

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1980 ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVIII

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajoux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémas, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégegère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Favard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Emile Durieux, Gerard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Marcel Souquet, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 39), 1297 (tome XIX) et in-3° 1227.

Sénat : 49 et 50 (tome III, annexe 28) (1979-1980).

Loi de finances. — Aéroports - Aviation civile - Compagnies aériennes - Constructions aéronautiques.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — Air France	5
A. — La flotte	5
B. — Activités de la compagnie.....	6
C. — Résultats financiers	8
II. — L'Union des transports aériens	9
A. — La flotte	9
B. — Activités de la compagnie.....	9
C. — L'exploitation des DC-10	11
III. — Air-Inter	13
A. — La flotte	13
B. — Activités de la compagnie.....	13
C. — Situation financière	14
D. — Le problème des tarifs	15
E. — Incidence sur le transport aérien intérieur de la mise en service de la liaison ferroviaire rapide Paris—Sud-Est.....	16
IV. — Aéroport de Paris	19
A. — Evolution du trafic	19
B. — Position concurrentielle	20
C. — Desserte des aéroports de Roissy et Orly.....	20
D. — Développement des installations	21
V. — Aéroports de province et d'Outre-Mer	23
A. — Les aéroports de province	23
B. — Les aéroports d'Outre-Mer	24
VI. — Constructions aéronautiques	25
A. — Le Concorde	25
B. — L'Airbus A 300	27
C. — L'Airbus A 310	29
VII. — L'aviation générale	31
Conclusion	33
Examen en commission	35

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'examen des crédits de l'Aviation civile figurant dans la loi de finances pour 1980 est pour nous l'occasion de passer en revue la situation du transport aérien français et de nos constructions aéronautiques.

Nous pensons utile, cependant, d'ouvrir cette étude par une présentation de la conjoncture aérienne au plan mondial, conjoncture qui laisse présager, nous allons le voir, de profondes mutations.

Evolution et mutation du transport aérien mondial.

En dépit d'une conjoncture économique plutôt morose, le transport aérien mondial a effectué, en 1978, un bond en avant spectaculaire. En ce qui concerne les services réguliers, la progression a été de 13 %, soit 14 % pour les passagers et 12 % pour le fret. Ce sont, il faut le souligner, les meilleurs résultats enregistrés depuis 1972.

Le trafic non régulier a connu une évolution moins favorable avec une augmentation de 4 % seulement. Cette décroissance relative déjà amorcée précédemment a ramené sa part de 32,4 à 22,7 % dans le transport international de passagers.

Les résultats des compagnies aériennes françaises ont marqué une progression nettement moins marquée (+ 10 %) mais leurs résultats sur les services internationaux les situent à un point seulement au-dessous de l'ensemble des pays membres de l'O. A. C. I. (+ 15 %).

Au total, notre pays occupe toujours, pour le trafic total (international plus intérieur), la cinquième place derrière les Etats-Unis, l'U. R. S. S., le Royaume-Uni et le Japon et se situe au troisième rang, après les Etats-Unis et le Royaume-Uni, pour les liaisons internationales.

Révisions et aménagements tarifaires.

Les excellents résultats enregistrés sont dus, pour l'essentiel, aux aménagements tarifaires qui se sont traduits par des réductions parfois spectaculaires. Celles-ci ont été, il est vrai, rendues possibles, en dépit de l'accroissement du coût des carburants, par la mise en œuvre d'une flotte d'appareils de grande dimension.

Un meilleur aménagement des capacités offertes a permis, de plus, à l'ensemble des compagnies, d'accroître de 5 à 7 % leurs bénéfiques rapports à leurs recettes totales qui ont, elles, augmenté de 19 %.

On estime enfin, que la création d'une classe intermédiaire dite « d'affaires » entre la première et la classe « touriste » a joué un rôle positif et cette pratique est donc appelée à se généraliser.

Libre concurrence ou organisation.

Thèses libérales et protectionnistes continuent à s'opposer dans le domaine aéronautique où les Américains notamment souhaiteraient introduire les règles de concurrence ouverte qu'ils ont mis en œuvre dans leur pays.

Les transporteurs aériens en particulier européens défendent, au contraire, le principe de la coopération et de la concertation internationales qui repose sur le respect d'un certain nombre de règles concernant, par exemple, l'octroi des droits aériens (de survol, d'escale et de desserte) et l'application d'un minimum de coordination tarifaire. Ils font d'ailleurs observer que le libéralisme affirmé Outre-Atlantique est tout relatif, notamment au plan douanier, et que le territoire des Etats-Unis est en fait peu ouvert aux compagnies européennes, tandis que les transporteurs américains bénéficient de larges facilités à l'étranger.

Il apparaît de plus, au plus grand nombre, qu'une déréglementation excessive conduirait les pays les moins nantis à un étouffement progressif par ceux qui bénéficient à la fois d'un vaste marché aérien et d'une position dominante au plan de la construction aéronautique. Enfin, une absence totale de répartition des droits aériens pourrait conduire à un écrémage des meilleures lignes et des meilleurs horaires par quelques transporteurs, tandis que d'autres devraient assurer les dessertes les moins rentables.

Bien qu'elle n'ait pas directement à prendre parti dans ce débat, votre commission souhaiterait que le Gouvernement veuille bien nous préciser la position qu'entend adopter la France en la matière, l'établissement de nouveaux rapports internationaux au plan aéronautique pouvant gravement remettre en cause la position que la France a su acquérir et conserver dans ce domaine.

I. — AIR FRANCE

A. — La flotte.

La flotte de notre compagnie nationale se présente comme suit :

Long-courriers :

Concorde	4
Boeing 747 mixte	16
Boeing 747 combi (transformable).....	4
Boeing 747 cargo	4
Boeing 707 mixte	10
Boeing 707 cargo	7
Airbus A 300 B 4.....	7

Moyen-courriers :

Airbus A 300 B 2.....	7
Boeing 727.....	20
Boeing 757.....	1
Caravelle	20
Total	100

Le calendrier des livraisons prévues est actuellement le suivant :

	1980	1981	1982	1983
Airbus A 300	3	4	2	»
Airbus A 310	»	»	»	5
Boeing 747 passagers	2	2	2	2
Boeing 747 cargos	»	1	1	1
Boeing 727	5	4	1	1

Air France a pris, en outre, dix options sur des Airbus A 310.

Remplacement des Caravelle.

Dès l'année prochaine, la plupart des Caravelle seront retirées du service. En raison de l'opposition de son personnel navigant, Air France n'a pu réaliser son projet d'achat de Boeing 737 pour remplacer ces avions. Elle a dû, en conséquence, renoncer à ouvrir

certaines liaisons, conclure des accords avec des compagnies étrangères pour exploiter conjointement certaines lignes avec leur équipement et passer commande de quelques Boeing 727 susceptibles de remplacer les Caravelle sur quelques dessertes, sous réserve d'une réduction des fréquences.

Votre commission regrette vivement qu'un accord n'ait pu intervenir dans ce domaine entre les syndicats de pilotes et la direction d'Air France. Elle souhaiterait, par ailleurs, savoir si des solutions de remplacement sont envisagées pour remédier au retrait de service, en 1980, des vingt Caravelle encore exploitées.

Utilisation des appareils.

Une partie croissante du trafic long courrier est assurée par les Boeing 747 dont le taux d'utilisation journalier est de l'ordre de 11 h 30. Sur les liaisons moyen courrier, ce taux est naturellement plus faible : les avions les mieux utilisés sont les Boeing 727 (7 h 09), les Boeing 737 (6 h 57) devançant nettement les Caravelle (6 h 17).

Cependant, le souci de tirer le meilleur parti du matériel volant s'est traduit par une augmentation générale de la durée du vol de la plupart des avions, exception faite pour le Boeing 707 Cargo (— 4,9 %).

B. — Activité de la compagnie.

1° RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1978

a) Voyageurs.

Le trafic exprimé en passagers/kilomètre est passé de 20,5 à 22,5 milliards, soit une progression de 10,1 %. Cette augmentation, nettement supérieure à celle de l'offre, s'est traduite par un coefficient d'occupation record de 63,9 %, supérieur de deux points à celui enregistré en 1977.

