son volume de passagers augmenter plus rapidement que celui de Londres (+ 13,3 %) et de Francfort (+ 8,6 %). En revanche, la progression du fret a été plus rapide à Londres (+ 22 %).

En définitive, le classement n'a pas été modifié et Londres conserve la première place pour les voyageurs et le fret tandis que Paris se situe toujours en seconde position pour les passagers et en troisième pour les marchandises, derrière Francfort (350.600 tonnes) et devant Amsterdam (194.800 tonnes).

En ce qui concerne les régions d'origine et de destination, l'évolution a été la suivante :

	NOMBRE	EVOLUTION
	de passagers.	(En pourcentage.)
Europe	7.383.453	+ 11,4
Métropole	4.388.767	+ 26,5
Amérique du Nord.....	1.528.788	+ 25,6
Afrique du Nord.....	929.801	+ 13,4
Orient	611.411	+ 27,8
Autres pays d'Afrique.....	569.763	+ 18,4
Amérique du Sud.....	146.026	+ 15,5

On constate donc un accroissement notable de la part de la Métropole, de l'Amérique du Nord et de l'Orient, tandis que celle de l'Europe n'alimente plus pour la première fois, la moitié du trafic.

Londres reste de loin le premier aéroport desservi (1.837.415 passagers) devant Nice (749.700) et Marseille (630.546).

Les progressions les plus spectaculaires sont celles réalisées par Paris—Tokyo (+ 248 %) et Paris—Toronto (+ 591 %).

Pour les marchandises les accroissements ont été très sensibles sur l'Amérique du Nord (+ 24,3 %), l'Orient (+ 34,8 %), l'Afrique du Nord (+ 23 %) et l'Amérique du Sud (+ 41 %).

Pour apprécier les variations enregistrées, il faut considérer que les résultats de 1971 ont été réduits par la grève du printemps de cette année.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

La grève des contrôleurs aériens a pesé sur les résultats des huit premiers mois de l'année en cours qui font cependant ressortir une progression de 4,4 % pour les passagers et de 12,5 % pour le fret.

3° PRÉVISIONS POUR 1974 ET 1975

Le nombre de passagers devrait atteindre 20,4 millions en 1974 et 22 millions en 1975 et le fret : 389.000 tonnes en 1974 et 459.000 tonnes en 1975.

L'établissement escompte, on le voit, une augmentation considérable du volume des marchandises en raison des moyens supplémentaires importants mis en œuvre pour le traitement du fret.

B. — Mise en service de Roissy-en-France.

L'inauguration de la première tranche de Roissy-en-France reste prévue pour le 13 mars 1974.

Cette première tranche comprend essentiellement une piste de 3.600 mètres, un centre aéroportuaire surmonté d'une tour de contrôle de 80 mètres, une aérogare d'une capacité de 7 à 8 millions de passagers, une zone de fret et des installations diverses.

Une deuxième piste sera mise en service partiel dès 1976.

Le nombre de passagers attendus à Roissy est estimé à 4 millions en 1974 et à 8,5 millions en 1975 et dès 1975, le tonnage de fret traité par la nouvelle aérogare devrait représenter plus de 60 % du total.

Répartition du trafic entre Orly et Roissy.

Pour la répartition du trafic, l'objectif recherché est de permettre aux usagers de trouver dans l'un et l'autre aéroport un échantillonnage à peu près complet de liaisons moyen-courriers, notamment à destination des principales villes de Métropole d'Europe, étant entendu que la totalité des liaisons à grande distance se feront, en 1975, à partir de Roissy.

Dans ces conditions le trafic assuré au départ de Roissy en 1975 sera, en principe, le suivant :

Totalité des long-courriers des compagnies : P. A. A., T. W. A., Air Canada, Japan Airlines, U. T. A., Air Afrique et Air France.

Environ 50 % *des moyen-courriers* d'Air France.

Environ 40 % des lignes de la B.E.A. desservant Londres.

Environ 10 % du trafic d'Air Inter (trois services quotidiens sur Marseille, trois sur Lyon, deux sur Bordeaux et deux sur Toulouse).

