

N° 101

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1975, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME XIII

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Joseph Voyant, secrétaires ; Charles Allières, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Raymond Villatte, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 37), 1235 (tome XIX) et in-8° 169.

Sénat : 98 et 99 (tomes I, II et III, annexe 29) (1974-1975).

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

SOMMAIRE

	Pages.
Brève présentation de l'avis.....	3
Introduction	5
I. — La Compagnie nationale Air France.....	7
II. — L'Union des transports aériens.....	12
III. — Air Inter.....	14
IV. — L'Aviation de troisième niveau.....	18
V. — L'Aéroport de Paris.....	23
VI. — Les Aéroports de province et d'Outre-Mer.....	28
VII. — Les constructions aéronautiques :	
A. — Le Concorde.....	31
B. — L'Airbus	35
C. — Le moteur C. F. M. 56.....	38

BREVE PRESENTATION DE L'AVIS

Dans cette étude couvrant un vaste secteur d'activité, votre rapporteur pour avis a particulièrement souligné les points suivants :

En ce qui concerne **Air France**, il a noté les difficultés graves que connaît cette entreprise nationale dans la conjoncture économique présente qui affecte le transport aérien dans l'ensemble du monde, mais plus particulièrement en Europe.

Il a souligné, notamment, le surcroît considérable de dépenses résultant de *l'augmentation très sensible du prix du carburant* et les problèmes que va poser la mise en service de Concorde.

A propos de l'**Union des Transports aériens (U. T. A.)**, il a observé que cette société privée rencontre également certaines difficultés, malgré une progression sensible de son trafic.

Le même problème se pose pour **Air Inter** qui est, de plus, confrontée à la concurrence des transports terrestres et voit, dans ces conditions, son trafic stagner au niveau atteint en 1973.

Consacrant un chapitre spécial à l'**aviation dite de « troisième niveau »**, il estime indispensable de soutenir cette activité qui contribue efficacement au désenclavement des principaux centres de province.

Au sujet de l'**Aéroport de Paris**, le rapporteur rappelle *la mise en service de l'aéroport de Roissy-en-France* et la charge très lourde des investissements supportés par l'établissement ; il déplore le retard apporté à la réalisation de liaisons ferroviaires et routières rapides avec l'agglomération parisienne.

Faisant enfin le point de la situation de nos **constructions aéronautiques**, le rapporteur présente successivement les dossiers de Concorde, de l'Airbus et du moteur de 10 tonnes.

A propos de *Concorde*, qui s'avère une réussite technique indiscutable, il souligne *les difficultés d'ordre commercial* que rencontre actuellement l'appareil et la charge financière qui en résulte.

Il estime, cependant, que la mise en service de l'avion à la fin de 1975, ou au début de 1976, pourrait décider un certain nombre de compagnies à l'acquérir. Il souhaite, cependant, qu'on étudie, dès maintenant, une version développée de l'avion en collaboration avec les constructeurs américains.

En ce qui concerne l'*Airbus*, il note que cet avion connaît également certaines difficultés à déboucher sur le marché international, mais estime que cette situation ne devrait être que provisoire, l'appareil occupant un « créneau » particulièrement intéressant parmi les moyens courriers.

Il se félicite, en revanche, de la collaboration efficace qui s'est instaurée entre General Electric et la S. N. E. C. M. A. pour la réalisation du *moteur de 10 tonnes* (C. F. M. 56).

Compte tenu de ces observations, il donne un **avis favorable** à l'adoption des crédits de l'Aviation civile.

Mesdames, Messieurs,

S'adressant à une clientèle relativement fortunée, utilisant une quantité importante de carburant par unité de trafic, **le transport aérien rencontre actuellement des difficultés sans précédent** qui amènent les compagnies à reconsidérer leurs conditions d'exploitation.

La plupart des grandes sociétés, qu'elles soient américaines ou européennes, dont les recettes croissaient annuellement de 12 à 15 %, ont vu ce taux d'expansion régresser ou, au mieux, se maintenir, tandis que *leurs dépenses s'accroissaient en moyenne de 14 %* sous l'effet conjugué de la hausse brutale des carburants et des salaires, ces derniers subissant les conséquences de l'inflation.

Les achats d'hydrocarbures, dont le prix a plus que triplé en quelques mois, représentent aujourd'hui 25 à 28 % des dépenses d'exploitation et on estime à 8 milliards de francs la charge supplémentaire à laquelle ont dû faire face, de ce seul fait, l'ensemble des compagnies.

A ce facteur, il convient d'ajouter :

— les hausses de salaires, particulièrement importantes en Europe, qui, s'appliquant à un effectif global de 800 000 personnes, atteignent 40 % des frais d'exploitation ;

— l'aggravation du coût d'utilisation des installations portuaires représentant un supplément de 4,6 milliards de francs ;

— les dépenses entraînées par l'obligation de respecter les nouvelles normes de l'environnement : moteurs moins bruyants, moins polluants et plus économiques, ayant pour conséquence, à ce seul titre, des frais d'équipement de l'ordre de 12 milliards de francs.

En dépit des réajustements de tarifs, qui ont été de 13 à 19 % pour le premier semestre et pourraient atteindre de 10 à 15 % pour le second, rares sont les compagnies qui ont pu faire face à cette situation et beaucoup d'entre elles annoncent *des déficits impressionnants*.

En bref, le transport aérien ne crée plus un « cash flow » suffisant pour couvrir ses besoins et doit se tourner vers des sources de financement extérieures, au moment où les taux d'intérêt atteignent des valeurs excessives.

En dehors des hausses de tarifs déjà évoquées mais qui se trouvent limitées par la crainte d'un effondrement du trafic, les compagnies dont l'esprit de coopération n'était pas jusqu'ici le point fort cherchent à coordonner leurs activités et à mieux proportionner la capacité offerte à la demande potentielle des usagers. Quelques résultats encourageants de cette politique, engagée dès le début de 1973, se manifestent déjà et on a noté, par exemple, une augmentation de 2,2 % du taux d'occupation des appareils, mais il reste encore beaucoup à faire, notamment sur l'Atlantique-Nord.

Certains ont été jusqu'à suggérer, pour lutter contre la surcapacité offerte, *la création d'un fonds de rachat des appareils usagés* à la fois coûteux, bruyants et polluants que l'application scrupuleuse des règles de sécurité maintient en état de voler quinze ans et plus, après leur mise en service.

Cette idée, pour intéressante qu'elle soit, apparaît difficile à réaliser mais elle donne, du moins, une idée de la gravité du problème.

Comme nous le verrons en examinant la situation respective des entreprises françaises, **nos compagnies aériennes ne sont pas moins touchées que les autres sociétés**. Elles rencontrent même, sur le réseau européen, deux difficultés supplémentaires les empêchant d'accroître convenablement leurs tarifs : la concurrence des moyens de transport terrestres et celle des « charters » dont la part est passée, en dix ans, de 6 à 40 %.

Il serait cependant excessif de conclure à un déclin sans remède du transport aérien alors que la situation présente apparaît due bien davantage à des éléments conjoncturels qu'à une désaffection des usagers, le nombre de ceux-ci se maintenant ou progressant sur la plupart des liaisons.

Mais si les compagnies, et en particulier les nôtres, peuvent espérer en quelques années retrouver leur équilibre par un meilleur emploi de leur matériel et en coordonnant leurs activités, il est certain que les constructions aéronautiques auront à souffrir plus durablement de l'effort entrepris par le plus grand nombre des sociétés pour résorber leur parc et limiter leurs investissements.

I. — LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

1° Flotte.

La flotte en service se présentait comme suit, au 1^{er} novembre 1974 :

Boeing 747	14
Boeing 747 (cargo)	1
Boeing 707 (passagers)	27
Boeing 707 (cargos)	5
Boeing 727	20
Airbus A 300	3
Caravelle	30
Boeing 737	2

En outre, la filiale Air Charter International exploite une flotte comprenant deux Boeing 727 et quatre Caravelle.