La progression du trafic est inégale suivant les principaux secteurs ; elle est nettement supérieure à la moyenne sur le réseau Amérique du Sud (+ 17,6 %), Asie, Afrique, Réunion et île Maurice ; elle est au contraire plus faible sur l'Afrique du Nord et l'Amérique du Nord.

En règle générale, il convient de préciser que la direction d'Air France, donnant la priorité à l'assainissement financier de l'entreprise, a plus recherché l'amélioration du rendement que l'augmentation systématique du nombre de passagers. C'est ainsi

que sur l'Atlantique Nord, si l'accroissement du trafic de 2,3 % peut apparaître faible, il convient de préciser qu'il a été réalisé en dépit d'une réduction de l'offre de 4 %. Le coefficient d'occupation a ainsi atteint la valeur exceptionnelle de 67 % contre 62,8 % en 1977.

On peut donc considérer comme très satisfaisants les résultats obtenus dans la plupart des régions, sauf toutefois au Proche-Orient où les événements du Liban ont fortement affecté le remplissage des appareils sur les vols que la compagnie a tenu à maintenir, en particulier sur Beyrouth.

b) *Le fret.*

Le trafic de messageries a progressé sensiblement plus que celui des passagers, soit + 13,4 %.

L'année 1978 a été marquée dans ce domaine par l'achat d'un nouveau Boeing 747 cargo affecté aux dessertes d'Houston, de Dubaï, de Koweït et des Indes. L'utilisation des Boeing 747 Combi et des Airbus a également permis de développer le tonnage de marchandises.

Enfin, si le développement de la poste peut apparaître modeste (+ 5,2 %) il a été cependant nettement supérieur à celui observé au plan international (+ 3 %).

2° L'ACTIVITÉ CONCORDE.

76 731 passagers ont été transportés en 1978 sur le réseau supersonique, dont 47 783 sur Paris—New York, 10 780 sur Washington et 12 935 sur Rio-de-Janeiro.

La desserte de New York est maintenant quotidienne et Mexico est touché, depuis le 20 septembre, à partir de Washington (deux fois par semaine).

La comparaison d'ensemble avec 1977 n'est pas significative compte tenu de l'ouverture tardive de la desserte de New York et de son retentissement fatal sur la liaison Paris—Washington.

On notera seulement que les résultats enregistrés sur Rio sont en très légère régression.

Nous aimerions connaître à ce propos les perspectives qui seront ouvertes à Air France par la mise à sa disposition des Concorde invendus et les compensations d'exploitation qui lui seront consenties par l'État.

C. — Résultats financiers.

L'activité d'Air France se solde par un bénéfice de 197,5 millions de francs, déduction faite des 30 % du déficit de l'exploitation des Concorde (99 millions de francs) mis à la charge de la compagnie par le contrat d'entreprise passé avec l'Etat.

Ces résultats, supérieurs de 43 millions de francs à l'objectif fixé par ledit contrat, permettent à notre compagnie nationale d'aborder l'avenir sur des bases saines. Sa marge brute d'auto-financement, qui a atteint 884,6 millions de francs, en augmentation de 36,9 % sur l'année précédente, lui permettra en effet le couvrir 68,1 % de ses investissements et d'alléger aussi considérablement ses frais financiers.

PREMIERS RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1979

Les résultats enregistrés pour les huit premiers mois de 1979 sur les services réguliers s'établissent comme suit (en millions) :

	Passagers/ kilomètre.	Tonnes/ kilomètre fret.
Trafic subsonique	17 034	971,6
Trafic supersonique	400	—

Par rapport à 1978, la progression est de 13 % pour les passagers subsoniques, 29,8 % sur les services « Concorde » et 22,6 % pour le fret.

Les meilleurs résultats sont enregistrés sur l'Afrique, la Métropole et l'Amérique du Nord.

Le coefficient d'occupation des sièges a marqué un nouveau progrès de 63,5 à 65,3 %, de même que le coefficient de chargement, de 60,7 à 62 %.

Ces premières indications permettaient d'espérer fin septembre des résultats financiers très voisins des prévisions, soit pour l'exploitation subsonique, un solde bénéficiaire de 176,9 millions de francs et, pour le supersonique, un déficit résiduel à la charge de la compagnie de 40 millions de francs mais, en raison des répercussions de la grève des aiguilleurs du ciel, ces résultats seront, sans aucun doute, beaucoup moins favorables.

II. — L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS

A. — La flotte.

Au 1^{er} septembre 1979, la flotte d'U. T. A. se présentait comme suit :

DC 10 30	6
DC 8 Super 62	3
DC 8 63	3
DC 8 53	1
DC 8 Cargo	3
Boeing 747 Cargo	2
Britten Norman (aux îles Wallis et Futuna).	1

A ces appareils, s'ajoutent les avions de compagnies filiales d'U. T. A. :

Air Polynésie : 5 appareils ;

Air Hébrides : 2 appareils.

La flotte actuelle sera complétée, en avril 1981, par la livraison de deux Boeing 747 Combi (transformable).

B. — Activité de la compagnie.

1° TRAFIC TOTAL EN 1978

a) Passagers.

Évalué en millions de passagers/kilomètre, le trafic de l'an dernier s'établit comme suit, par secteur :

		Pourcentage.
Afrique occidentale	1 849	+ 14,6
Afrique australe	181	— 15,1
Moyen et Extrême-Orient	1 252	+ 17,5
Pacifique	1 148	+ 10,5

La progression a été importante sur l'Afrique occidentale où la mise en service d'un sixième DC 10 a permis d'augmenter les dessertes d'Abidjan, Libreville, Niamey et Ouadagoudou.

En revanche, les résultats ont faibli sur l'Afrique du Sud où un service a été supprimé.

Le trafic s'est également développé sur l'Extrême-Orient et au Pacifique où les liaisons entre Tokyo et Nouméa, d'une part, et Tahiti et l'Amérique, d'autre part, connaissent un succès grandissant.

b) *Fret.*

Sur les 529 millions de tonnes/kilomètre de marchandises acheminées, en progression de 21,1 % sur 1977, 413 l'ont été sur l'Afrique occidentale et 154 sur l'Extrême-Orient—Pacifique où l'augmentation est supérieure à 30 %.

Le coefficient de chargement global reste assez modeste sur l'Afrique : 58 %, mais a vivement progressé sur l'Extrême-Orient-Pacifique où il a atteint 62 %.

La compagnie continue donc à se distinguer par l'importance de son trafic de messageries qui lui procure 34 % de ses recettes aériennes et réalise 40 % de son chiffre d'affaires en Afrique. A signaler, dans ce domaine, le pont aérien établi entre Lyon-Satolas et le Nigéria pour ravitailler en pièces détachées l'usine Peugeot établie dans le nord du pays.

A ce titre, 30 500 tonnes ont été transportées, correspondant au montage de 28 000 véhicules.

Depuis le mois d'octobre 1978, ce transport est assuré par Boeing 747 cargo.

Une menace pèse, toutefois, sur cette activité depuis que le Gouvernement nigérian a manifesté l'intention d'alimenter l'usine par voie maritime, fluviale et terrestre, ce qui apparaît d'ailleurs techniquement difficilement réalisable, compte tenu des distances à couvrir et de l'état des ports et des équipements fluviaux, ferroviaires et routiers.

2" COOPÉRATION AVEC AIR AFRIQUE

L'U.T.A. a renouvelé pour cinq ans ses accords de coopération avec Air Afrique pour l'exploitation conjointe des lignes reliant l'Afrique à l'Europe. Rappelons qu'Air Afrique a transporté, en 1978, 1 627 millions de passagers/kilomètre et 185 millions de tonnes/kilomètre de fret.

3° BILAN FINANCIER DE L'EXERCICE 1978

Le compte d'exploitation de l'exercice 1978 s'est soldé par un bénéfice net de 35,3 millions de francs, en progression de 4,8 % sur 1977. Ce relèvement apparaît assez faible, lorsqu'on considère que le chiffre d'affaires s'est accru de 15,4 % et celui des recettes aériennes de 16,7 %.