En dépit de cette répartition, des problèmes de correspondance se poseront entre Orly et Roissy et l'on estime qu'en 1980 un million de passagers seront ainsi dans l'obligation de se rendre d'un aéroport à l'autre. Nous ne pouvons donc que regretter vivement que la solution de l'aérotrain n'ait pas été retenue.

C. — Situation financière.

Depuis plusieurs années l'Aéroport de Paris a attiré l'attention des Pouvoirs publics sur l'évolution défavorable de sa situation financière, résultant d'un programme d'investissement imposé par l'évolution du trafic mais disproportionné avec le chiffre d'affaires de l'établissement. Au cours des cinq dernières années en effet les dépenses des opérations en capital ont dépassé le niveau du chiffre d'affaires.

Pour lutter contre cette évolution, l'Aéroport a limité, au minimum, son programme d'investissements et la croissance de ses effectifs (2,7 % par an pour un trafic qui croît au rythme de 13 % par an). Cet ensemble de mesures a permis de ramener le déficit cumulé au cours des dix prochaines années de 600 millions de francs au lieu de 1.350 millions de francs dans le Plan précédent.

Mais l'Aéroport de Paris continue à agir auprès des Pouvoirs publics pour demander *une structure plus normale du financement de ses investissements*, l'endettement à long terme représentant en effet plus de sept fois le montant de ses capitaux propres.

Le Gouvernement, longtemps hostile à toute réforme, paraît aujourd'hui disposé à étudier sérieusement le problème. C'est là un premier pas dont votre commission prend acte avec satisfaction, mais elle se permet d'insister sur l'urgence de la décision à prendre car, sur les bases actuelles, le déficit du compte d'exploitation estimé à 1 million de francs pour le présent exercice atteindra 85 millions en 1974 et 95 millions en 1975.

VI. — LES AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

A. — Aéroports métropolitains.

1° TRAFIC

Le trafic des passagers des dix principaux aéroports de province a évolué comme suit de 1971 à 1972 :

	1971	1972	POURCENTAGE de variation.
Nice	1.780.602	1.995.000	+ 12
Marseille	1.676.668	1.947.465	+ 16
Lyon-Bron	911.629	1.111.000	+ 22
Toulouse	490.529	621.015	+ 27
Bordeaux	523.747	509.991	— 3
Bastia	381.186	417.572	+ 10
Ajaccio	361.118	393.245	+ 9
Beauvais	240.386	286.623	+ 19
Tarbes	223.533	279.906	+ 25
Nantes	166.805	218.072	+ 30

Comme on peut le constater, la progression a été presque partout très sensible et souvent plus importante qu'à Paris.

En ce qui concerne *le fret*, l'augmentation est également notable, mais seuls Nice et Marseille traitent plus de 10.000 tonnes et aucun autre ne dépasse 5.000 tonnes.

Nos aéroports secondaires sont, sur ce point, très en retard sur ceux de nos voisins britanniques et allemands.

2° PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS OU PRÉVUS

Les dépenses d'investissement prévues en 1974 pour les aéroports de province s'élèvent à 272 millions de francs contre 408 millions de francs pour l'Aéroport de Paris. Sur ces 272 millions de

francs, 153 millions sont couverts par des emprunts des collectivités locales, ce qui ramène à 119 millions de francs la part de l'Etat.

Création de l'aéroport de Lyon-Satolas.

Depuis l'approbation du schéma de cet ouvrage, en octobre 1970, les travaux se poursuivent activement et les principaux éléments de l'infrastructure au sol sont déjà fort avancés.

La première tranche des travaux comprenant notamment une piste de 4.000 mètres, une aérogare de 12.000 mètres carrés de hangars et bureaux de fret doit être achevée en avril 1975. Elle permettra d'assurer, au démarrage, l'écoulement de 2 millions de passagers, la capacité attendue pour 1980 étant de 3.600.000.

Le coût de l'opération est évalué à 300 millions de francs (1969). Il sera supporté, à parts égales par l'Etat et les collectivités locales (Chambre de commerce : 100 millions de francs, Conseil général du Rhône : 25 millions, communauté urbaine : 25 millions).