La durée d'utilisation résiduelle des appareils est de quinze ans ou plus pour les Boeing 747, 727 et 737 et l'Airbus, mais de cinq ans seulement pour les Caravelle et les Boeing 707. On notera, à ce propos, qu'Air France est aujourd'hui la dernière compagnie à utiliser des « Caravelle », celles-ci ayant été malheureusement remplacés par des moyens-courriers américains.

2° Utilisation du parc.

Le nombre respectif des différents types d'avions ne rend pas compte de l'importance réelle de ceux-ci dans l'offre de trafic qui se répartit comme suit, en 1974, en millions de sièges/kilomètre offert :

Boeing 747	1 011
Boeing 707	317
Airbus	179
Boeing 727	194
Caravelle	87
Boeing 737	127

On voit l'importance de la place prise par le Boeing 747 qui a maintenant largement supplanté les Boeing 707 et représente *plus de la moitié* de la capacité totale commerciale de la compagnie.

3° Activité de la compagnie.

a) RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1973

Le trafic total de voyageurs a atteint 15,4 milliards de passagers/kilomètre contre 13,6 en 1972, marquant une progression de 11 % contre 11,3 % pour l'ensemble des compagnies régulières.

Dans le détail, ce taux d'évolution varie fortement suivant les zones géographiques. C'est ainsi qu'il a atteint :

Sur l'Atlantique Nord	— 2 %.
Sur l'Europe et l'Afrique du Nord.	+ 9 %.
Sur l'Europe et l'Extrême-Orient ..	+ 33 %.
Sur l'Atlantique Sud	+ 10 %.

Le seul point faible a donc été pour Air France l'Atlantique Nord où la progression des compagnies concurrentes a été de 6 %.

Pour le fret, les résultats sont particulièrement satisfaisants avec un taux de progression de 17 % (contre 15 % pour les principaux concurrents).

Le trafic « charter » reste insignifiant, soit 5,6 % du total (pour Air France et sa filiale Air Charter).

b) PRÉVISIONS POUR 1974

Sur la base des résultats connus en octobre 1974, on prévoyait pour l'ensemble du présent exercice l'évolution suivante du trafic par rapport à 1973 :

Atlantique Nord	+ 6 %.
Europe—Afrique du Nord	+ 4
Europe—Extrême-Orient	+ 16
Atlantique Sud	+ 15
	<hr/>
Total	+ 10 %.

Ces résultats sont particulièrement encourageants si on les rapporte à ceux de l'ensemble du transport aérien qui n'a progressé que de 2 %.

Le coefficient de remplissage des appareils est estimé à 59,75 % en 1974 contre 59,22 % en 1973. Il dépasse 60 % sur l'Afrique, l'Europe, la Métropole et les Antilles.

Comme nous l'avons signalé, il n'y a donc pas, à proprement parler, de crise du trafic, du moins jusqu'à maintenant.

4° Situation financière.

Le résultat de l'année 1973 s'était soldé par une perte d'exploitation de 37,8 millions de francs compensée, il est vrai, par diverses opérations, notamment la vente d'appareils qui ont rapporté à la Compagnie près de 50 millions de francs.

L'exercice 1973 s'est donc traduit par un excédent des dépenses, celles-ci ayant progressé de 12 % tandis que les recettes ne croissaient que de 10 %. Il convient cependant de préciser que ce résultat négatif était imputable, pour une part, à *la grève des contrôleurs aériens* qui avait entraîné une perte évaluée à 120 millions de francs.

Pour l'exercice 1974, la situation d'Air France s'est considérablement détériorée en raison essentiellement de la hausse très sensible du coût du carburant qui, pour *les huit premiers mois du présent exercice* représente déjà un supplément de dépenses de 566 millions de francs, soit 24 % des charges totales contre 9 % en 1973.

On prévoit donc, pour 1974, un déficit de l'ordre de 450 millions de francs, en dépit de la progression de 28 % des recettes commerciales.

Cette situation, qui n'est pas particulière à notre Société nationale, souligne l'impact considérable des hausses du kérosène sur l'exploitation du transport aérien et l'importance des économies à réaliser pour rétablir la situation.

5° Problème particulier posé à Air France par l'exploitation du Concorde.

Aspect financier.

Le prix d'achat des quatre appareils qui doivent être livrés à Air France, respectivement en septembre 1975, janvier, août et juillet 1976, est estimé à 946,1 millions de francs, somme à laquelle il faut ajouter le montant des pièces de rechange évalué actuellement à 450 millions de francs.

C'est donc à un investissement de 1396 millions de francs que notre Société nationale doit faire face (non compris les 24 millions de francs concernant les supports logistiques nécessaires), soit 349 millions de francs par appareil.

Conditions d'exploitation.

La détermination des tarifs pose à Air France un problème particulièrement délicat. Cependant, comme nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises, la faible capacité de l'avion et l'attrait qu'il ne manquera pas d'exercer sur une fraction de la clientèle a permis à notre Compagnie nationale de retenir les hypothèses suivantes :

- Sur Paris—New York : tarif 1^{re} classe + 10 % ;
- Sur Paris—Amérique du Sud : tarif 1^{re} classe + 15 % ;
- Sur Paris—Tokyo : tarif 1^{re} classe.

Un point jugé *essentiel* est la coopération étroite avec la British Airways, co-utilisatrice de l'avion, qu'il s'agisse des dessertes, des horaires, de la standardisation des équipements et des pièces de rechange.

En ce qui concerne *le taux d'utilisation*, on pense que Concorde pourrait effectuer deux aller et retour par jour en adoptant l'horaire suivant (en heures locales) :

Paris	Départ : 10 heures ;
New York	Arrivée : 8 h 40 ;
	Départ : 10 h 40 ;
Paris	Arrivée : 19 h 10 ;
	Départ : 22 heures ;
New York	Arrivée : 20 h 40 ;
	Départ : 22 h 40 ;
Paris	Arrivée : 7 h 10 ;
	Départ : 10 heures.

Une telle rotation est intéressante dans la mesure où elle tire le meilleur parti de la capacité et de la vitesse de l'avion ; mais il est certain que le vol de nuit New York—Paris sera sévèrement concurrencé par les services en subsoniques quittant, par exemple, New York vers 19 heures pour arriver à Paris au début de la matinée.

Par ailleurs, les délais relativement courts prévus pour les « demi-tours » seront particulièrement contraignants et tout incident mécanique, même minime, se répercutera sur l'ensemble des vols suivants.

En résumé, *les principaux problèmes qui se posent à Air France sont les suivants :*

a) Montant élevé de l'investissement dont les modalités de financement ne sont toujours pas définies ;

b) Obtention des droits de trafic, tant en ce qui concerne la desserte commerciale ou technique des aéroports que le survol des territoires, problèmes qui restent à négocier ;

c) Exploitation concurrentielle ou en pool avec les compagnies étrangères qui pourraient demander des compensations ou exiger un partage des recettes.

On voit qu'il reste encore de nombreuses questions en suspens et que le Gouvernement devra se hâter de les régler s'il veut parvenir, comme il nous l'a déclaré, à mettre Concorde en service à la fin de 1975.

II. — L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS (U. T. A.)

1° Flotte.

La flotte en service au 1^{er} septembre 1974 comprenait les appareils suivants :

Douglas D.C. 10-30	4
Douglas D.C. 8-63	2
Douglas D.C. 8-62	4
Douglas D.C. 8-53	1
Douglas D.C. 8-55 F (cargo)	3
Caravelle 10 R	1

Par suite de divers incidents techniques ayant affecté notamment les D.C. 10, la durée d'utilisation des appareils n'a été que de 9,6 heures par jour au lieu de 11 en 1972.