4° PREMIERS RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1979

Pour les neuf premiers mois du présent exercice, le trafic de passagers et de fret a marqué un taux de progression relativement faible, soit respectivement + 3,2 % et + 2,2 %, en raison notamment des troubles qui se sont produits au Tchad et au Centre-Afrique et de la suspension de l'exploitation des DC 10.

Le coefficient de chargement s'est cependant maintenu à 60,7 %.

Pour la fin de l'année, l'activité risque également d'être freinée par le conflit des contrôleurs aériens.

C. — L'exploitation des DC 10.

L'activité d'U. T. A. a été quelque peu perturbée par les suites du dramatique accident survenu à Chicago le 25 mai dernier concernant un DC 10 de la compagnie American Air Lines (A. A. L.), dont un réacteur s'était partiellement détaché. Cette catastrophe a conduit, en effet, l'Agence fédérale américaine de l'aviation civile (F. A. A.) à retirer provisoirement son certificat de navigabilité aux appareils de ce type dont l'U. T. A. possède six exemplaires. Il convient de préciser que cette décision a été prise par l'administration américaine, pour des motifs apparemment plus politiques que techniques, sous la pression de la puissante Association des consommateurs des Etats-Unis. L'examen de l'ensemble des appareils immobilisés a permis, en effet, de déceler sur quelques avions des A. A. L. et sur un appareil des Japan Air Lines une usure prématurée au niveau du système d'attache des réacteurs aux ailes, mais il est rapidement apparu que ces défauts étaient imputables à des erreurs de maintenance des compagnies intéressées qui ne respectaient pas les consignes générales du constructeur Douglas à l'occasion du dépôt, pour révision, des réacteurs.

La constatation de ces erreurs et le fait qu'aucun défaut n'ait été relevé sur les DC 10 appartenant aux compagnies membres du groupe K. S. S. U. (K. L. M., Swissair, S. A. S. et U. T. A.) assurant

en commun la maintenance de ces avions en Europe ont conduit les responsables des administrations civiles européennes à prendre la décision concertée de lever l'interdiction d'utilisation de ces appareils trois semaines après l'accident de Chicago, sous réserve d'un contrôle renforcé des structures en cause.

Les Américains ne devant, pour leur part, adopter la même position qu'au milieu du mois de juillet, ceci ne manqua pas de soulever quelques critiques des deux côtés de l'Atlantique, les uns étant taxés d'imprudence et les autres de pusillanimité. Il semble bien pourtant que l'administration américaine ait obéi surtout en la matière au souci de ne pas mécontenter l'opinion publique.

En ce qui concerne U. T. A., la situation s'est trouvée compliquée par le fait que sur ses six DC 10, trois, acquis en leasing, étaient propriété américaine et immatriculés aux Etats-Unis. La levée d'interdiction du Gouvernement français n'a donc pu s'appliquer à ces avions qui sont restés au sol plus de six semaines et notamment au début de la pleine saison touristique qui nécessite une mobilisation de toute la capacité disponible. La compagnie a pu remédier partiellement à cette carence en affrétant un certain nombre d'avions tels que Boeing 707 et DC 8 mais cette situation a incontestablement causé de sérieuses difficultés à l'entreprise dont le DC 10 constitue l'épine dorsale.

III. — AIR INTER

A. — La flotte.

Au 1^{er} septembre 1979, la flotte d'Air Inter se présentait comme suit :

Airbus A 300 B 2.....	5
Mercure	10
Caravelle XII.....	5
Caravelle III	16
Fokker 27-800.....	9

Trois appareils nouveaux déjà commandés doivent entrer en service en 1980 :

- 1 Caravelle XII, en janvier ;
- 1 Airbus A 300 B 2, en février ;
- 1 Airbus A 300 B 2, en novembre.

Pour un nombre de sièges/kilomètre offerts qui s'élève au total à 4 509 100, la part représentée par chaque famille d'appareils est la suivante :

	Pourcentage.
Mercure	37,5
Caravelle III.....	23,2
Airbus	18,8
Caravelle XII.....	13,8
Fokker	6,7

B. — Activité de la compagnie.

1° RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1978

L'expansion du trafic s'est poursuivie de façon très soutenue au cours de l'an dernier avec 5 909 634 passagers payants transportés (charters exclus), soit une progression de 9,84 % sur 1977.

Ce trafic se répartit comme suit :

	NOMBRE de passagers.	REMPLISSAGE	EVOLUTION 1978-1977.
Lignes radiales	4 870 726	66,44	+ 9,79
Lignes transversales	603 957	62,11	+ 8,13
Corse	434 951	66,83	+ 12,87

On peut seulement regretter que la part des lignes transversales ait encore légèrement régressé et ne représente plus que 10,2 % du total.

En ce qui concerne le fret, le tonnage acheminé reste encore modeste, soit 25 081 tonnes, en progression d'environ 10 % sur 1977 contre près de 15 % de 1976 à 1977.

Participation d'Air Inter au trafic aérien intérieur.

La part d'Air Inter dans le trafic aérien intérieur français n'a pas cessé de progresser au cours des dix dernières années. En se limitant aux lignes desservies par Air France, U. T. A. et Air Inter, on observe que la part de celle-ci est de 88,61 % sur la France continentale et de 82,2 % si l'on tient compte de la desserte de la Corse.

2° PREMIERS RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1979

Pour les neuf premiers mois du présent exercice, le nombre de passagers payants transportés sur les lignes régulières avait progressé de 14,7 % et celui des passagers/kilomètres de 15,8 % et l'augmentation du fret était plus notable encore, soit 17,9 % en tonnage.

Mais les résultats d'ensemble de l'année seront lourdement obérés par la grève des contrôleurs aériens qui fait perdre à la compagnie 150,000 passagers par mois.

C. — Situation financière.

Les résultats enregistrés en 1978 se caractérisent comme suit (en millions de francs) :

Recettes commerciales hors taxes.....	1 885,7
Bénéfices avant impôts, amortissements et provisions....	320
Bénéfices après impôts, amortissements et provisions....	33,6
Bénéfices nets	20

Par rapport à l'exercice précédent, les recettes commerciales s'inscrivent en augmentation de 19 % et le bénéfice net progresse de 24 %.

Bilan financier des principales lignes.

Au cours de l'exercice 1978, vingt-trois lignes ont été bénéficiaires, dont quatorze radiales.

En ce qui concerne la Corse, si les liaisons entre Paris et Ajaccio, Bastia et Calvi ont été bénéficiaires, les dessertes bord à bord ont été lourdement déficitaires et le bilan des liaisons avec l'île se traduit, au total, par une perte importante, pour Air Inter, soit 8,95 millions de francs.

D. — Le problème des tarifs.

Air Inter étant fréquemment accusé de pratiquer des tarifs très supérieurs à ceux de ses concurrents, votre commission a estimé utile de fournir sur ce point quelques précisions, sur la base des tarifs en vigueur au 1^{er} septembre 1979.

Prix d'une étape moyenne intérieure en Europe.

Pour un parcours moyen de 500 kilomètres, les tarifs s'établissent comme suit dans six pays d'Europe occidentale :

	Francs.
France	367
Allemagne	576
Suède	456
Grande-Bretagne	361
Italie	339
Espagne	241

Les tarifs d'Air Inter sont donc nettement plus élevés que ceux en vigueur en Espagne et en Italie, du même ordre qu'en Grande-Bretagne et très sensiblement plus bas qu'en Suède, et surtout en Allemagne.

On notera de plus que depuis 1977 les écarts se sont accentués avec les pays qui pratiquent les prix élevés alors qu'ils ont nettement diminué avec l'Italie et l'Espagne. La poursuite d'une telle tendance nous placerait donc parmi les pays où le transport aérien est le moins onéreux.

Comparaison avec les liaisons internationales.

Une comparaison entre les tarifs d'Air Inter et ceux pratiqués sur les lignes intra-européennes fait ressortir à égalité de distance une différence très sensible en faveur d'Air Inter, soit :

- 41 % pour Paris—Metz comparé à Paris—Bruxelles ;
- 50 % pour Paris—Lyon comparé à Paris—Dusseldorf ;
- 42 % pour Paris—Mulhouse comparé à Paris—Bâle ;
- 70 % pour Paris—Bordeaux comparé à Paris—Francfort ;
- 55 % pour Paris—Ajaccio comparé à Paris—Bilbao.