Autres aéroports de Métropole.

Les travaux les plus importants intéressent Nice, Bastia et Marseille, dont les pistes vont être portées respectivement à 3.000 et 3.500 mètres.

Compte tenu de ces réalisations, nous disposerons prochainement, en Métropole, en dehors de Paris, de cinq aéroports susceptibles de recevoir sans restriction tous les long-courriers actuellement en service, à savoir : Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice et Bastia.

Les mêmes installations auxquelles s'ajoutera Lyon-Satolas pourront accueillir *Concorde* en 1975.

B. — Aéroports d'Outre-Mer.

1° LE TRAFIC

Le trafic de passagers des principaux aéroports des départements et Territoires d'Outre-Mer a évolué comme suit de 1971 à 1972 :

	1971	1972
Pointe-à-Pitre	475.251	532.181
Tahiti	500.785	465.548
Fort-de-France	319.689	369.368
Moorea	160.967	167.232
Djibouti	149.598	144.646
Nouméa	125.692	138.407
Saint-Denis	121.752	136.053

La progression apparaît sensible pour les aéroports des Antilles et de la Réunion tandis qu'on note une certaine stagnation dans le Pacifique.

Pour le fret, Fort-de-France a pris la première place avec 7.126 tonnes devant Pointe-à-Pitre : 6.413 tonnes. Aucun autre aéroport ne traite même 5.000 tonnes.

2° PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS OU PRÉVUS

Les dépenses d'équipement prévues à ce titre pour 1974 sont estimées à 67,3 millions de francs dont 45,4 à la charge de l'Etat.

La principale opération concerne l'allongement de la piste de Fort-de-France qui doit être achevée en 1974. Par ailleurs, un nouvel aéroport sera construit à Moroni Hahaia (Comores) tandis qu'une nouvelle aérogare sera réalisée à Djibouti pour la réception des Boeing 747.

Compte tenu de ces opérations, l'aéroport de Fort-de-France, dès 1974, et ceux de Djibouti et de la Réunion, en 1975, pourront recevoir, sans restriction, les Boeing 747, faculté que possèdent déjà Pointe-à-Pitre et Cayenne.

VII. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

L'essentiel de nos efforts reste consacré au développement de trois appareils qui portent tous les espoirs de la construction aéronautique européenne puisque nous nous trouvons associés dans ce domaine, à des titres divers, à nos principaux partenaires du Marché commun et à l'Espagne.

Nous allons donc tenter, de la manière à la fois la plus objective et la plus prudente, de faire le point de la situation respective du Concorde, de l'Airbus et du Mercure.

A. — Le Concorde.

Comme nous l'avons maintes fois souligné, le Concorde matérialise mieux que tout autre appareil l'effort entrepris par l'Europe pour affirmer sa suprématie technique et conquérir un créneau, jusqu'ici solidement occupé par les Etats-Unis, dans le domaine des long-courriers.

Ceci étant rappelé, il nous reste à examiner le dossier technique de l'appareil et ses chances de commercialisation.

1° AVANCEMENT DU PROGRAMME

Au 1^{er} octobre dernier, deux prototypes et deux avions de présérie avaient pris l'air, soit pour la France l'appareil 001 et 02, et pour la Grande-Bretagne les avions 002 et 01.

Le prototype français 001 va prochainement terminer sa croisière après avoir effectué, en trois ans, 810 heures de vol, dont 254 à la vitesse supersonique. Cette longue période d'essais a permis de tester la structure et les réacteurs, et les renseignements ainsi accumulés ont été précieux. Fait essentiel à signaler, aucun incident majeur n'a été enregistré et ceci est remarquable si l'on considère qu'il s'agit pour la première fois d'un avion civil ne bénéficiant que dans une mesure réduite de l'expérience acquise au plan militaire.