Un D.C. 10 supplémentaire entrera en service en 1975. Ce même type d'appareil a fait l'objet de deux options qui seront levées ultérieurement. En outre, la Compagnie devrait recevoir prochainement un quatrième appareil cargo du type D.C. 8-55 F.

2° Trafic.

RÉSULTATS DE 1973

En dépit de la *grève des contrôleurs aériens* et du *boycott* qu'a subi la Compagnie dans le Pacifique à la suite de la reprise de nos essais nucléaires, la progression du trafic de l'U.T.A. a été sensible : + 14,8 % en passagers-kilomètres et + 32,2 % pour le fret, taux très supérieurs à la moyenne des sociétés membres de l'O.A.C.I. De plus, le coefficient d'occupation des sièges s'est maintenu au niveau élevé de 56,4 % et celui de chargement global est passé de 54,8 % à 56,2 % en raison d'un nouveau développement du volume de fret.

Les meilleurs résultats ont été enregistrés sur l'Extrême-Orient (+ 32,2 %) et l'Afrique australe (+ 31,2 %).

Avec 2 692 millions de passagers/kilomètres et 198 millions de tonnes/kilomètres de fret, l'U. T. A. se situe au trente-quatrième rang des compagnies régulières pour les passagers et au vingt-deuxième rang pour les marchandises.

PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1974

Le trafic de passagers et de marchandises a continué à progresser à raison, respectivement, de 18, % et de 27,6 % pour les huit premiers mois de 1974.

Au cours de la présente année, le réseau desservi a subi quelques modifications. Une nouvelle escale a été ouverte à Pago-Pago sur la liaison Papeete—Los Angeles et à Bahrein sur la ligne d'Extrême-Orient. Enfin, une liaison directe a été créée entre Nouméa et Tokyo.

Aucune modification n'est envisagée au cours de l'année 1975.

3° Situation financière.

Pour un chiffre d'affaire de 1 082,6 millions de francs, les dépenses d'exploitation ont atteint, en 1973, 1 093 millions, d'où un solde déficitaire de 10,4 millions de francs que diverses opérations annexes ont ramené à un déficit net de 5,4 millions de francs.

L'année 1974 sera, pour l'U. T. A. comme pour les autres Compagnies, lourdement obérée par la hausse des carburants s'ajoutant aux autres charges. En dépit de hausses de tarif, des mesures d'économie réalisées et de la progression sensible du trafic, il faut donc s'attendre à un déficit du compte d'exploitation de l'ordre de 40 à 45 millions de francs.

Ce résultat doit cependant être considéré comme satisfaisant dans la conjoncture présente et nous nous devons de féliciter l'U. T. A. pour le dynamisme commercial dont la société continue à faire preuve, en particulier dans le domaine du fret.

III. — AIR INTER

A. — La flotte.

La composition de la flotte en service au 1^{er} novembre 1974 était la suivante :

Vickers Viscount	9
Fokker F 27-500.....	9
Caravelle III	16
Caravelle XII	5
Mercure	5

Ce parc doit être « complété » d'ici à la fin de la présente année par la livraison d'un Mercure, les quatre derniers devant progressivement entrer en service au cours de l'année 1975.

La livraison de ces appareils a posé à Air Inter *un certain nombre de problèmes tenant*, en premier lieu, au retard dans les livraisons, en second lieu, au défaut d'équipement des avions et, enfin, à la limitation à dix du nombre des avions construits.

Il convient de rappeler, en effet, que le premier Mercure a été livré à Air Inter le 16 mai 1974, alors qu'aux termes du contrat passé entre la Société Marcel Dassault et cette compagnie, il aurait dû l'être le 30 octobre 1973. De plus, ce premier avion n'était pas strictement de série et, comme les cinq modèles suivants, il n'était pas équipé comme prévu du système d'atterrissage tous temps, ce qui a nécessité ou nécessitera un retrait du service en vue d'un complément d'équipement par le constructeur.

Les rattrapages sont garantis par des retenues calculées sur la base de 4 millions de francs par avion, somme à laquelle s'ajoutent 2 millions de francs pour mise en conformité sur le plan du bruit.

Mais la limitation de la série du Mercure à dix exemplaires posait à Air Inter le problème beaucoup plus grave de la fourniture des pièces de rechange qui risquaient d'atteindre des prix exorbitants et de rendre l'appareil commercialement inexploitable.

Cette difficulté apparaît aujourd'hui réglée, du moins au niveau d'Air Inter, le constructeur et l'Etat lui garantissant pour douze ans le coût d'entretien à l'heure de vol prévu au contrat d'achat, coût voisin de celui du Boeing 727-200, soit 1 700 F.

B. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS DE 1973

En raison de l'arrêt d'exploitation de février-mars causé par le conflit de la navigation aérienne, le nombre des passagers transportés en 1973 n'a progressé que de 7,23 % par rapport à 1972 au lieu des 15 % prévus.

En voyageurs et voyageurs/kilomètre, l'évolution se présente comme suit :

	<u>1972</u>	<u>1973</u>
Passagers	3 834 316	4 111 896
Passagers/kilomètre	1 791 892 000	1 931 411 000

Bien que légèrement inférieur à celui de 1972, le coefficient de remplissage se maintient au niveau élevé de 66,6 %.

La part d'Air Inter dans le trafic intérieur aérien (Corse comprise) est passée de 72,06 à 73,07 %.

Non compris l'activité des compagnies de troisième niveau, ce trafic a atteint en 1972 : 4 986 000 passagers.

Trafic des principales lignes.

Le nombre des passagers transportés sur les principales radiales et transversales a évolué comme suit :

	<u>1972</u>	<u>1973</u>
Lignes radiales.		
Paris—Marseille	518 674	545 503
Paris—Lyon	477 463	486 624

	1972	1973
Paris—Toulouse	372 431	390 620
Paris—Nice	322 347	358 504
Paris—Bordeaux	295 627	323 230
Paris—Strasbourg	144 067	161 613
Paris—Grenoble	140 694	142 834
Paris—Nantes	141 634	133 326
Paris—Montpellier	117 341	123 634

Lignes transversales.

Lyon—Nice	58 015	67 073
Lille—Lyon	45 439	51 309
Lyon—Marseille	32 708	39 770
Marseille—Bordeaux	33 846	34 075
Nantes—Lyon	34 422	33 809

Comme on peut le constater, le trafic des lignes rayonnant de Paris l'emporte de loin sur celui des liaisons transversales, l'activité de ces dernières se développant toutefois plus rapidement : + 12,7 % contre 6,7 %.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1974

Au cours des huit premiers mois de l'année, les résultats obtenus pouvaient laisser espérer que le trafic de la présente année se situerait à 10 % environ au-dessus de celui de 1973 (affecté, il est vrai, par les grèves du printemps), mais la baisse sensible enregistrée depuis le début de septembre conduit aujourd'hui à penser que *le nombre de passagers transportés se situera entre 4 millions et 4 050 000*, soit légèrement en dessous du résultat de l'an dernier.

C. — Situation financière.

Le compte d'exploitation de l'exercice 1973 fait apparaître une perte d'exploitation de 3 millions de francs malgré une progression des recettes de 14,4 %.

Sur 826 millions de francs de dépenses, le poste le plus important est constitué par les frais de personnel qui représentent 31 % du total.

La plupart des grandes liaisons radiales ont été bénéficiaires, sauf Paris—Nice. Toutes les liaisons transversales ont été déficitaires, à l'exception de Mulhouse—Marseille.

Pour 1974, l'effet cumulé des hausses de salaires, de l'augmentation du coût des carburants et de la stagnation du trafic laisse présager un *bilan d'exploitation déficitaire de 40 à 45 millions de francs*.