Il en est de même pour les liaisons province—étranger où les tarifs sont toujours plus chers que les tarifs « domestiques ».

Enfin, l'écart avec les tarifs des compagnies métropolitaines de troisième niveau est désormais de l'ordre de 20 à 30 %.

Il apparaît donc que compte tenu des relèvements de tarifs intervenus depuis deux ans, relèvements qui ont été beaucoup plus importants à l'étranger qu'en France, le coût du transport aérien est effectivement moins élevé aujourd'hui en France que dans la plupart des pays voisins à niveau de vie équivalent.

Ces chiffres doivent cependant être appréciés sous un certain nombre de réserves.

En premier lieu, le prix du billet acquitté par l'utilisateur d'Air Inter est majoré de la T. V. A. contrairement à ce qui se passe dans les pays européens voisins.

En second lieu, la comparaison effectuée ne tient compte que des prix des passagers à plein tarif alors qu'en France, comme d'ailleurs à l'étranger, de nombreuses réductions sont pratiquées à des titres divers.

A titre d'exemple, la recette effectivement perçue par Air Inter par passager/kilomètre est ainsi amputée de 7,5 % au titre de la T. V. A. et de 15 % du fait de ces réductions (cartes d'abonnement incluses).

Quant à la différence constatée entre les tarifs intérieurs et ceux pratiqués sur les lignes long-courriers elle s'explique essentiellement par la minoration des frais fixes et d'exploitation due à la fois à la durée élevée d'utilisation des appareils, à la mise en œuvre d'avions de grande capacité sur de longues distances et à l'importance des courants de trafic. Ces facteurs favorables permettent aux compagnies régulières et non régulières de pratiquer une gamme très variable de tarifs dont certains sont très inférieurs aux tarifs théoriques de base, eux-mêmes nettement moins élevés que ceux en vigueur sur le transport « domestique ».

Ceci explique que de larges couches de la population aient déjà accédé au transport aérien international long-courrier alors que les lignes intérieures restent encore principalement utilisées par une clientèle fortunée.

E. — Incidences sur le transport aérien intérieur de la liaison ferroviaire rapide Paris—Sud-Est.

1° RÉPERCUSSIONS SUR LE TRAFIC

La mise en service partielle, dès l'an prochain, de la liaison ferroviaire rapide Paris—Sud-Est nous amène à préciser les répercussions de cette desserte nouvelle sur le trafic d'Air Inter et, plus généralement, sur la situation de notre transport aérien intérieur.

Suivant les estimations d'Air Inter, recoupées d'ailleurs par celles de la S. N. C. F., la réduction du trafic aérien sur l'ensemble des lignes radiales desservant le tiers Sud-Est de la France se présenterait comme suit, en 1982 et 1984 :

PERTE EN POURCENTAGE	1982	1984
Paris—Lyon	54	82
Paris—Marseille	19	29
Paris—Nice	5	7
Paris—Grenoble	37	58
Paris—Saint-Etienne	52	74
Paris—Montpellier	19	28
Paris—Nîmes	25	37
Paris—Toulon	16	25
Paris—Perpignan	12	18

soit au total environ 1 100 000 passagers en 1982 et 1 900 000 en 1984, représentant respectivement 14 % et 21 % de l'ensemble du trafic. Dans l'hypothèse où l'expansion d'Air Inter se poursuivrait au rythme de 500 000 passagers supplémentaires par an, une telle ponction se traduirait par une annulation de la croissance des résultats de l'entreprise pendant quatre ans.

2° INCIDENCES SUR LA PRODUCTIVITÉ ET LA SITUATION FINANCIÈRE

Le chiffre d'affaires d'Air Inter ne devrait pas en principe diminuer, mais sa progression (en francs courants) sera ramenée de 15 % à 4 % à partir de 1982, ce qui va, bien entendu, se traduire par une chute de la productivité, d'autant plus nette qu'elle était particulièrement élevée sur les lignes du tiers Sud-Est desservies par des avions à grande capacité.

Nous ne possédons pas de chiffres précis concernant la situation financière qui en résultera mais, même dans l'hypothèse où l'entreprise parviendrait à équilibrer son bilan, il est certain qu'elle sera conduite à reviser ses tarifs pour tenir compte de la perte de recettes qu'elle devra supporter sur des lignes aujourd'hui toutes bénéficiaires.

3° INCIDENCES SUR LES INVESTISSEMENTS

En ce qui concerne les investissements, la mise en œuvre du Paris—Sud-Est aura bien entendu comme premier résultat de conduire la compagnie Air Inter à freiner ses investissements en matériel volant, la perte de trafic escomptée correspondant à la

capacité de quatre à cinq Airbus A 300. Par ailleurs, la dégradation de la situation économique ne manquera pas de retentir défavorablement sur les possibilités de renouvellement de la flotte de Caravelle III et de Fokker, qui s'impose cependant de façon impérative.

*
* *

Il n'est pas dans l'intention de votre commission de contester l'intérêt que représente pour les usagers des régions concernées la mise en œuvre de ce nouvel axe ferroviaire, mais nous craignons que le fait de privilégier ainsi un secteur bien desservi ne se traduise par une dégradation des dessertes rapides indispensables au développement économique de nos régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central, handicapées par leurs liaisons terrestres encore médiocres avec Paris et les centres vitaux d'Europe.

On ne peut certes contester à la S.N.C.F. son désir légitime de profiter des progrès techniques pour se mettre en meilleure condition concurrentielle face à l'avion et au transport routier, mais le choix qui a été fait est appelé à avoir de telles répercussions au plan de l'aménagement du territoire, qu'il eût été au moins normal, à notre avis, qu'il fasse l'objet d'un débat au sein du Parlement.

Nous ne saurions, en effet, suffisamment insister sur le fait que le développement et la démocratisation des transports aériens passent par une péréquation des charges permettant, à la fois, une réduction des inégalités régionales et l'accession à ce mode de déplacement de couches nouvelles d'usagers qui viendront gonfler les effectifs actuels constitués encore pour l'essentiel de cadres supérieurs, d'hommes d'affaires et de quelques touristes fortunés.

IV. — AEROPORT DE PARIS

A. — Evolution du trafic.

1° PASSAGERS

Le nombre des passagers ayant utilisé les aéroports d'Orly, de Roissy et du Bourget en 1978 se présente comme suit (en millions) :

Orly	13 693
Roissy	9 050
Le Bourget	254
	<hr/>
Total	22 997

Par rapport à l'année 1977, la croissance du trafic s'établit à 7,3 %, ce qui traduit un ralentissement du taux de progression qui fut de 8,6 % en 1977 et de 9,3 % en 1976.

Ce léger tassement s'explique par une conjoncture économique moins favorable et divers conflits sociaux.

On notera cependant que les pointes horaires de trafic ont atteint en juillet : 2 860 passagers à Orly-Sud, 2 950 à Orly-Ouest et 2 970 à Roissy.

Les premiers résultats de l'exercice 1979 s'inscrivent en reprise très sensible avec un taux d'expansion de 10,1 % de janvier à août.

Les 16,8 millions de passagers recensés se répartissent comme suit, par origine et destination :

	Pourcentage.
Métropole	29
Europe	39,9
Afrique du Nord.....	9,1
Amérique du Nord.....	6,6
Amérique centrale et méridionale....	3,3
Moyen-Orient	4,2
Extrême-Orient	2,8
Autres régions	5,1

2° FRET

Le tonnage de marchandises embarqué et débarqué s'est élevé, en 1978, à 502 000 tonnes. Le progrès réalisé sur 1977 (+ 11,5 %) s'inscrit dans la croissance moyenne enregistrée depuis 1970, soit 11,2 % par an.

Les deux tiers de ce trafic de messageries s'effectuent maintenant à Roissy qui dispose d'installations particulièrement adéquates.