En ce qui concerne l'avion de présérie 02, celui-ci avait, toujours à la même date, volé 219 heures dont 85 en supersonique. Il est intéressant de souligner qu'il s'agit d'un avion très proche de la version définitive du Concorde, ce qui donne toute sa valeur aux performances réalisées par l'appareil, notamment au cours du périple de 21.000 kilomètres effectué récemment. Ce vol Paris—Caracas—Dallas—Washington a permis de vérifier, en particulier, que Concorde était parfaitement en mesure de franchir les 6.260 kilomètres séparant Washington de Paris (soit 300 kilomètres de plus que Paris—New York) en conservant des réserves suffisantes de carburant à l'arrivée, alors que cette possibilité était contestée par beaucoup.

Ainsi, les essais effectués ont assuré de façon définitive la crédibilité technique de l'avion.

2° FRAIS DE DÉVELOPPEMENT ET PRIX DE VENTE

Le coût total de l'opération est estimé, à fin 1976, à 13.300 millions de francs. Sur ce total, la part française se monte à 6.780 millions.

Les montants ci-dessus sont établis hors taxe aux conditions économiques de juin 1972.

Ces dépenses sont couvertes par les deux Etats coproducteurs. Leur facturation se fait en fonction de taux horaires agréés par les services officiels, majorés d'un pourcentage de bénéfice défini par un système d'intéressement.

En ce qui concerne le prix de vente, le dernier chiffre retenu, valable jusqu'au 31 juillet 1973, était de l'ordre de 182 millions de francs auquel il convenait d'ajouter 36 millions pour les rechanges, soit au total 218 millions de francs par appareil. Si l'on tient compte de la dévaluation de la monnaie (7 à 8 % par an), on parvient à un chiffre de l'ordre de 270 millions de francs pour la date de livraison toujours prévue en 1975.

3° DOSSIER COMMERCIAL

Il s'agit là, il ne faut pas le cacher, de la partie préoccupante de l'opération. En effet, aucune commande nouvelle n'a été enregistrée depuis les engagements d'achat de la B.O. A.C. et d'Air France et les lettres d'intention d'Iran-Air et de la Compagnie nationale chinoise.

Pour la S. N. I. A. S., dans l'hypothèse probable d'une confirmation des engagements chinois, ceci représente sept appareils à construire, ce qui est évidemment fort peu quand on songe aux deux cent cinquante avions nécessaires pour rentabiliser l'opération. Quant aux chances de voir d'autres compagnies prendre position, elles restent aujourd'hui assez minces et tout donne à penser que celles-ci attendront la mise en service de l'avion par la B. O. A. C. et Air France pour se décider.

On peut toutefois considérer comme un indice favorable les résultats des sondages effectués auprès de la clientèle potentielle utilisant actuellement la première classe, et même la seconde classe, qui a manifesté nettement son intérêt pour l'avion supersonique.

Quoi qu'il en soit, le prix unitaire de l'avion reste, en raison de son importance, *un facteur de dissuasion incontestable pour des compagnies dont la trésorerie est en général difficile depuis plusieurs années.* C'est pourquoi nous nous félicitons que le Gouvernement français ait défini, dans une déclaration du 16 août dernier, le cadre général dans lequel des opérations de « leasing » pourraient être effectuées. Les modalités pratiques de ces opérations restent à définir mais on peut dire, en gros, qu'elles reviendraient à faire acheter les avions par des banques, celles-ci mettant les appareils à la disposition des compagnies, moyennant un intérêt annuel à débattre. Une telle formule, qui leverait l'obstacle du poids de l'investissement initial, pourrait intéresser, estiment les constructeurs, un grand nombre de compagnies. Elle est malheureusement d'application difficile aux Etats-Unis, la législation de ce pays n'admettant pas l'immatriculation d'avions appartenant à des personnes étrangères.

4° CADENCE DE FABRICATION ENVISAGÉE

La situation actuelle du marché pose au Gouvernement un redoutable problème.

Les constructeurs font valoir, en effet, que sous peine de dissocier leurs équipes de techniciens travaillant sur les chaînes de leurs usines, il est nécessaire de construire au moins huit appareils par an. Mais les responsables des deniers publics observe à juste titre qu'il est au moins imprudent d'engager de lourdes

dépenses sans perspectives certaines de ventes. Confrontée à des arguments aussi valables qu'inconciliables, l'autorité politique devra trancher et nous pensons qu'elle devra le faire assez rapidement.