Comme nous l'avons indiqué au début de ce rapport, Air Inter souffre particulièrement de la *concurrence des transports intérieurs* qui l'empêche de relever ses tarifs au niveau financièrement souhaitable. Il y a là, pour notre compagnie intérieure, un problème grave pour son avenir, la situation énergétique et économique actuelle n'apparaissant pas devoir s'améliorer avant plusieurs années.

IV. — L'AVIATION DE TROISIEME NIVEAU

Le maillage assez large du réseau intérieur par Air Inter est aujourd'hui complété par un certain nombre de liaisons aériennes dues presque toutes à *des initiatives régionales* et appuyées financièrement par les collectivités locales. C'est ainsi que se sont développées, au cours des dernières années, **66 compagnies dites de troisième niveau**, dont 15 sont agréées pour effectuer des liaisons régulières et 51 sont limitées au transport à la demande.

L'ensemble de ces sociétés a réalisé en 1973 environ 2,5 % du trafic kilométrique passager aérien français.

Nous avons jugé bon de nous pencher sur cette activité en limitant notre étude aux compagnies régionales régulières groupées depuis 1970 au sein de l'Association des Transports aériens régionaux (A. T. A. R.).

A. — Flotte.

Le matériel volant mis en œuvre par les compagnies régionales, au 1^{er} octobre 1974, se présente comme suit :

	PROPULSION	NOMBRE	PLACES
<i>Avions français.</i>			
Nord 262	T/P	6	29
Potez 840	T/P	1	18
Mystère 20	J	2	12
Corvette 100	J	2 + 6 *	14
		11 + 6	
<i>Avions européens.</i>			
Dart Herald	T/P	2	50
Fokker 27	T/P	7	44
Hawker Siddeley	T/P	3	56
Fokker 28	J	1 + 1 *	65
B. N. Islander	P	3	9
Pilatus	T/P	7	7
		23 + 1 *	
<i>Avions américains.</i>			
D. C. 3	P	1	30
Beechcraft 99	T/P	24	15
D. H. Twin Otter	T/P	12	19
Beech, Cessna	P	27	10
		64	

T/P Turbopropulseur ; J Turboréacteur ; P Moteur à pistons ; * Avions en attente de livraison 1974-1975.

B. — Personnel et réseau.

Ces compagnies emploient plus de 1 000 personnes, dont 350 navigants et un personnel d'entretien de haute valeur technique numériquement équivalent. La plus grande partie de ces emplois ont été créés en province, dans les principaux centres d'exploitation ou d'entretien tels que Chambéry, Dinard, Tours, Limoges, Lyon, Reims, Rodez, etc.

En 1974, un réseau de 58 lignes régulières permanentes et une dizaine de lignes saisonnières desservent une soixantaine de villes françaises et étrangères. Ces lignes ont été généralement créées à la demande et avec l'appui des collectivités locales et de la D. A. T. A. R. Les deux tiers d'entre elles assurent des liaisons directes entre villes de province, leur donnant ainsi un outil de communication rapide et direct.

Les ouvertures de lignes permanentes intérieures et internationales sous pavillon des compagnies régionales ont concerné, cette année, les liaisons suivantes :

Paris—Colmar.	Caen—Londres.
Paris—Angers—Lyon.	Reims—Londres.
Lyon—Rodez.	Poitiers—Tours—Londres.
Lyon—Rennes.	Colmar—Nancy—Londres.
Pau—Bordeaux.	Saint-Nazaire - Nantes
Limoges—Agen.	—Toulouse.
	Nantes—Rouen—Lille.

C. — Trafic.

Le trafic régulier de voyageurs réalisé en 1973 a été le suivant par compagnie :

Air Alpes	85 795
Air Centre	959
Air Champagne-Ardennes	4 126
Air Limousin	17 623
Air Littoral	5 475
Air Paris	10 494
Air Vosges	2 305
Avia Taxi France	11 888

Europ Air	453
Europe Aéro Service.....	30 516
Pyrénair	3 994
Rousseau Aviation	169 342
Sud Air Transport.....	1 831
Touraine Air Transport.....	52 236
Uni Air Rouergue.....	13 106
	<hr/>
Total	410 143

En outre, ces entreprises ont transporté durant la même année environ 100 000 passagers en charters et 200 000 pour le compte d'Air Inter et d'Air France, soit au total plus de 700 000 personnes.

D. — Regroupements ou complémentarité.

En décidant de s'associer au sein de l'A. T. A. R., les compagnies de troisième niveau ont déjà montré qu'elles étaient conscientes de la difficulté de poursuivre isolément une activité artisanale. Les contraintes de l'infrastructure et du matériel les conduisent aujourd'hui à rechercher une concertation plus étroite, celle-ci n'ayant pu toujours se réaliser dans le cadre de l'A. T. A. R.

C'est ainsi que les sociétés exploitant du matériel léger, c'est-à-dire Air Champagne-Ardennes, Air Limousin, Air Rouergue et Pyrénair s'appuient sur Air Alpes, tandis que le groupe Touraine Air Transport réunit dans cette même optique de complémentarité Air Rousseau, Taxi Avia France, Air Poitou-Charente, Air Toulouse et Air Périgord.

Enfin, les sociétés Europ Aéro Service, Rousseau Aviation, Touraine Air Transport et Taxi Avia France exploitant les appareils de 40 à 120 places ont, sans abandonner l'A. T. A. R., adhéré au Syndicat national des transporteurs aériens français où ils sont ainsi associés indirectement à Air France.

L'idée de complémentarité défendue surtout par Air Inter et Air France rencontre moins de faveur auprès des compagnies de troisième niveau et des usagers.

Il peut paraître séduisant, en effet, de demander à ces entreprises de se limiter à rabattre du trafic vers les grands aéroports régionaux mais, outre que les passagers s'accommodent mal d'une rupture de charge, les compagnies « principales » ne disposent pas

toujours de la surcapacité nécessaire pour absorber cet apport. De plus, les frais d'exploitation deviennent vite insupportables sur une étape courte.

L'association avec les grandes compagnies s'est donc plutôt manifestée par des formules d'affrètement.

E. — Relations des compagnies régionales avec Air Inter et Air France.

Air Inter affrète actuellement Touraine Air Transport et Rousseau Aviation pour l'exploitation de cinq lignes à faible trafic : Paris—Belfort, Paris—Rennes, Paris—La Rochelle, Paris—Limoges et Lille—Strasbourg.

Il est intéressant de souligner à ce propos que Touraine Air Transport a proposé de reprendre à son compte l'exploitation des liaisons Paris—Belfort, Paris—La Rochelle et Paris—Lille qu'Air Inter va abandonner, tandis qu'Air Alsace reprendrait Paris—Belfort.

Quant aux relations avec Air France, elles sont définies par un protocole d'accord signé en 1972 avec l'A. T. A. R. qui prévoit trois formules :

— exploitation sous pavillon d'Air France avec un appareil affrété à la compagnie régionale et mis en œuvre par elle, la compagnie nationale assumant totalement le risque commercial de l'opération ;

— exploitation conjointe d'Air France et de la compagnie régionale avec partage des risques commerciaux ;

— exploitation par la compagnie régionale sous son propre pavillon et à ses frais avec l'aide technique et commerciale d'Air France.

C'est dans ces conditions que sont exploitées 18 liaisons entre divers centres de province et l'étranger, par contrats liant Air France avec Air Alpes, Touraine Air Transport et Rousseau Aviation.

F. — Rôle économique.

L'activité des compagnies régionales qui s'est traduite par un chiffre d'affaires hors taxes de 160 millions de francs en 1973, a des retombées économiques importantes dans l'économie régionale à différents niveaux :

Directement, par les ressources financières apportées :

— aux gestionnaires d'aéroport, sous forme de taxes et de redevances diverses ;

— à l'économie locale et régionale par l'implantation d'ateliers et de surfaces techniques d'exploitation, la création de quelques 1 000 emplois de personnel de haute qualification et le versement d'une masse salariale qui, en 1973, s'est élevée à 40 millions de francs.

Indirectement, par les échanges économiques et le phénomène d'entraînement qu'elles provoquent sur l'économie régionale, ainsi que par le supplément de motivation qu'elles apportent aux industriels qui cherchent à décentraliser leur entreprise en province.

Votre commission se préoccupe donc tout particulièrement de la situation de cette aviation de troisième niveau pour le développement de laquelle les collectivités locales ont consenti souvent de lourds sacrifices.

Elle s'inquiète de la répercussion que va avoir pour ces entreprises économiquement fragiles la hausse des carburants, des salaires et des équipements. Elle souhaite donc que le Gouvernement se penche sur les problèmes financiers particulièrement ardues qui se posent à elles, en prenant en compte que l'existence de liaisons rapides entre la capitale et la province et entre les principaux centres régionaux et l'étranger est *une condition indispensable de la décentralisation industrielle et du rééquilibrage économique de notre pays.*

V. — L'AÉROPORT DE PARIS

A. — Activité en 1973.

Le conflit de la navigation aérienne a pesé sur les résultats de l'an dernier qui se caractérisent par une croissance nettement moins rapide que précédemment, ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

Mouvements d'avions : 310 700 (+ 0,2 %) ;

Passagers : 17,1 millions (+ 6,2 %) ;

Fret : 324 000 tonnes (+ 14,4 %).

En « neutralisant » cette interruption de trafic, on obtient un taux d'expansion de 5 % pour les mouvements, 11 % pour les passagers et 19 % pour le fret.

Par rapport aux grands aéroports européens, Paris occupe toujours la deuxième place, pour les passagers, derrière Londres (26,4 millions) mais largement devant Francfort (10,6 millions).

Mais, en dépit des remarquables progrès réalisés dans le domaine du fret, Paris reste au troisième rang derrière Londres (502 000 tonnes) et Francfort (401 000 tonnes).

Répartition du trafic par zone :

Les passagers locaux se répartissent comme suit par région d'origine ou de destination :

Métropole	27,9 %
Europe des Neuf.....	29,6 %
(dont Londres)	11,6 %
Autres pays d'Europe.....	16,9 %
Afrique du Nord.....	6,7 %
Afrique (autres pays)	3,9 %
Amérique du Nord.....	9,5 %
Amérique du Sud.....	1 %
Moyen-Orient et Extrême-Orient.....	4,5 %

On constate une progression nettement supérieure à la moyenne sur le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord et l'Amérique du Sud, l'augmentation la plus faible étant enregistrée sur l'Europe et l'Amérique du Nord.

B. — Premières indications pour 1974.

La crise énergétique et les désordres monétaires qui s'en suivent se sont traduits par une quasi-stagnation du trafic de passagers, le volume de fret continuant à s'accroître d'environ 10 %. Cette situation n'est pas particulière à Paris et affecte également Francfort et Londres. En ce dernier point, le nombre des passagers a même décru de 2 à 3 %.

C. — Résultats financiers.

Le bilan de l'exercice 1973 s'est soldé par une perte de 20,1 millions de francs dont 18 millions au titre de l'exploitation.

Les investissements, dont près de 80 % sont encore consacrés à la construction de la première tranche de l'aéroport de Roissy, ont atteint 532 millions de francs en 1973, après avoir culminé à 586 millions en 1971. Ceci résulte surtout de la réduction très importante des dépenses effectuées à Orly, celles concernant Roissy ayant encore légèrement progressé.

Ces opérations sont financées à plus de 55 % par des emprunts, la dotation en capital de l'Etat restant inchangée à 95 millions de francs.

On constate, en conséquence, un accroissement sensible du service de la dette qui se traduit par une charge de 162,4 millions contre 131 l'an dernier.

Pour 1974, on prévoit un déficit d'exploitation de l'ordre de 100 millions de francs résultant à la fois de la stagnation du trafic et du renchérissement de l'ensemble des charges. Cette situation conduit l'Aéroport de Paris à prendre des mesures strictes d'économie allant de la suspension de l'embauche au report des investissements jugés non urgents. C'est ainsi qu'un certain nombre de travaux concernant notamment la deuxième tranche de Roissy seront différés d'un an ou davantage en fonction de besoins réels qui se manifesteront.

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

La mise en service de la première tranche de l'aéroport de Roissy-en-France, le 13 mars dernier, constitue *un double exploit* dans la mesure où les délais de réalisation de cet important investissement ont été respectés ainsi, d'ailleurs, que son coût, soit 1 630 millions de francs.

Nous voudrions rappeler, à propos de cette réalisation, les lacunes du statut de l'aéroport de Paris qui ne prévoit aucun mécanisme de recours automatique à l'Etat. C'est ainsi que cet établissement a supporté 85 % de la charge afférente à la construction de ce nouvel aéroport. On imagine aisément, compte tenu du niveau du loyer de l'argent, la charge qui pèse de ce fait sur le budget d'exploitation de l'établissement et personne ne s'étonnera dès lors de l'importance des taxes demandées aux concessionnaires.

Quoi qu'il en soit, Paris se trouve maintenant doté d'un *troisième aéroport situé à 28 kilomètres seulement du centre*. La première tranche mise en service pourra traiter 10 millions de passagers. La seconde tranche — dont la réalisation a été reportée à 1979 — est prévue pour recevoir 30 millions de voyageurs.

Après l'achèvement de la troisième tranche envisagée pour 1985-1990, la capacité atteindra 70 à 80 millions de passagers.

Il est à peine besoin de souligner que ces prévisions sont susceptibles d'être profondément modifiées si le climat économique présent continue à se dégrader.

Dans l'immédiat, l'ouverture de Roissy-en-France pose trois problèmes principaux : celui des liaisons avec la capitale et Orly, celui de sa desserte par les compagnies aériennes, enfin celui des nuisances.

Au point de vue des *dessertes*, la *priorité a été donnée à la route* et, dans cette optique, le Gouvernement a accéléré les travaux de réalisation de l'autoroute B 3 s'embranchant sur l'antenne de Bagnolet (effectivement ouverte en octobre) qui double l'autoroute du Nord.

Au plan ferroviaire, une voie doit, en 1976, relier Roissy à la gare du Nord. Lorsque la connexion entre les voies de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. sera réalisée, Roissy se trouvera en fait relié à Orly à travers la capitale.

Dans l'immédiat, on ne peut que regretter toutefois la mauvaise qualité des liaisons routières du nouvel aéroport avec Paris et surtout de Roissy avec Orly (une heure et demie de trajet en moyenne).

*
* *

La répartition des services aériens entre Orly et Roissy a été réglée, en principe, de la façon suivante.

En dehors d'Air France, toutes les compagnies effectuant des services long-courriers desservent Roissy. Il en est ainsi, par exemple, des compagnies Panam, T. W. A., Japan Airlines et U. T. A. De même, certaines liaisons « moyen-courriers » s'effectueront à partir de Roissy. Air France transférera à Roissy ses lignes long-courriers et quelques liaisons moyen-courriers avec Londres et le Nord de l'Europe, et continuera à effectuer, à partir d'Orly, le reste de ses liaisons long-courriers.

Air Inter conservera l'essentiel de ses activités à Orly-Ouest et n'effectuera, à partir de Roissy, que quelques services concernant ses liaisons métropolitaines les plus importantes, soit trois fréquences sur onze vers Lyon, deux sur onze vers Marseille et deux sur neuf vers Bordeaux et Toulouse.

*
* *

Le problème du bruit ne revêt pas et de loin la même importance qu'à Orly, puisqu'on ne trouve qu'environ 1 700 personnes (contre 70 000) dans la zone A dite de bruit intense, et 15 000 (contre 105 000) dans la zone B de bruit fort.

Par ailleurs, les techniciens ont pris certaines précautions concernant en particulier l'orientation des pistes.

Mais, à la différence d'Orly, il ne peut être question pour cet aéroport, que l'on veut spécialiser dans le traitement du fret et qui recevra les supersoniques, d'imposer un couvre-feu comme à Orly *et Roissy fonctionnera donc vingt-quatre heures sur vingt-quatre*, avec les nuisances que cette continuité comporte pour l'environnement.

Pour faire droit aux revendications des riverains, le Gouvernement a créé en février 1973 un fonds d'aide aux riverains alimenté par une taxe parafiscale de 1 F à 3 F par passager. Le produit de cette tare qui atteindra 10,3 millions de francs en 1974, sera affecté au rachat éventuel des immeubles d'habitation situés en zone A et à l'insonorisation de ceux localisés en zone B.

En mars dernier, vingt et un accords de vente avaient été passés et vingt-neuf demandes d'insonorisation avaient été déposées. Les problèmes les plus délicats concernant les propriétés « gelées » situées dans les zones de bruit et les établissements scolaires et hospitaliers.

Il serait excessif de dire que les revendications des riverains se trouvent satisfaites mais le fait qu'il existe actuellement un fonds alimenté et une procédure de fixation des dommages pour les domaines constitue un net progrès par rapport à la situation antérieure.

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

A. — Aéroports de province.

1° ÉVOLUTION DU TRAFIC

AÉROPORTS	NOMBRE DE PASSAGERS			TONNES DE FRET		
	1972	1973	Pourcentage de variation.	1972	1973	Pourcentage de variation.
Marseille	1 947 465	2 172 257	+ 12	12 807	13 963	+ 9
Nice	1 995 000	2 085 808	+ 4	13 322	13 048	— 2
Lyon Bron.....	1 111 000	1 220 966	+ 10	4 529	4 823	+ 8
Toulouse	621 015	658 778	+ 6	2 978	3 707	+ 20
Bordeaux	509 991	580 233	+ 14	3 592	3 987	+ 11
Bastia	417 572	446 274	+ 7	1 901	1 646	— 13
Ajaccio	393 245	418 019	+ 6	2 217	1 770	— 20
Strasbourg	193 539	238 670	+ 23	716	802	+ 12
Tarbes	279 906	248 231	— 11	111	78	— 34
Lille	156 871	171 471	+ 9	2 926	3 251	+ 11

Le fait le plus remarquable est le dépassement de Nice par Marseille, le trafic de ces deux aéroports dépassant par ailleurs pour la première fois le chiffre de 2 millions de passagers.

En revanche, le tonnage de marchandises traitées reste modeste.

2° TRAVAUX CONCERNANT LES AÉROPORTS DE NICE ET LYON-SATOLAS

a) Aéroport de Nice.

Le Comité interministériel du 19 juillet 1973 a retenu le principe de l'extension Sud de l'aéroport sur la mer. Cette opération aura pour résultat de doubler la surface de l'aéroport et de lui

permettre ainsi de faire face à un trafic quadruple. De plus, un déport de 480 mètres de la piste principale réduira considérablement les nuisances de bruit supportées par la ville.

Le coût de la première tranche des travaux comprenant la mise hors d'eau de 200 hectares et la construction d'une nouvelle piste de 3 200 mètres avec ses voies d'accès est estimé à 264 millions de francs. Il serait supporté conjointement par l'Etat, la ville de Nice, le département des Alpes-Maritimes et la chambre de commerce.

La mise en service des installations nouvelles pourrait intervenir en 1978.

b) *Aéroport de Lyon-Satolas.*

La construction de la première tranche du nouvel aéroport de Lyon-Satolas se poursuit et sa mise en service est prévue en avril 1975.

Le plan de masse général de l'aéroport comprend un doublet de pistes parallèles qui sera complété ultérieurement par une troisième piste située de l'autre côté des installations. La première tranche de l'ouvrage est destinée à répondre à un trafic de 3 millions de passagers au maximum qui serait atteint vers 1980. Cette première tranche comporte une seule piste de 4 000 mètres, une aérogare passagers de 40 000 mètres carrés, du type dit « déconcentré », une aérogare de fret ainsi que les installations techniques nécessaires au fonctionnement de l'aéroport.

Le financement, assuré en partie par l'Etat et en partie par la chambre de commerce de Lyon, concessionnaire de l'exploitation, avec l'assistance du département du Rhône et de la communauté urbaine de Lyon, s'élèvera à environ 375 millions de francs courants, dont 165 millions de francs pour l'Etat (toutes sources confondues) et 210 millions de francs pour les collectivités. Par rapport à l'estimation de 300 millions de francs établie en 1969, la réévaluation est inférieure à l'évolution des prix constatée tout au long du chantier.

B. — Aéroports d'Outre-Mer.

EVOLUTION DU TRAFIC

AERODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS			TONNES DE FRET		
	1972	1973	Pourcentage de variation.	1972	1973	Pourcentage de variation.
<i>Départements d'Outre-Mer.</i>						
Pointe-à-Pitre	532 181	622 634	+ 17	6 413	6 606	+ 3
Fort-de-France ...	369 368	443 515	+ 20	7 126	7 923	+ 10
Saint-Denis-Gillot..	136 053	162 990	+ 20	3 953	4 444	+ 12
Marie-Galante	79 718	99 310	+ 25	74	117	+ 58
Cayenne	45 600	53 953	+ 19	1 155	1 630	+ 48
<i>Territoires d'Outre-Mer.</i>						
Tahiti	465 548	536 541	+ 15	3 685	4 090	+ 11
Djibouti	144 646	186 047	+ 28	4 435	5 430	+ 22
Nouméa - La Ton- touta	138 407	146 495	+ 6	4 612	3 771	— 18
Moorea	167 232	183 440	+ 10	3	»	— 100
Port-Vila	58 777	72 161	+ 23	414	697	+ 68
Nouméa - Magenta.	69 429	76 134	+ 10	908	808	— 12

On notera, en particulier, l'importance de l'activité des aéroports des Antilles et de Tahiti, dont le trafic est voisin de celui de Bordeaux.

C. — Capacité de réception des appareils long-courriers.

Compte tenu de la nature des pistes et de l'équipement en aides à la navigation, trente et un aéroports français peuvent actuellement ou pourront prochainement recevoir des appareils long-courriers (Boeing 707 ou D.C. 10-30), avec ou sans restriction. Toutefois, seuls Roissy-en-France, Orly, Le Bourget, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac et Lyon-Satolas pourront recevoir *Concorde* sans aucune restriction de charge. Par ailleurs, Tahiti, Nouméa et sept aéroports métropolitains de province ne peuvent encore recevoir le Boeing 747.

VII. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. — Le Concorde.

Bien que les facteurs politiques, sociaux ou purement sentimentaux prennent trop souvent le pas, dans ce domaine, sur toute autre considération, nous estimons utile de faire aujourd'hui le point des données techniques, financières et commerciales concernant cet appareil.

LES DONNÉES TECHNIQUES

Si l'on a pu avoir quelques doutes ou inquiétudes sur les capacités et la fiabilité du Concorde, personne ne conteste plus aujourd'hui qu'il s'agisse d'une remarquable réussite technique dans un domaine où, cependant et pour la première fois, l'aéronautique civile devait faire œuvre originale et ne pouvait se borner, comme dans le passé, à extrapoler les résultats obtenus au plan militaire (cas du D.C. 3 et du Boeing 707).

Le pari technologique audacieux des ingénieurs britanniques et français a été tenu puisque, à l'heure actuelle, les différents prototypes du Concorde avaient, au 15 septembre dernier, réalisé sans incident notable 3 000 heures de vol dont 952 à vitesse supersonique. De même, les tests de consommation ont été conformes aux prévisions, ce qui a notamment permis de vérifier la possibilité pour l'avion de couvrir l'étape Paris—Washington avec les réserves réglementaires. Par ailleurs, les progrès réalisés concernant la pollution de l'atmosphère et le bruit ont réduit, sinon aboli, les réticences des écologistes et on peut aujourd'hui estimer écarté le danger de voir les Américains refuser l'accès du Concorde à leurs aéroports. Pour les mêmes raisons, les servitudes de survol des territoires habités se trouveront sans doute sensiblement limitées.

En bref, le Concorde se révèle aujourd'hui comme un avion aussi sûr et éprouvé que ses prédécesseurs subsoniques.

BILAN FINANCIER

Pour un ensemble de raisons ne tenant que partiellement à la dévaluation de la monnaie, le *devis initial* de mise au point de l'appareil a été *très largement dépassé* et, ce qui est plus grave encore, aux frais de développement vient aujourd'hui s'ajouter le déficit afférent à la construction des avions de série.

En ce qui concerne ces deux points, les données chiffrées sont les suivantes :

FRAIS DE DÉVELOPPEMENT

Les dépenses de développement sont estimées (aux conditions économiques du 30 juin 1973) à 12 960 millions de francs, dont 6 534 millions pour la France. Même en tenant compte de la hausse des prix intervenue, le coût de l'opération se révèle donc de 3,5 à 4 fois supérieur aux évaluations initiales.

FRAIS DE CONSTRUCTION

A ces dépenses de développement déjà très élevées, il convient malheureusement d'ajouter des frais de construction qui, en raison de la limitation du prix de vente à 250 millions de francs l'unité et du faible nombre des avions mis en chantier, vont peser lourdement sur la réalisation des premiers appareils. Selon les chiffres en notre possession, cette dépense supplémentaire atteindrait 849 millions pour une série de 40. De manière plus précise, le déficit par avion serait de 72,5 millions de francs pour les 9 premiers, cette somme diminuant ensuite progressivement pour devenir nulle au niveau du cinquantième.

Si l'on tient compte, par ailleurs, de la redevance versée à l'Etat, l'opération « vente » ne deviendrait financièrement neutre qu'à partir du quatre-vingt dixième avion, compte non tenu des dépenses de développement que personne n'envisage plus aujourd'hui de récupérer en totalité.

Tel qu'il se présente à court et moyen terme, le dossier financier de Concorde apparaît donc particulièrement lourd.

DOSSIER COMMERCIAL

Sur ce point, deux problèmes sont à considérer : la compétitivité et la rentabilité de l'appareil et les perspectives de vente qui se manifestent actuellement.

En ce qui concerne *la compétitivité*, le prix de Concorde, environ 300 millions de francs avec les rechanges, place cet appareil très au-dessus de tous ses concurrents et, en particulier, du Boeing 747 (190 millions de francs avec rechanges).

En dépit de ce facteur et de l'accroissement du prix du carburant — multiplié par trois depuis le début de 1973 — le coût d'exploitation ne dépasserait pas pour l'étape Paris—New York 246 dollars US par siège. Sur cette base et en appliquant au passage le tarif actuel de la première classe (565 dollars) le coefficient de remplissage de rentabilité ressortirait (frais financiers exclus) à 46 %.

Il est naturellement difficile de dire combien de voyageurs sont disposés à payer un prix aussi élevé pour gagner quelques heures, mais on dispose cependant d'un élément intéressant qui est le nombre de passagers de première classe ayant traversé l'Atlantique en 1973 : soit 537 500.

En effet, le nombre de personnes qui pourraient être acheminées par an par quatre Concorde — remplis à 60 % — effectuant deux rotations par jour ne dépasse pas 380 000.

Il ne peut être question de confondre ce simple rapprochement de chiffres avec une étude de marché mais, si l'on tient compte de l'attrait que présentera Concorde en raison de sa nouveauté et de sa vitesse, il est permis de penser que l'exploitation de cet avion sera bénéficiaire pour les compagnies utilisatrices. Tous ceux qui, comme nous, estiment qu'il en sera bien ainsi, ne peuvent donc que souhaiter la mise en œuvre aussi rapide que possible de l'avion avec l'espoir que l'afflux de la clientèle provoquera le dégel du marché.

ÉTAT ACTUEL DES COMMANDES

A ce jour, les seules commandes fermes se montent à *neuf*, soit cinq pour la British Airways et quatre pour Air France. Concernant l'Iran et la Chine, pays ayant l'un et l'autre manifesté l'intention d'acheter trois appareils, on ne dispose d'aucune information certaine relative à la matérialisation de ces options.

CERTIFICATION ET MISE EN SERVICE

Les essais statiques effectués, tant à Farnborough qu'à Toulouse, et les essais en vol réalisés avec les prototypes (001 et 002), les avions de présérie (01 et 02) et les deux premiers appareils de série (1 et 2) permettent aujourd'hui d'espérer que la date de certification de *Concorde* sera légèrement avancée et que l'appareil pourrait ainsi être mis en service par B. A. C. et Air France en décembre 1975.

PROBLÈME DU RYTHME DE FABRICATION ET INCIDENCES SOCIALES

Le programme transitoire arrêté en 1972 par la Grande-Bretagne et la France portait sur la construction de seize appareils et la réalisation d'approvisionnements à concurrence de vingt-deux. Depuis lors, les sociétés constructrices ont reçu l'ordre de suspendre cette dernière opération. Le rythme de construction est, dans ce cadre, réduit à cinq unités pour 1975, quatre pour 1976, trois pour 1977, 1978 et 1979. Compte tenu de cet étalement de la construction, l'effectif actuellement affecté au programme (2 740 personnes) devra être progressivement réduit. *Il y a là un problème grave au plan social sans parler du danger de dissocier de manière irréversible des équipes de techniciens hautement qualifiés qui pourront sans doute trouver à s'employer dans d'autres branches mais seront perdus pour l'industrie aéronautique.*

En conclusion de cette brève étude concernant un programme de plus en plus discuté mais auquel une bonne partie de l'opinion reste passionnément attachée, votre commission ne peut que rappeler **les réserves qu'elle a précédemment formulées**, portant notamment sur l'absence totale d'esprit commercial avec laquelle cette affaire a été entreprise et poursuivie.

Elle pense, par ailleurs, que *le dépassement inadmissible du devis initial* devrait faire l'objet d'une enquête sérieuse dégageant les responsabilités de ceux qui ont ainsi délibérément ou non sous-estimé les dépenses à engager.

Dans la situation actuelle, elle estime cependant qu'*il convient de séparer l'aspect financier du programme*, dont la réalisation se traduira pour notre pays par une perte sèche d'au moins 7 milliards de francs, *de ses perspectives aéronautiques*. Il lui apparaît, en effet, raisonnable d'espérer que le Concorde finira par s'imposer sur les lignes aériennes mondiales compte tenu des améliorations incontestables qu'il apportera aux transports à longue distance.

Mais pour assurer un avenir au supersonique franco-britannique, on ne saurait, à notre sentiment, se limiter à l'appareil actuel et *il est urgent d'étudier dès aujourd'hui* — en liaison avec les constructeurs américains — *une version développée de l'avion* qui, moyennant une augmentation de 10 % de son rayon d'action, pourrait relier Francfort et Milan à New York. La réalisation de ce Super Concorde dont le coût est aujourd'hui évalué à 450 millions de francs permettrait en outre de maintenir l'activité de bureaux d'études qui ont fait la preuve de leur haute qualité.

B. — L'Airbus A 300 B.

Nous ne reviendrons pas sur les caractéristiques de l'appareil et sur les conditions dans lesquelles il est fabriqué par l'*Aérospatiale* en coopération avec Deutsche Airbus (Allemagne), Fokker (Hollande), C.A.S.A. (Espagne) et Hawker Siddeley (Grande-Bretagne), associés dans Airbus Industrie.

Nous nous bornerons donc à examiner succinctement le dossier commercial de l'appareil et les avantages qu'il présente par rapport à ses concurrents.

DOSSIER COMMERCIAL

Après la décision négative d'Iberia, les commandes et options de l'Airbus A 300 se présentaient comme suit au 15 octobre 1974 :

	COMMANDES	OPTIONS
Air France	6	10
Air Siam	1	1
Korean Air Lines	6	
Lufthansa	3	4
Sata Geneva	1	
Sterling	3	
T.E.A. (Belgique)	1	
Transbrasil	2	2
Total	23	17

Ces commandes concernent les versions B 2 et B 4 de l'appareil dont les rayons d'action respectifs sont de 2 600 et 3 900 kilomètres avec 281 passagers et leurs bagages.

A l'heure présente, trois appareils (B 2) ont été livrés à Air France qui les a mis en service sur Paris—Londres (4 vols quotidiens), sur Paris—Nice (1 vol) et Paris—Alger—Marseille (1 vol).

Au 17 septembre dernier, les Airbus d'Air France avaient déjà transporté 144 000 passagers et 2 471 tonnes de fret avec un excellent coefficient de remplissage de 67,9 %.

A la mi-octobre, un appareil du type B 2 a été loué à Air Siam qui a commandé un B 4 et pris option pour un autre avion de même type.

L'AIRBUS FACE A SES CONCURRENTS

Du point de vue du prix, l'Airbus se situe avec 17,7 millions de dollars pour la version B 2 et 18,5 pour le B 4 nettement au-dessus du Boeing 727 : 9 millions de dollars, mais il est sensiblement moins cher que le D.C. 10-10 (moyen-courrier) : 20 à 21 millions de dollars, le D.C. 10-30 (long-courrier) : 23 millions de dollars et le Boeing 747 : 27 à 33 millions de dollars suivant les types.

En ce qui concerne la *consommation de carburant*, facteur important à l'heure actuelle, Airbus se révèle particulièrement économique, sa consommation au siège/kilomètre étant inférieure de 44 % à celle du Boeing 727-200 à égalité de densité de sièges. Toute hausse du prix du kérosène ne ferait de plus que creuser cet écart.

De ce fait, le *coût d'exploitation* de l'appareil rapporté à la place offerte est de l'ordre de 20 % inférieur à celui de ses meilleurs concurrents.

Enfin, l'Airbus a été l'un des premiers avions à obtenir la *certification acoustique* dans le cadre des nouveaux règlements internationaux. Son niveau de bruit est, en effet, inférieur de 50 % à celui produit par des triréacteurs tels que le Lockheed 1011 ou le D.C. 10. Plus frappant encore est le fait que l'avion s'entend sur 9 kilomètres carrés contre 140 kilomètres carrés pour le Boeing 707.

VERSIONS ULTÉRIEURES DE L'APPAREIL

La géométrie actuelle de l'avion a été conçue dès l'origine pour permettre une grande variété de solutions nouvelles, qu'il s'agisse du type des moteurs ou de la cellule. On pourrait concevoir, par exemple, un Airbus équipé de réacteurs Rolls Royce RB 211 mais, en raison de la poussée plus faible de ce moteur, il faudrait alors réduire la cellule ou accepter un rayon d'action plus court.

En revanche, l'apparition, probable dans un proche avenir, de moteurs de 56 000 à 58 000 livres de poussée permettrait de porter la capacité de l'avion à 350 passagers.

C'est là une possibilité intéressante et un bon argument de vente car *un appareil doit toujours pouvoir évoluer* et l'avenir apparaît bien aller vers la mise en œuvre d'avions de plus en plus spacieux.

En dépit de ses qualités que personne ne conteste et de ses possibilités d'évolution, *Airbus connaît un démarrage difficile matérialisé par un carnet de commandes trop restreint* au regard de la capacité de construction des fabricants, qui pourrait être portée d'un à quatre exemplaires par mois, et du nombre d'avions qu'il faudrait vendre pour rentabiliser l'opération, soit au moins 150 à 200.

Les causes de cette situation propres à toute fabrication aéronautique européenne sont bien connues : psychologie des compagnies « habituées » à se fournir Outre-Atlantique, faiblesse du marché européen, moyens bancaires insuffisants aggravés par la difficultés de monter un financement en coopération avec des entreprises appartenant à quatre pays différents. A ceci s'ajoutent actuellement de la part des Etats-Unis une remarquable agressivité commerciale doublée de mesures protectionnistes officielles ou cachées.

Pour faire une véritable percée, Airbus devra donc faire ses preuves mais on peut légitimement espérer que ses qualités incontestables et le « créneau » qu'il occupe, parmi les moyen-courriers, lui permettront de s'imposer.

C. — Le moteur C. F. M. 56.

Nous avons trop souvent déploré le fait que la France ne réalise pas de moteur adapté à un avion de ligne pour que nous n'évoquions pas la construction du réacteur de 10 tonnes de poussée. De plus, et ceci répond également à notre souhait, *ce moteur est construit en collaboration et à part égale avec la Société General Electric*, ce qui nous permet de bénéficier de la technologie et de la réputation de cette entreprise de renommée mondiale et nous donne de sérieuses chances de commercialisation sur le marché américain.

Depuis l'an dernier, la question a sensiblement progressé au double point de vue juridique et technique.

En ce qui concerne le premier point, *une formule originale a été adoptée*. Il a été créé en effet une société, dénommée C. F. M. International, de droit français, filiale de General Electric et de la S. N. E. C. M. A., entreprise qui aura, pour des raisons juridiques et fiscales, son pendant aux Etats-Unis, étant entendu que les deux sociétés auront les mêmes dirigeants et les mêmes actionnaires. Ainsi le client aura en fait un seul interlocuteur.

Sur le plan technique, la réalisation du programme s'est concrétisée par le montage d'un premier réacteur de démonstration qui a déjà tourné soixante heures aux Etats-Unis.

Un deuxième moteur, également monté aux U. S. A., a subi des essais préliminaires et doit être envoyé en France à la fin de la présente année.

La certification du C. F. M. 56 devrait être acquise à la fin de 1977 et la mise en service pourrait, sauf incident imprévisible, intervenir dans le courant de 1978.

Dès maintenant, les tests effectués sur cette machine ont montré l'intérêt qu'elle présente au triple point de vue du bruit, de la pollution et de la consommation de carburant.

En effet, par comparaison avec le J T 8 D qui équipe les Boeing 727, la consommation du C. F. M. 56 se révèle de 15 à 20 % plus faible, l'économie réalisée sur les engins plus modernes, tels que ceux propulsant le Boeing 747 et le D. C. 10 étant encore de 5 %.

Dans ces conditions, le C. F. M. 56 paraît particulièrement adapté aux appareils moyen-courriers de 180 à 200 places, appelés à succéder aux avions de même type actuellement en service.

Ces perspectives commerciales très encourageantes nous font espérer que le Gouvernement fera droit aux demandes de la S. N. E. C. M. A. et débloquera les crédits nécessaires. Les réticences manifestées jusqu'ici par le Ministère des Finances ne nous laissent malheureusement pas sans inquiétude.

Or, tout retard imputable à cette carence financière pourrait être d'autant plus dommageable à ce programme que la société Pratt et Whitney s'est d'ores et déjà lancée, mais avec un certain retard sur nous, dans la construction d'un engin équivalent : le J. T. 10 D. Lorsqu'on connaît le dynamisme et les moyens de ce motoriste, on mesure l'intérêt de ne pas perdre l'avance acquise.

Votre commission insiste donc très vivement pour que cette entreprise soit poursuivie activement, *le C F M 56 se révélant sans doute la meilleure chance de notre industrie aéronautique à un moment où elle connaît, par ailleurs, de sérieuses difficultés.*

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la loi de finances pour 1975 concernant l'AVIATION CIVILE.