Pour les huit premiers mois de 1979, le tonnage de fret a marqué un progrès beaucoup plus net encore, soit 14,1 % par rapport à 1978. Le taux d'expansion a même dépassé 20 % en mai. Près de la moitié des échanges s'effectue avec l'Afrique et l'Amérique du Nord. Il s'agit, bien entendu, de produits d'un coût moyen unitaire élevé, soit, par kilogramme, 247 francs à l'importation et 238 francs à l'exportation, mais on y trouve une variété de marchandises de plus en plus grande, depuis les produits agricoles et les animaux vivants jusqu'aux métaux précieux valant, les premiers, 27,76 francs et les seconds 2 246 francs le kilogramme.

B. — Position concurrentielle.

Sur le plan européen, l'Aéroport de Paris a confirmé en 1978 sa seconde place derrière Londres pour les passagers. Néanmoins, cette dernière aérogare a accentué son avance avec un taux de croissance de 14,2 % dû surtout à la forte augmentation du nombre de passagers vers les Etats-Unis.

Pour le fret, Paris est toujours à la troisième place derrière Londres (574 000 tonnes) et Francfort (561 000 tonnes) mais s'est sensiblement rapproché de ses concurrents anglais et allemand qui progressent beaucoup moins nettement que lui : respectivement + 6,7 % et + 3,7 % en 1978.

C. — La desserte des aérogares de Roissy et d'Orly.

Votre commission, qui s'est toujours préoccupée des problèmes de la desserte de Roissy et d'Orly, constate une amélioration assez nette (+ 12,6 %) des résultats de la ligne reliant la gare du Nord à Roissy qui est utilisée par 9 % des passagers. En revanche, la fréquentation d'Orly-Rail reste médiocre et 3,7 % seulement des passagers empruntent cette liaison.

De façon générale, ces dessertes sont, à vrai dire, défavorisées par la rupture de charges imposée en fin de parcours à des voya-

geurs généralement chargés de bagages. C'est pourquoi nous partageons le sentiment du Conseil régional d'Ile-de-France qui a adopté en juin 1977 une motion demandant à la R. A. T. P., à la S. N. C. F. et à l'Aéroport de Paris d'étudier la réalisation d'une pénétration de ces lignes jusqu'aux aéro-gares.

D. — Développement des installations.

Les opérations les plus importantes en cours concernent la mise en service à Roissy de l'aérogare n° 2, réalisée en trois tranches susceptibles de traiter chacune cinq millions de passagers par an et devant ainsi porter progressivement la capacité totale de Roissy à 25 millions de passagers par an en 1983 et 30 millions en 1986.

Simultanément a été entrepris le complément d'équipement de la piste n° 2 qui sera mise en service en 1982.

Sur la base d'une croissance prévisionnelle du trafic de 6,8 % par an et d'une capacité totale annuelle de l'ensemble de l'Aéroport de Paris, appelée à se développer de 30 millions de passagers actuellement à 50 millions en 1986, le pourcentage d'utilisation des installations évoluerait comme suit, au cours des huit prochaines années :

1979 : 85 % ; 1980 : 92 % ; 1981 : 91 % ; 1982 : 76 % ;
1983 : 73 % ; 1984 : 78 % ; 1985 : 83 % ; 1986 : 79 %.

Les zones réservées au fret seront également complétées, notamment par la construction d'entrepôts-magasins à Roissy et Orly.

A prix constant, ce programme d'investissement est estimé pour les trois plates-formes (Roissy, Orly et Le Bourget) à 2 901 millions de francs de 1979 à 1984, dont 2 359 pour Roissy et 352 pour Orly.

V. — AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

A. — Les aéroports de province.

Bien que perturbés par les conflits sociaux intervenus dans l'aviation civile en juin-juillet, les résultats concernant les passagers, enregistrés dans la plupart des aéroports de province fréquentés par les lignes commerciales régulières, s'inscrivent, pour 1978, en progrès sensible. C'est, notamment, le cas de : Lille-Lesquin (+ 29 %), Strasbourg et Ajaccio (+ 14 %), Bastia (+ 11 %) et Lyon (+ 10 %).

Le volume du trafic dépasse 3 millions à Marseille, devenu notre second aéroport après Paris avec 3 217 400 passagers, suivi par Nice, avec 2 772 000 passagers, et Lyon-Satolas, avec 2 264 600 passagers.

En ce qui concerne le fret, les chiffres sont encore modestes et le trafic ne dépasse 10 000 tonnes qu'à Lyon : 42 950 tonnes, Marseille : 24 166 tonnes, Bordeaux : 13 260 tonnes, et Nice : 11 108 tonnes.

Signalons, à ce propos, que l'alimentation en pièces détachées, par Peugeot, de l'usine nigérienne de Kanuda par les appareils cargos d'U. T. A., représente une part importante du trafic de Lyon-Satolas.

Pour l'exercice 1979, les résultats du premier semestre traduisent une progression beaucoup plus marquée du nombre de passagers, puisque partout supérieure à 10 %, et dépassant même 15 % à Ajaccio (+ 24 %), Bastia (+ 18 %), Tarbes (+ 18 %) et Toulouse (+ 16 %). On peut donc considérer comme acquis que Bordeaux et Toulouse dépasseront, cette année, le cap du million de passagers.

Pour les marchandises, l'évolution qui apparaît de janvier à juillet est, en revanche, très contrastée avec des hausses très fortes (+ 43 % à Lyon et + 58 % à Toulouse) et des reculs sensibles (— 32 % à Lille et — 18 % à Bordeaux).

Il est bien certain que l'activité de ces aéroports sera sensiblement affectée par le conflit qui s'éternise dans la navigation aérienne et affecte tout particulièrement l'aviation de troisième niveau.

B. — Aéroports d'Outre-Mer.

Le trafic « passagers » des aéroports des Départements et Territoires d'Outre-Mer s'est développé, en 1978, à un rythme soutenu. Parmi les principaux, on notera le très bon score réalisé par Saint-Denis-de-la-Réunion : + 14 %. Cependant, aucun changement n'a été apporté au classement et c'est toujours Pointe-à-Pitre qui vient en tête avec 1 069 000 passagers, précédant son concurrent martiniquais Fort-de-France (797 200) et Tahiti-Faaa dont les résultats sont à la mesure du succès touristique croissant de la Polynésie.

Pour le fret, on trouve également en première position Pointe-à-Pitre (9 574 tonnes), en forte expansion (+ 19 %), suivi de près par Fort-de-France et, dans le Pacifique, Tahiti (5 429 tonnes) et Nouméa (5 580 tonnes).

Accessibilité aux appareils long-courriers.

Compte tenu de l'effort d'investissement entrepris concernant aussi bien les pistes que les aides à la navigation, les principaux aéroports dont nous venons de parler sont accessibles aux appareils long-courriers avec parfois, il est vrai, des restrictions inévitables liées aux conditions climatiques particulières aux régions tropicales.

Peuvent ainsi recevoir avec restriction :

- le Concorde et le Boeing 747 : Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Cayenne,
- le Boeing 707 : Saint-Denis-de-la-Réunion, Nouméa et Tahiti.

VI. — CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. — Le Concorde.

La mise à la disposition des British Airways et d'Air France des cinq derniers Concorde qui n'avaient pu trouver acquéreur met un point final à une entreprise dans laquelle Britanniques et Français avaient placé d'ambitieux espoirs. Cet événement nous apparaît justifier un bref retour en arrière.

Le succès considérable qu'avaient rencontré, dès leur mise en service en 1959, les appareils à turboréacteurs, avait conduit plusieurs constructeurs européens et américains à penser qu'il était urgent de préparer l'ère du supersonique civil dès lors que les progrès de la technique réalisés au plan militaire le permettaient.

C'est ainsi, qu'en collaboration avec nos amis anglais qui disposaient d'un réacteur approprié, mis au point par Rolls Royce, nous fûmes conduits à nous engager dans la réalisation d'un appareil baptisé « Concorde » parce que nous le voulions destiné à unir tous les hommes.

Quelques années plus tard, Boeing mettait également en chantier un avion supersonique plus vaste et plus rapide qui devait être propulsé par un réacteur réalisé par General Electric.