B. — L'Airbus A 300 B.

Contrairement au Concorde, l'Airbus est un appareil classique qui ne diffère des autres moyens-courriers que par une capacité deux fois plus importante environ que celle d'appareils tels que le Boeing 727. Sa construction ne pose donc aucun problème technique particulier. Ceci explique notamment que cinq ans seulement se seront écoulés entre la présentation de la maquette, en mai 1969, et la livraison aux compagnies toujours prévue pour le printemps 1974.

1° LES DEUX VERSIONS DE L'APPAREIL

L'Airbus est offert actuellement à la clientèle en deux versions dites B 2 et B 4, différant l'une de l'autre par le rayon d'action qui est de 2.600 kilomètres pour la première et de 3.900 kilomètres pour la seconde. L'une et l'autre peuvent transporter 281 passagers en aménagement « tout touriste » et jusqu'à 331 passagers en « haute densité ».

Pour le transport de fret, l'avion dispose de 138 mètres cubes de soute pouvant contenir 28 tonnes. De ce point de vue, les performances sont donc supérieures à celles du D. C. 10 qui ne dispose que de 127,6 mètres cubes.

2° CARNET DE COMMANDES ET PERSPECTIVES

a) *Commandes signées.*

	COMMANDES fermes.	OPTIONS
Air France.....	6 (B2)	10
Ibéria	4 (B4)	8
Sterling Airways.....		3
Lufthansa	3 (B2)	4
S. A. T. A. (Suisse).....	1 (B4)	
	14	25

b) *Perspectives à court terme.*

71 commandes fermes et 56 options sont raisonnablement escomptées à court terme dont 40 achats par les compagnies américaines.

En outre, et ceci est une indication intéressante pour un avenir un peu plus éloigné, les seules compagnies européennes ayant déjà passé commande estiment leurs besoins totaux en Airbus à 118 appareils. L'avenir de l'Airbus paraît donc assez bien engagé en dépit de la concurrence des appareils longs courriers D. C. 10 et Lockheed 1011 que la dévaluation américaine a rendu plus compétitifs puisque leur prix de vente se situe à 19,5 millions de dollars contre 16,5 millions pour l'Airbus (prix 1974).

3° COUT D'EXPLOITATION ET SEUIL DE RENTABILITÉ

L'A 300 B a été optimisé pour une utilisation sur des étapes courtes et moyennes. Sur ce type d'étapes, la version B2 présente un coût d'exploitation inférieur de 15 % à celui des meilleurs appareils moyens-courriers actuels (B 727 ou D. C. 9) et 11 % plus faible que celui des nouveaux triréacteurs D. C. 10 et Lockheed 1011.

4° POSSIBILITÉ DE VERSIONS NOUVELLES

La possibilité de réaliser une version « tout cargo » est liée au développement du moteur C.F. 6.50 de General Electric. L'augmentation de la poussée de ce réacteur permettrait également de proposer des appareils de plus grande capacité. C'est là une perspective intéressante compte tenu de la progression continue du trafic.

C. — **Le Mercure.**

Nous avons déjà signalé l'an dernier les difficultés rencontrées par la commercialisation de cet avion. Mais il faut bien reconnaître que depuis lors, la situation s'est encore sensiblement aggravée sous le double effet de la dévaluation du dollar et d'un « dérapage » des prix beaucoup plus rapide en Europe qu'Outre-Atlantique. C'est ainsi que le Mercure qui possédait un net avantage sur le

Boeing 727.200 son concurrent le plus direct tant au point de vue du prix d'achat que des dépenses d'exploitation, se trouve actuellement sensiblement au même niveau que cet appareil.

Sous ces réserves importantes, il n'est pas question pour autant de contester les qualités aéronautiques de l'avion réalisé par la firme Marcel Dassault nettement plus rapide (0,83 mach au lieu de 0,78) que l'appareil américain, doté d'un système d'atterrissage tout temps et mieux adapté aux liaisons à courte distance (de loin les plus nombreuses) qu'aucun avion actuel.

Il reste que le marché apparaît difficile à conquérir pour les raisons économiques évoquées plus haut et que sans une aide financière substantielle de l'Etat se traduisant par des conditions de crédits attractives, le Mercure sera difficile à placer sur le marché du transport aérien.

En définitive, il convient donc, aussi bien pour la France que pour les pays qui coopèrent à la fabrication de cet avion, d'effectuer, à travers ce programme, un choix entre le maintien et le développement d'une industrie aéronautique européenne et la pérennité de notre dépendance vis-à-vis des Etats-Unis.

D. — Construction de moteurs d'avions civils.

1° LE MOTEUR DE 10 TONNES

La S. N. E. C. M. A. poursuit à parts égales avec la société américaine General Electric la réalisation d'un moteur C. F. M. 56 de 10 tonnes de poussée destiné à équiper des avions de transport subsoniques moyen-courriers ou long-courriers de 150 à 200 places.

Ce réacteur est promis au plus grand avenir car il se caractérise par des performances nettement supérieures à celles des moteurs actuellement en service : rapport poussée sur poids plus élevé, niveau de bruit et consommation spécifique réduits, faible pollution.

Le coût de développement global est estimé à 2 milliards 200 millions de francs, soit 2 milliards à la charge de General Electric et de la S. N. E. C. M. A., cette dernière société devant s'efforcer d'obtenir le concours de motoristes européens à concurrence de 200 millions.

Le programme de développement qui doit s'étaler sur cinq ans environ comprend deux phases : la première dite de démonstration visant à la réalisation de deux moteurs soumis à 350 heures d'essais ; la seconde de « certification » au terme de laquelle interviendra la mise en service du moteur.

Le programme ainsi décrit a failli être remis en question par l'administration américaine qui manifesta, en 1972, son intention d'interdire à General Electric la communication de certains renseignements techniques et l'exportation en Europe de la partie centrale du moteur, celle-ci faisant appel à une technologie avancée développée pour des besoins militaires.

Les actions menées au niveau gouvernemental ont heureusement aplani ces difficultés et abouti à un nouvel accord qui n'a plus à être renouvelé annuellement et qui porte sur l'ensemble du programme de développement jusqu'à la certification du moteur.

Dans l'immédiat, un problème se pose cependant pour la S. N. E. C. M. A. en raison, d'une part, de l'insuffisance des crédits accordés au titre du budget 1973 et, d'autre part, du renchérissement du coût du programme de démonstration qui est passé de 152 à 197 millions de francs. De ce fait, il serait nécessaire de prévoir une dotation supplémentaire de 79,9 millions de francs au collectif de 1973.

2° PARTICIPATION A LA RÉALISATION DU MOTEUR OLYMPUS ÉQUIPANT LE CONCORDE

Les vols d'essai réalisés par l'appareil supersonique franco-anglais, et notamment le voyage de l'avion en Amérique, ont permis de vérifier les performances du groupe propulsif développé par la S. N. E. C. M. A., en collaboration avec Rolls Royce. Par ailleurs, les progrès attendus ont été constatés quant à l'émission de fumée et la réduction du bruit.

Les perspectives commerciales de vente du Concorde posent cependant à la S. N. E. C. M. A. un redoutable problème. Compte tenu du fait que le prix de livraison du moteur a été basé sur un programme de vente de 150 avions correspondant à une cadence de fabrication de 18 réacteurs par mois, la réduction des cadences

à 8 avions par an, soit 4 moteurs par mois, entraînerait pour la S. N. E. C. M. A. un manque à gagner qui pourrait atteindre, en 1982, environ 800 millions de francs courants.

La S. N. E. C. M. A. attend donc du Gouvernement qu'il veuille bien prendre en charge les dépenses supplémentaires afférentes à cette situation et rappelle que, pour sa part, la société Rolls Royce a obtenu du Gouvernement britannique un système de garanties qui la couvre pratiquement contre tous risques et pertes.

3° AUTRES ACTIVITÉS CIVILES

Comme nous l'avons déjà signalé précédemment, la S. N. E. C. M. A. participe également à concurrence de 27 % à la réalisation du moteur C. F. 6.50 de General Electric équipant l'Airbus et contribue à l'amélioration des performances du réacteur J. T. 8 D de Pratt et Whitney propulsant le Mercure.