Ce fut cependant, à notre avis, des deux côtés de l'Atlantique, un choix d'ingénieurs plus que de commerçants, les premiers étant naturellement plus tentés par la prouesse technique que par le souci de la productivité. Etablir un parallèle avec la substitution aux appareils à hélices des avions subsoniques à réaction constituait en effet une erreur manifeste, car l'utilisation du Boeing 707, deux fois plus rapide et une fois et demie plus spacieux que le Constellation, permettait un gain de productivité considérable, sans parler de l'intérêt de ramener la durée du voyage Paris—New York de quinze heures à sept heures trente.

En revanche, le Concorde, de capacité nettement inférieure, au rayon d'action limité et fort gourmand en carburant, ne pouvait, en dépit de sa vitesse deux fois plus rapide, apporter aux usagers

des avantages aussi significatifs et se révélait aux compagnies beaucoup trop coûteux au siège offert dès lors, surtout, que l'accroissement du trafic et la hausse des carburants orientaient les transporteurs vers des appareils de 300 à 450 places, nettement plus productifs.

Cette appréciation peu réaliste et l'alourdissement rapide du coût du programme engagé conduisirent bientôt les Américains, plus pragmatiques que nous par tempérament, à renoncer à leur entreprise, tandis que, après une minute d'hésitation des Britanniques, le projet européen prenait forme, en dépit de l'effritement progressif d'un carnet de commandes relativement garni au départ.

C'est ainsi que, moitié par conviction, moitié sous la pression d'une opinion publique curieusement passionnée par la réalisation d'un appareil réservé à quelques privilégiés, Britanniques et Français ont été conduits à mettre en service neuf appareils commandés, en tout et pour tout, par les deux compagnies aériennes nationales des pays constructeurs, c'est-à-dire payés en fait par leur Gouvernement.

Quelle opinion peut-on aujourd'hui porter sur cette entreprise ? En premier lieu, on ne peut éluder le fait qu'il s'agit d'un échec commercial et que, plus grave encore, le choix effectué, nos moyens étant limités, nous a conduits à écarter les projets, certainement beaucoup plus rentables, visant à mettre en chantier la version aggrandie de la Caravelle que tous nos clients nous réclamaient. Le succès considérable rencontré depuis 1966 par les appareils de la famille des Boeing 727 et DC 9 nous permet de mesurer la chance que nous avons ainsi laissé échapper de conserver et développer notre percée dans le domaine des moyen-courriers.

En second lieu, nous avons manifestement sous-estimé les difficultés techniques de l'entreprise et, si nous avons pu finalement la mener à bien, c'est au prix de dépenses considérables qui ont porté le devis primitif de 5 à 20 milliards de francs, soit 10 milliards pour chacun des deux pays.

Faut-il cependant ne retenir que ces aspects purement négatifs de l'opération ? Nous ne le pensons pas, car les retombées techniques n'en ont pas été négligeables du fait même des problèmes qui se sont posés à nous dans de nombreux domaines concernant notamment la résistance des matériaux, les joints, les pneumatiques (du train d'atterrissage) et la mise au point des équipements de vol.

Enfin, le fait que nous soyons parvenus à réaliser une machine fiable et sûre, faisant appel à une technique de pointe, a administré à de nombreux pays la preuve que la France, trop souvent

jugée comme l'aimable pays des Folies-Bergère et de Brillat-Savarin, méritait également d'être considérée comme un partenaire égal aux meilleurs au plan technologique et industriel. Sans doute pouvons-nous, par exemple, estimer que la collaboration internationale qui a conduit au succès de l'Airbus et au renouveau de notre industrie des moteurs est ainsi en partie imputable à Concorde.

Quoi qu'il en soit, deux questions se posent aujourd'hui : quelle sera l'utilisation par les British Airways et Air France des nouveaux appareils qui leur ont été « donnés », et comment sera assurée, dans des conditions financières acceptables, la maintenance d'avions réalisés à seize exemplaires ? Nous souhaitons avoir, sur ce point, une réponse du Gouvernement.

B. — L'Airbus A 300.

Nous avions, l'an dernier, signalé le début de percée effectuée par cet appareil au plan international après la commande des Eastern Air Lines qui lui ouvrait le marché américain.

Depuis lors, le nombre des compagnies clientes est passé de seize à vingt-huit et ceux des commandes et des options avaient atteint, à la fin de septembre dernier, respectivement 183 et 78, soit au total 261 unités.

Rappelons qu'il existe, en dehors de l'A 310, qui se distingue nettement de l'Airbus proprement dit, deux versions de l'A 300 : les modèles B 2 et B 4 différant essentiellement par leur rayon d'action qui est de 3 300 kilomètres pour le premier et de 4 500 à 5 600 kilomètres pour le second.

L'un et l'autre se situent, par ailleurs, dans la gamme des appareils de capacité intermédiaire, entre les Boeing 707 et 747, avec une possibilité d'emport de 250 à 269 passagers et un volume de soute de 138 mètres cubes.

La société Airbus Industrie propose, enfin, à ses clients, le choix entre deux moteurs : le CF 6-50 de General Electric et le JT 9 D-59 de Pratt et Whitney. On observera toutefois que, sur les 173 appareils ayant fait, actuellement, l'objet de commandes fermes, 164 doivent être équipés de propulseurs de General Electric, ce choix répondant à la demande de vingt-cinq compagnies sur vingt-huit. Signalons, en outre, que la société Airbus offre actuellement une version cargo convertible, susceptible d'emporter quarante et une tonnes de fret.

Dossier commercial.

Le succès commercial de cet avion s'affirme chaque jour pour les deux versions de l'A 300 qui ont fait l'objet, à la fin d'octobre, de 186 commandes et de 80 options.

Comparaison avec les appareils concurrents.

Les qualités généralement reconnues à cet avion sont, outre le faible niveau de bruit de ses réacteurs, son prix de revient inférieur à celui de la plupart des appareils moyen-courriers ou long-courriers les plus récents et les plus utilisés.

Le tableau ci-dessous fournit une comparaison des coûts relatifs au siège/kilomètre offert sur deux étapes typiques, pour chacune des versions de l'Airbus.

	900 kilomètres.	3 000 kilomètres.
A 300	100 (B 2)	100 (B 4)
DC-10	107	101
Boeing 747	97	97
Boeing 727	116	114

On voit que l'Airbus est, en particulier, nettement plus avantageux que le Boeing 727 qui est aujourd'hui, de loin, le plus utilisé des appareils moyen-courriers.

Dans l'état actuel des choses, les perspectives de vente apparaissent donc très intéressantes et le seul problème qui se pose est celui d'accroître les cadences de fabrication de l'avion pour faire face à la demande. Cette augmentation, ainsi que l'amélioration de la productivité, sont recherchées par Airbus Industrie en faisant largement appel à la sous-traitance, après qu'ait été assuré le plein emploi de la division avions de la S. N. I. A. S. Pour servir dans les meilleurs délais la clientèle, il est ainsi prévu de porter cette cadence de sortie de 2,5 avions par mois à 3 en 1980, 5 en 1982 et 6 en 1983.

Votre commission s'est penchée attentivement sur ce problème et elle ne pense pas que cet accroissement soit suffisant car, si l'on considère que 1 000 à 1 200 avions pourraient raisonnablement être vendus dans les dix années à venir, il faudrait rapidement être en mesure de fabriquer au moins dix appareils par mois.

C. — L'Airbus A 310.

Bien que dérivé de l'A 300, l'Airbus A 310 constitue en fait un appareil sensiblement différent de celui-ci, tant par son fuselage plus court que par sa voilure nouvelle tenant compte des progrès accomplis en matière d'aérodynamisme. Par sa capacité d'emport réduite à 210-230 places, il se situe, parmi les moyen-courriers, entre le Boeing 727 et l'A 300, mais par son rayon d'action nettement supérieur (5 500 kilomètres), il est plus proche des long-courriers.

Son premier vol est prévu pour mars 1982 et sa certification devrait intervenir au début de 1983.

Son coût de développement est estimé à 1 milliard de dollars U. S., soit environ 4,3 milliards de francs au cours actuel de la monnaie américaine. La part de ces dépenses supportée par la France est de 35,5 %.

Il pourra être équipé d'un moteur General Electric ou d'un turboréacteur de Pratt et Withney.

La cadence prévue de sa fabrication doit être de six appareils par mois.

Dossier commercial.

L'A 310 a déjà fait l'objet de 52 commandes fermes et 55 options qui se répartissent comme suit :

COMPAGNIE	COMMANDES	OPTIONS	TOTAL
Air France	5	10	15
Lufthansa	25	25	50
Swissair	10	10	20
K. L. M.	10	10	20
Air Afrique	2	0	2
Total	52	55	107

Les perspectives de commercialisation apparaissent prometteuses compte tenu des besoins exprimés par les transporteurs aériens dans le domaine des moyen-courriers de cette capacité. Il aura cependant à affronter la concurrence d'un sérieux rival américain : le Boeing 767.

Il convient de noter enfin que le projet d'avion court moyen-courrier équipé des réacteurs CFM 56, développés conjointement par General Electric et la S. N. E. C. M. A., n'est pas pour autant

abandonné, mais seulement différé. Cet appareil pourra être mis en chantier lorsque les conditions techniques industrielles et commerciales assurant des perspectives suffisantes de réussite auront été réunies.

Le problème de la motorisation de l'appareil.

Comme nous l'avons indiqué, l'A 310 pourra être propulsé selon le désir manifesté par la clientèle, soit par un réacteur General Electric CF 6-80, soit par un Pratt et Whitney JT. 9. D. 7 R. 4, l'un et l'autre réacteur, actuellement en cours de développement, ayant des caractéristiques comparables.

A ce sujet, le souhait manifesté par Air France d'équiper les appareils, qu'elle a commandés, de propulseurs de Pratt et Whitney pose un problème que nous nous devons d'évoquer ici, compte tenu de ses prolongements techniques, financiers et même politiques. L'option de notre compagnie nationale est en effet vivement contestée par la S. N. E. C. M. A., et la presse comme la télévision a fait le plus large écho à cette opposition.

Pour apprécier cette affaire, il n'est pas inutile de rappeler que notre société de construction de moteurs d'avions est étroitement associée, depuis plus de cinq ans maintenant, avec General Electric pour la réalisation d'un réacteur de la classe des 10 tonnes de poussée, le CF M 56, et la construction d'une partie des réacteurs de la même firme, les CF 6 50, équipant les DC 10 et une partie des Boeing 747.

Dans le premier cas, les frais de développement sont partagés à parts égales entre S. N. E. C. M. A. et General Electric et, dans le second cas, la part de la S. N. E. C. M. A. est de 27,5 %, dès lors qu'il s'agit d'avions européens. On conçoit donc que la S.N.E.C.M.A. souhaite vivement qu'Air France revienne sur sa position, et ce d'autant plus qu'elle craint que le choix de notre compagnie nationale n'entraîne d'autres transporteurs européens à opter pour le motoriste d'East Hardford.

De son côté, Air France fait valoir des arguments qui ne sont pas sans valeur. En effet, pour entraîner sa décision, Pratt et Whitney offre à notre compagnie nationale de rénover entièrement et gratuitement les 77 réacteurs JT 9 D qui équipent une partie de sa flotte de Boeing 747, ce qui représente une économie de l'ordre de 140 millions de francs.

En ajoutant à cette somme différents autres éléments concernant, notamment, le coût des réacteurs et des rechanges et le profit retiré d'une modernisation rapide de ses « 747 », les responsables

d'Air France estiment que la solution qu'ils préconisent se traduirait pour leur entreprise par un gain global de l'ordre de 174 millions de francs.

Air France rappelle, en outre, que pour tenir compte du souhait manifesté par le Gouvernement, tous ses Boeing 747 sont depuis 1976 équipés de réacteurs de General Electric et s'engage à ne pas remettre en cause ce choix.

Elle souligne, à ce propos, que le marché qu'elle souhaite conclure avec Pratt et Withney ne porte que sur 33 réacteurs alors qu'elle a déjà commandé plus de 100 CF 6 50 de General Electric pour ses « 747 » et en commandera sans doute le même nombre à moyen terme.

Tels nous apparaissent aujourd'hui les éléments d'une affaire qui donne une idée de la lutte opiniâtre que se livrent, avec les énormes moyens financiers dont ils disposent, les deux grands motoristes américains, tous deux soucieux de ne pas voir leur échapper le marché très prometteur que leur offre l'Airbus 310.

Votre commission conçoit aisément l'embarras du Gouvernement qui a, en l'espèce, le choix entre deux priorités : la bonne santé financière d'Air France qui vient à grand peine de rééquilibrer son bilan et la nécessité non moins importante de ne pas remettre en cause une politique de construction de moteurs d'avion civils, laborieusement élaborée en liaison avec General Electric, en ouvrant la porte au concurrent de ce dernier.

Même si ce regret paraît un peu vain, « les choses étant ce qu'elles sont », on nous permettra de déplorer que, faute d'une entente étroite, en particulier avec les Britanniques, les européens n'aient pu mettre sur pied une industrie de moteurs d'avion vraiment indépendante prolongement normal de la fabrication des cellules et des équipements de vol.

VII. — L'aviation générale.

La France occupe, en matière d'aviation légère, une place remarquable avec une flotte de 6 160 appareils et 1 300 planeurs, dont 2 925 appartiennent à des aéroclubs, 1 200 à des sociétés et 1 700 à des particuliers.

Notre production annuelle est de 650 appareils (contre 1 100 en 1968) dont les deux tiers ont été exportés, en 1978, alors que le taux de pénétration étrangère reste marginal.

A ce titre, nous sommes encore au second rang derrière les Etats-Unis mais l'Allemagne nous suit de très près et pourrait prochainement nous dépasser. L'accroissement de notre parc, qui a doublé de 1960 à 1970, a en effet sérieusement fléchi du fait

de l'aggravation des charges qui pèsent à la fois sur cette industrie et du renchérissement du coût d'exploitation des appareils : telles étaient les conclusions d'un rapport établi en 1976, à la demande du Gouvernement.

Il apparaissait donc nécessaire, à cette époque, de ne pas aggraver ces contraintes et de réévaluer les aides dont bénéficiaient en particulier les aéroclubs.

Depuis lors, la situation de notre aviation légère s'est sensiblement dégradée en raison, notamment du renchérissement du coût des hydrocarbures et les aéroclubs ont vu se réduire leur recrutement, tandis que le nombre des avions « primés » régressait de 125 en 1977 à 90 en 1978. Au plan de la construction, deux entreprises, Fournier et Wassmer devaient cesser leur activité et il ne reste plus, aujourd'hui, que trois entreprises ayant une production significative : Reims-Aviation (qui construit sous licence des avions de type américain Cessna), la S. O. C. A. T. A. (filiale de l'Aérospatiale) et Robin.

Une telle situation a, semble-t-il, été ignorée des Pouvoirs publics qui ont, au contraire, adopté un certain nombre de mesures de nature à l'aggraver.

En premier lieu, les droits de douane à l'importation sur les petits avions vont être abolis, ce qui va favoriser la concurrence de l'industrie américaine.

En second lieu, la détaxe sur l'essence a été supprimée pour les voyages à l'étranger, ce qui va grever d'un surcoût important les déplacements hors de France des entreprises exportatrices recourant à ce mode de transport.

En troisième lieu, la prime d'achat dont bénéficiaient les avions des aéroclubs, et qui représente 15 p. 100 du prix d'un avion, a été réduite de moitié sous le prétexte qu'elle était trop souvent détournée de sa destination.

Enfin, par l'article 9 de la présente loi de finances, le Gouvernement a institué une taxe annuelle de 1 000 F à 30 000 F pour les aéronefs avec, ce qui constitue une véritable hérésie au titre de la sécurité, un abattement pour vétusté ! L'Assemblée Nationale a certes obtenu que ne soit pas touchés par cette mesure les avions de moins de 200 chevaux aux centres d'instruction et aux écoles de sport aérien mais votre commission estime que, même ainsi amendée, l'institution de cette vignette va nuire gravement à notre petite industrie privée d'avions légers déjà en passe de disparaître ou de passer sous contrôle étranger. Elle souhaitait donc très vivement que cet article 9 soit supprimé ou, du moins, que sa portée soit limitée aux appareils à réacteurs et elle regrette de ne pas avoir été suivi sur ce point.

CONCLUSION

La France a conservé, au plan du transport aérien, une situation éminente au sein des nations industrialisées. Elle se maintient, en effet, au cinquième rang pour le trafic global réalisé et au troisième, derrière les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour les services internationaux.

L'excellence de ces résultats s'explique, certes, par le fait que notre pays, qui fut l'un des berceaux de l'aviation, a toujours porté un intérêt particulier à cette activité mais il est remarquable que nous soyons parvenus à conserver une place aussi enviable à partir d'une base territoriale considérablement réduite par la décolonisation et sans posséder, comme plusieurs de nos partenaires européens, des terres d'émigration alimentant un important courant d'échange avec leur mère patrie.

On nous permettra donc de féliciter tous ceux qui, par leur valeur technique et leur savoir faire commercial, ont permis à notre pavillon d'être ainsi représenté sur la plupart des aéroports du monde et vous comprendrez à ce sujet à votre rapporteur, représentant d'un département côtier, de regretter que nous n'ayons pas été aussi performants sur les voies maritimes.

Mais, si satisfaisants que soient ces résultats, nous ne devons pas oublier qu'ils sont fragiles et la dure concurrence qui se développe aujourd'hui, sous la forme nouvelle d'une libéralisation à outrance, est là pour nous rappeler que, quelles que soient nos qualités, il nous sera difficile de faire face à cette situation sans unir nos efforts à ceux de nos partenaires européens et même sans exclure des ententes qui peuvent être fructueuses avec des transporteurs et des constructeurs d'Outre-Atlantique.

Si, en effet, nous avons su nous maintenir en tant qu'exploitant des lignes aériennes, notre situation est loin d'être aussi brillante au plan de la construction des appareils et aujourd'hui encore, en dépit du demi-succès de la Caravelle que nous n'avons pas su exploiter, les Européens restent, dans ce domaine, sous la domination presque absolue des Américains.

C'est dire avec quel intérêt et quel espoir nous suivons la percée tout à fait remarquable qu'effectue depuis peu l'Airbus sur

tous les continents. Mais ce succès ne doit pas rester sans lendemain et son ampleur même nécessite un effort particulier et justifie sans aucun doute certains risques financiers. Nous comprenons certes que nos partenaires et nous-mêmes hésitent à s'engager dans de nouveaux investissements pour accélérer le rythme de sortie des appareils et diversifier les modèles offerts à la clientèle, mais le véritable succès de l'opération qui suppose, précisons-le, le placement d'au moins 700 avions, est au prix d'un tel effort car nos concurrents, et en premier lieu Boeing, sont bien décidés à ne pas nous laisser seuls occuper le créneau où nous nous sommes installés.

En ce qui concerne les moteurs où la suprématie américaine reste plus frappante encore que pour les cellules, aucune coopération européenne n'a pu, à ce jour, aboutir, ce qu'il est permis de regretter. En revanche, notre Société nationale de construction de moteurs a noué des liens étroits avec General Electric et cette collaboration commence à porter ses fruits. L'intérêt et la logique voudraient que nous tenions compte de cette situation dans le choix des avions à construire ou à équiper.

Nous ne devons pas non plus oublier l'existence en Grande-Bretagne du troisième motoriste mondial avec lequel il serait souhaitable de collaborer dans le cadre de la Communauté européenne qui doit rechercher son autonomie dans ce domaine de haute technicité. L'Europe n'a-t-elle pas trop longtemps souffert de son incapacité à doter de propulseurs valables ses prototypes commerciaux ?

Votre commission n'ignore pas, bien entendu, les difficultés et les charges d'une telle orientation de nos constructions aéronautiques ; elle ne méconnaît pas non plus que nous devons y « convertir » nos partenaires. Mais elle souhaite très instamment que nous saisissons les chances qui se présentent à nous, compte tenu de la vitalité vraiment remarquable que manifeste le transport aérien mondial.

Elle demande, avec non moins d'instance, au Gouvernement de ne pas négliger pour autant notre aviation légère dont le rôle est primordial pour l'initiation aux sports aériens et la formation des jeunes pilotes et qui contribue également très efficacement à l'action commerciale de nos entreprises à l'étranger.

Concernant, enfin, le conflit qui oppose depuis plus d'un mois les contrôleurs aériens au Gouvernement, elle s'inquiète vivement de cette situation qui a déjà gravement compromis les résultats enregistrés par Air France et Air Inter et est susceptible d'entraîner la mise en faillite de plusieurs de nos compagnies aériennes régionales dont deux, au moins, sont déjà en situation de cessation de paiement.

EXAMEN EN COMMISSION

A l'issue de l'exposé de son avis, le rapporteur a répondu à un certain nombre de questions posées par ses collègues.

M. Laucournet a émis le vœu que, dans son exposé oral, M. Bernard Legrand aborde le problème de l'aviation de troisième niveau.

M. Barroux a estimé que la réalisation du Concorde était une opération de prestige destinée à satisfaire les besoins de quelques privilégiés et souhaité connaître le prix de revient de l'appareil. Il a jugé, par ailleurs, qu'il était nécessaire de faire quelque chose pour débloquer le conflit qui oppose le Gouvernement aux contrôleurs aériens.

M. Parmantier s'est dit d'accord pour défendre l'aviation légère, mais a demandé qu'on insiste davantage pour sauver l'aviation populaire créée par le Front populaire en 1936. Il a évoqué, à ce propos, la menace de faillite qui pèse sur un constructeur de petits avions : l'entreprise Fournier.

M. Lefort a demandé si les crédits d'études et de recherches des constructions aéronautiques avaient été suffisamment relevés. Il s'est préoccupé également de la situation des contrôleurs aériens, de la destination de la taxe sur les nuisances causées par les avions et de la vignette créée sur les appareils légers.

M. Colin a souhaité connaître les chances commerciales du réacteur CFM-56, les solutions envisagées par Air France pour remplacer ses Caravelle et, comme M. Lefort, l'emploi du produit des taxes sur les nuisances aériennes.

Répondant à ces questions, le rapporteur s'est dit d'accord avec M. Laucournet pour créer un groupe de travail chargé d'étudier la destinée de l'aviation de troisième niveau. Au sujet du coût du Concorde, il a précisé que le montant des dépenses engagées par la Grande-Bretagne et la France avait atteint 20 milliards de francs, soit environ 1,3 milliard de francs par appareil. Quant au coût d'exploitation des quatre appareils d'Air France, il est estimé à 300 millions de francs pour 1979.

En dépit de l'échec commercial évident de l'opération, le rapporteur pour avis a estimé que celle-ci avait eu des retombées techniques importantes et facilité, probablement, la commercialisation de l'Airbus.

Au sujet des avions légers, M. Legrand a fait part à ses collègues de son intention de déposer un amendement de suppression de la vignette pour les avions appartenant aux aéroclubs.

A propos des réacteurs CFM-56, il a précisé que la construction de ceux-ci n'était pas remise en œuvre mais que ses perspectives de vente ne posaient pas de problème à court terme. En ce qui concerne les contrôleurs aériens, il a noté un durcissement de l'attitude de ces derniers, se traduisant non plus seulement par une grève du zèle, mais par une suspension des autorisations de décoller.

Sans vouloir prendre parti dans ce conflit, il s'est dit d'accord pour la création d'une commission d'enquête et souhaité, comme M. Lefort, l'ouverture de négociations entre les « aiguilleurs du ciel » et leur autorité de tutelle. Il a déploré, à ce sujet que le comité mixte paritaire n'ait pu jouer son rôle en raison du faible empressement du Gouvernement et du déclenchement de grèves préalables aux réunions prévues. A propos des Caravelle, il a confirmé leur abandon par Air France en 1980.

A M. Javelly, il a précisé que l'aéroport de Marseille se situait au deuxième rang, en France, après celui de Paris.

*
* *

Sous réserve de ces observations, la commission a donné un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1980 concernant l'Aviation civile et commerciale.