Elle développe enfin, en coopération avec Rolls Royce un moteur de 3.500 kilogrammes de poussée destiné à l'avion de transport court courrier germano-hollandais de 40 passagers V. F. W. 614 dont la mise au point est financée à 50 % par l'Allemagne fédérale.

Il s'agit là d'une opération très prometteuse et la société Fokker a déjà passé commande de 30 moteurs de série et d'approvisionnements destinés à la réalisation de 30 moteurs supplémentaires.

CONCLUSIONS

En ce qui concerne l'activité de nos transporteurs aériens, votre commission constate que leur trafic s'est développé favorablement et les félicite des résultats obtenus. Elle se réjouit, par ailleurs, des accords réalisés entre Air France, Air Inter et les compagnies de troisième niveau pour améliorer les liaisons aériennes métropolitaines et les relations des centres de province avec l'étranger.

Elle regrette, cependant, que le transport aérien intérieur reste, en raison de ses tarifs trop élevés, réservé à une petite catégorie de privilégiés alors qu'il devrait être accessible à l'ensemble de la population.

Au sujet de l'Aéroport de Paris, nous avons noté les difficultés financières que connaît cet établissement qui ne pourra pas, avec ses ressources propres, faire face à des investissements aussi considérables que la création de Roissy-en-France. Nous regrettons, par ailleurs, les insuffisances des dessertes de Roissy à partir de Paris et de la banlieue et les liaisons très défectueuses entre Orly et Roissy qui ne pourront être valablement assurées que par l'aérotrain. C'est pourquoi nous demandons instamment au Gouvernement de revoir cette question.

Le problème des constructions aéronautiques reste, de loin, le plus préoccupant.

A propos du *Concorde*, la situation a malheureusement peu évolué depuis l'an dernier et si le dossier technique s'est encore amélioré, l'appareil ayant confirmé ses performances et fait la preuve de sa fiabilité, le dossier commercial reste médiocre. Nous restons persuadés, cependant, que la mise en service de l'avion en 1975 par les Britanniques et les Français provoquera de nombreuses commandes de transporteurs mis, en quelque sorte, dans l'obligation de satisfaire les besoins et l'engouement de leur clientèle.

Dans cette affaire, suivant l'heureuse formule prêtée à Talleyrand, il est donc « urgent d'attendre », ce qui suppose que nous prenions le risque de maintenir une cadence minimale de construction pour être en mesure de faire face rapidement à la demande.

La situation de l'Airbus nous apparaît nettement meilleure, cet appareil n'ayant pas de concurrent direct dans sa catégorie.

En revanche, l'avenir du Mercure est incontestablement compromis par la baisse du dollar et la hausse des prix européens qui mettent en cause ses chances vis-à-vis du Boeing 727-200, bien que l'appareil de la firme Marcel Dassault soit plus moderne, plus rapide, mieux adapté aux étapes courtes et doté d'un dispositif d'atterrissage lui permettant de se poser par tous les temps.

Mais, de manière plus générale, votre commission insiste vivement sur la nécessité de mettre au point des formules de vente attractives, claires et précises allant de larges facilités de crédit à la location-vente et au « leasing » en s'inspirant, notamment, des conditions consenties par l'« Eximbank » aux acheteurs de produits américains.

Il est illusoire, en effet, d'espérer vendre des matériels d'un coût unitaire élevé en quantité importante en continuant à imposer à la clientèle potentielle de longs mois de négociations en vue du montage d'une opération financière qui constitue à chaque fois un cas d'espèce.

Enfin, en ce qui concerne le moteur de 10 tonnes — réacteur « sec », silencieux et non polluant — dont la S.N.E.C.M.A. poursuit la mise au point avec la société américaine General Electric, nous nous félicitons que les difficultés intervenues dans cette collaboration aient été surmontées, mais nous nous préoccupons de l'emploi de ce matériel et aimerions avoir sur ce point quelques précisions.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1974 concernant l'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE.