

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

Transports.

II. — AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,
Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 31), 837 (tome XVI) et in-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexe 25) (1969-1970).

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

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — La compagnie Air France	5
A. — La flotte.....	5
B. — Activité en 1968.....	6
C. — Premiers résultats connus pour l'année 1969.....	7
D. — Réorganisation commerciale de la compagnie.....	10
E. — Politique hôtelière de la compagnie.....	12
F. — Bilan devises d'Air France.....	15
II. — La compagnie U. T. A.	17
A. — La flotte.....	17
B. — Activité en 1968.....	18
C. — Premiers résultats connus pour 1969.....	20
D. — Politique hôtelière de la compagnie.....	21
E. — Extension éventuelle du réseau de l'U. T. A.....	21
III. — Air-Inter	23
A. — Aperçu sur la répartition et l'évolution du trafic aérien en France continentale.....	23
B. — La flotte.....	24
C. — Activité en 1968.....	25
D. — Premières indications sur les résultats de trafic de 1969.....	26
E. — Résultats financiers enregistrés en 1968 et prévus pour 1969...	29
IV. — L'aéroport de Paris	30
A. — Activité en 1968 et premières indications pour 1969.....	30
B. — Travaux d'extension et de modernisation.....	32
C. — Desserte des aéroports.....	34
V. — Les constructions aéronautiques	37
A. — Les appareils supersoniques.....	37
B. — Les moyen-courriers à grande capacité et leurs dérivés long-courriers	41
C. — L'appareil court-courrier « Mercure ».....	45
Conclusion	49
ANNEXES :	
I. — Produit annuel des redevances aéronautiques.....	51
II. — Tarifs et temps de parcours, par air et par fer, sur quelques liaisons	52

Mesdames, Messieurs,

Comme ce fut le cas en 1960 avec la mise en œuvre des appareils à réaction, le transport aérien va aborder une période de grande mutation devant affecter, au cours des prochaines années :

— le volume de l'activité des compagnies appelé à doubler entre 1968 et 1973 ;

— la nature même de cette activité, au sein de laquelle le fret va se tailler une place plus importante ;

— la taille des avions long-courriers (« Boeing 747 » de 350 à 450 places) ou moyen-courriers (« Lockheed 1011 », « DC 10 » et « Airbus ») sans même parler de l'apparition des supersoniques ;

— la structure du marché où le tourisme, surtout sous forme de groupes, se développera encore, entraînant des contraintes supplémentaires (organisation de « tours », problèmes d'accueil et d'hébergement).

De ce fait, les compagnies doivent, pour assurer la poursuite de leur expansion, faire porter tout le poids de leur action sur la définition des produits à partir de la connaissance de la demande, et sur la vente de ces produits. On retrouve là un problème général lié à la conjugaison du progrès technique et de l'économie de consommation.

Cette priorité à donner au facteur commercial nécessite une meilleure définition et une connaissance plus exacte des marchés et la possibilité de répondre plus efficacement aux demandes de transports variés qui s'y manifestent, enfin la définition d'une politique à longue échéance n'excluant ni le maintien d'une agressivité commerciale permanente, ni la possibilité de faire face rapidement à tous changements d'orientation si les prévisions sont contredites par les faits.

Nous verrons plus loin que la nouvelle structure commerciale mise en place par Air France répond précisément à ces objectifs.

Mais, dans l'immédiat, la plupart des grandes compagnies doivent tenter de remédier à la détérioration de leur situation financière.

Pour la première fois, en effet, depuis longtemps, la plupart d'entre elles ont présenté en 1968 un bilan tout juste en équilibre, et ce, pour trois raisons principales entraînant toutes une réduction du produit du transport :

— l'augmentation relative du fret, produit moins « payant » que le passager ;

— l'accroissement du trafic de « charter » et de groupe bénéficiant de conditions particulièrement avantageuses ;

— une concurrence tarifaire, dite « sauvage », qui vient de se manifester, par exemple sur l'Atlantique Nord, à l'instigation d' « Alitalia », par une nouvelle diminution de 14 % du prix des billets.

Les difficultés de trésorerie que connaissent ainsi les compagnies ne vont guère faciliter les opérations d'investissement que nous venons d'évoquer.

I. — LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

A. — La flotte.

Au 31 septembre 1969, la flotte utilisée par Air France comprenait :

- 33 « Boeing 707 intercontinental » (dont 7 convertibles) ;
- 42 « Caravelle » ;
- 10 « Boeing 727-200 » moyen-courriers ;
- 5 « Bréguet deux-ponts ».

En outre, 4 « Mystère 20 » loués à la Société Marcel Dassault sont utilisés pour l'entraînement des pilotes.

A la même date, les commandes portaient sur 6 « Boeing 727-200 » et 8 « Boeing 747-28 ».

En ce qui concerne ces derniers appareils, les difficultés rencontrées pour leur mise au point par la société constructrice donnent à penser qu'ils ne commenceront, au mieux, à être livrés qu'au cours du printemps 1970.

Ainsi, il est à craindre que ces nouveaux long-courriers ne puissent entrer en service sur les lignes d'Air France pour la saison touristique de 1970, alors que des compagnies concurrentes, telles que la P. A. A., mieux placées dans l'ordre de livraison, en seraient dotées. On se souvient, en effet, que lors de la mise en œuvre des premiers « Boeing 707 » sur l'Atlantique Nord, la clientèle avait afflué vers ces nouveaux appareils en dépit du rayon d'action limité qui leur imposait une escale intermédiaire.

Rappelons enfin qu'Air France a pris des options sur six « Concorde » livrables, en principe, en 1973, et envisage de commander dix « Air-Bus » qui pourraient entrer en service en 1974.

B. — Activité en 1968.

1° LE TRAFIC

La longue grève de mai et juin 1968 a profondément perturbé jusqu'en août un trafic déjà freiné par les différentes mesures de défense monétaire adoptées en France et aux U. S. A., et la situation politique générale.

Cette conjoncture défavorable a affecté le mouvement de passagers sur les secteurs de l'Atlantique Nord et d'Europe ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

	Passagers/kilomètre	
Atlantique Nord	2.622.632.000	— 13,1 %
Europe	1.369.988.000	— 10,5 %
Asie	853.226.000	— 5,4 %

En revanche, des progressions notables ont été réalisées sur l'Afrique : + 5,9 % et, surtout, l'Atlantique central et méridional : + 7,5 %.

Cette diminution du nombre total des passagers a été heureusement compensée, dans une certaine mesure, par la progression du fret qui a été générale et a atteint, pour l'ensemble : 19 %.

Ce sensible accroissement du volume des marchandises a permis au trafic total, apprécié en tonnage kilométrique, de rester pratiquement au même niveau qu'en 1967.

Mais ce dernier chiffre ne doit pas faire illusion car, pour traduire ces données en recettes, il convient de prendre en considération trois éléments.

En premier lieu, la dégradation du produit de l'unité : passagers/kilomètre s'est poursuivie en raison de la généralisation des tarifs réduits consentis à des catégories de plus en plus importantes d'usagers.

En second lieu, le transport de fret reste déficitaire dans les conditions actuelles et la tonne/kilomètre de marchandises ne doit, en aucun cas, être assimilée, au point de vue comptable, à la notion

de passagers/kilomètre ou de tonnes/kilomètre de poste. A titre d'exemple le produit de la tonne/kilomètre (passagers, fret et poste confondus) a régressé de 1.935 F en 1967 à 1.863 F en 1968.

Enfin, l'augmentation des moyens mis en œuvre a entraîné une baisse assez notable du coefficient de chargement : 51,1 % contre 54,3 % en 1967.

2° RÉSULTATS FINANCIERS

Les divers éléments exposés ci-dessus expliquent la dégradation sensible de la situation financière de la société dont les recettes ont diminué de 2,88 %, tandis que les charges s'accroissaient de 7,7 %. Ainsi, l'excédent des dépenses a atteint 223 millions de francs et, après prise en compte de l'aide exceptionnelle de 200 millions de francs consentie par l'Etat, le bilan reste encore négatif avec un déficit de 28,9 millions de francs, chiffre à rapprocher du bénéfice de 31 millions de francs escompté en début d'année.

Ce retournement de situation montre, s'il en est besoin, la vulnérabilité d'une société affrontée pour l'ensemble de son activité à la concurrence internationale. Il ne saurait, en effet, en aucun cas, mettre en cause la qualité des services assurés par notre compagnie nationale. Les premières indications que nous possédons sur l'évolution du trafic réalisée en 1969 soulignent, d'ailleurs, le caractère accidentel des mauvais résultats ainsi enregistrés.

C. — Premiers résultats connus pour l'année 1969.

1° LE TRAFIC

Au cours des huit premiers mois de 1969, le trafic total d'Air France, évalué en tonnes-kilomètres, est supérieur de 32,8 % à celui de la période correspondante de 1968 et, ce qui est plus significatif, de 25,8 % au trafic enregistré de janvier à août 1967.

Cette progression a été plus forte pour les marchandises que pour les passagers : c'est ainsi que le trafic fret évalué en tonnes-kilomètres s'est accru de 1968 à 1969, de 55,4 %.

L'augmentation du trafic kilométrique passagers, qui est de 27,1 % par rapport à 1968 et de 14,6 % sur 1967, est très variable selon les axes.

Pour les services *long-courriers*, représentant en passagers-kilomètres plus de 60 % du trafic total, la progression a été la suivante :

	1967/1969.	1968/1969.
Pour l'ensemble.....	+ 13,1 %	+ 26,8 %
Sur l'Amérique du Nord.....	+ 5,2 %	+ 29,2 %
Sur l'Amérique du Sud.....	+ 41 %	+ 35,2 %
Sur l'Asie.....	+ 13,2 %	+ 21,5 %
Sur l'Afrique.....	+ 16,4 %	+ 7,4 %

Le trafic *moyen-courrier*, également évalué en passagers-kilomètres, a subi les variations suivantes :

	1967/1969.	1968/1969.
Total moyen-courriers.....	+ 17,3 %	+ 26 %
Réseau Européen et Europe.....	+ 14 %	+ 34,8 %
(dont Métropole).....		+ 20,9 %
Afrique du Nord.....	+ 37,9 %	+ 33,1 %
Proche-Orient.....	+ 26,1 %	+ 5,4 %
Métropole.....	— 3,3 %	+ 6,7 %

2° ESTIMATION DES RÉSULTATS FINANCIERS POUR 1969 ET 1970

Les très mauvais résultats de l'exercice 1968 succédant à trois exercices bénéficiaires, le premier souci d'Air France en 1969 était de parvenir à rétablir son équilibre financier.

Des objectifs volontairement élevés avaient donc été fixés aux services de vente pour l'année 1969 tendant à la réalisation d'un bénéfice de 27,4 millions de francs. Mais, l'évolution du trafic étant apparue assez décevante au second trimestre, il a été jugé prudent de procéder à la fin du mois de juin à une réestimation des recettes de l'année et, parallèlement, de mettre en œuvre une série de mesures d'économies.

Les prévisions de recettes ont été diminuées pour l'ensemble de l'année de 67,2 millions de francs alors que le résultat net de l'effort de compression de dépenses pouvait être évalué à 41,5 millions de francs. Il subsistait donc, avant dévaluation, un solde bénéficiaire de 1,7 million de francs.

La dévaluation du franc survenue en août a contribué à améliorer cette situation et, compte tenu, par ailleurs, de la vive reprise du trafic enregistrée depuis juillet, on peut estimer aujourd'hui que l'exercice en cours se soldera par *un bénéfice de l'ordre de 31 millions de francs*.

Enfin, pour l'année 1970, les prévisions font ressortir un solde positif, avant intéressement et rémunération du capital, compris entre 50 et 100 millions de francs.

Sur le plan de l'exploitation, il convient de souligner l'ouverture de nouvelles escales, notamment Osaka, Djeddah, Fez et Siemreap, l'amélioration des liaisons internationales des métropoles de province, la substitution progressive des « Boeing 727 - 200 » aux « Caravelle » sur les lignes long-courrier et le renforcement des services de fret.

*
* * *

Votre commission se doit de féliciter la Compagnie Air France du remarquable effort de compression des dépenses entrepris en cours d'année et du redressement de la situation financière à laquelle cette action a, pour une part importante, contribué.

Elle espère également que le renforcement des structures commerciales de la société se répercutera sur les bilans des années à venir qui auront à supporter une charge d'amortissement particulièrement lourde en raison du renouvellement partiel de la flotte.

Pour juger de l'importance de cette charge, on notera qu'en 20 ans, de 1948 à 1967, le coût total des investissements constitués par la compagnie a été de *3,4 milliards de francs* alors que, pour le même objet, *4,5 à 5 milliards* devront être dépensés au cours des *5 prochaines années* (1969 à 1973).

De ce fait, la dette à moyen et long terme, qui représentait à la fin de 1968 le double du capital de 500 millions, pourrait atteindre, en 1975, plus du triple du capital nouveau porté à un milliard.

Cette évolution est assez générale dans les sociétés de transport aérien qui connaissent, pour la plupart, de sérieuses difficultés financières, car elles doivent procéder à l'achat de nombreux appareils nouveaux, à grande capacité et, dans ce but, recourir au crédit dans des conditions que la hausse sensible des taux d'intérêt rend exceptionnellement onéreuses.

D. — Réorganisation commerciale de la compagnie.

L'organisation antérieurement mise en place avait à l'époque toute sa valeur — et les résultats acquis sont là pour l'attester — mais elle ne permettait plus d'affronter avec une efficacité suffisante toutes les exigences nouvelles dont les quelques lignes qui précèdent ne donnent qu'un faible aperçu. Des réformes se révélaient donc nécessaires.

Les principes directeurs des réformes qui ont été décidées peuvent être ainsi schématisés :

— affermir l'effort de *réflexion* (recherche, prospective, synthèse...) et de préparation des décisions en en *concentrant* les organes et les moyens sur les orientations politiques et stratégiques, en particulier à long et moyen terme ;

— « moduler » la politique générale selon les besoins variés des divers marchés, accroître la mobilité de l'*action à court terme* en la maintenant au contact de la réalité quotidienne, en allégeant le contrôle de ses résultats et en l'épaulant plus rapidement quand besoin est, grâce à une *décentralisation* plus poussée des organes d'attaque (tactique).

Dans l'organisation précédente, les principes de ces diverses démarches étaient déjà inscrits mais, en vertu d'une sorte de « polyvalence », les mêmes services et personnes avaient à les entreprendre à la fois, ce qui entraînait fréquemment un déséquilibre dans l'attention à apporter à l'une ou l'autre : c'est ainsi qu'un organisme qui devait se préoccuper et de problèmes à long terme et d'affaires à court terme, en venait fréquemment, sous la pression de ces dernières, à différer ou à examiner trop rapidement les premiers.

Une sorte de découpage ou, plutôt, de gradation a paru préférable à l'ancienne imbrication des genres et on trouve, à présent, l'enchaînement suivant :

— un *Directeur général adjoint* chargé des « Affaires commerciales », qui assure l'expression de celles-ci au sommet de l'entreprise, les fait intégrer à la politique générale qu'il contribue à définir et assume l'animation et la coordination au niveau supérieur ;

— *deux Directions* à vocation commerciale, tournées plus particulièrement, l'une vers les tâches de détermination des politiques — en particulier à long et moyen terme —, l'autre vers les préoccupations de mise en œuvre — en particulier à court terme (Direction du Développement commercial et Direction des Ventes) ;

— *dix Délégations générales* participant à l'élaboration de la politique commerciale et à la définition des objectifs, en veillant à leur application par les organismes décentralisés dont ils assurent l'animation ;

— *des représentations régionales*, principalement tournées vers l'action dans leur zone, et dont le rôle n'est d'ailleurs pas sensiblement modifié (mais dont le nombre est augmenté).

La réalité est, bien entendu, plus complexe et plus nuancée que ce schéma rapide. Ainsi il y a interpénétration fréquente du court et du moyen terme et glissement constant de l'un vers l'autre ; réflexion et action ne sont jamais abruptement dissociées mais doivent s'alimenter mutuellement. L'esquisse qu'on vient de tracer est donc complétée par une série de dispositions (procédures de liaisons, réunions, etc.) qui préciseront les conditions du « dialogue » entre niveaux différents, en fonction du terme de leurs responsabilités ou de la complémentarité de leurs démarches (par exemple entre les Directions concourant à la fonction commerciale, les Délégations générales et les représentations régionales).

En résumé, l'édifice mis en place se propose d'assurer une constante interpénétration entre les préoccupations à court, moyen et long terme, tout en faisant à chacune la place qui lui revient et en mettant à son service les moyens et méthodes appropriés. Ainsi, la Direction du développement commercial dispose du recul et des instruments nécessaires pour mesurer et préparer les perspectives commerciales ; la Direction des ventes et les représentations sont axées sur l'action commerciale, laquelle devient une « étape », une sorte de contrepoint du long terme et se voit mieux intégrée à l'ensemble de l'activité de la compagnie grâce, en particulier, à l'intervention des Délégués généraux qui veillent à l'ajustement de l'une à l'autre pour leur zone de compétence.

On notera que les Délégués généraux, à l'inverse des ex-Représentants généraux ne seront pas dotés de services « techniques » (administratif, commercial, etc.), ceux-ci étant, en règle

générale, maintenus au niveau régional ; ils disposeront de quelques assistants sauf dans le cas de certaines Délégations générales qui présentent un caractère particulier (France, Amérique du Nord, Caraïbes, Europe de l'Est).

La séparation en deux directions de l'ancienne Direction commerciale ne fait pas disparaître les activités précédemment confiées à celle-ci, à l'exception des « inspections commerciales » dont les fonctions seront assurées par les Délégations générales. En revanche, des activités, sinon originales, du moins mieux localisées et structurées que par le passé, prendront un nouvel essor, telle la « recherche commerciale » ou les « activités commerciales associées » (hôtellerie, stimulation des « tours » et du fret, « charters »...).

La mise au point des textes d'organisation a fait l'objet d'une analyse détaillée des attributions et des tâches avec la participation des principaux responsables de la fonction commerciale. Ces textes ont été soumis à l'avis du Comité central d'entreprise comme le seront les textes d'application qui soulèveraient des questions de principe.

*
* *

La réorganisation de la fonction commerciale correspond à une étape décisive de la vie de la compagnie.

Elle ne résoudra pourtant pas à elle seule tous les problèmes commerciaux d'Air France car cette compagnie, entreprise de services, voit plus que d'autres sa réussite conditionnée par l'étroite interdépendance de ses fonctions et organes associés, pour reprendre une expression en vogue, dans une « stratégie globale ».

Il faut aussi souligner combien la réussite de cette réforme va dépendre d'une participation confiante et active de l'ensemble des cadres et des personnels qui y sont associés.

E. — Politique hôtelière de la compagnie.

Nous avons souligné l'an dernier la nécessité pour les transporteurs aériens de disposer de moyens d'hébergement dans leurs principales escales afin de faire face à la demande de leur clientèle qui prend de plus en plus l'habitude d'acheter des

voyages tout compris. Nous avons à cette occasion souligné le retard pris dans ce domaine par notre compagnie nationale par rapport à ses concurrents américains et britanniques. Aussi, sommes-nous heureux de pouvoir fournir aujourd'hui quelques précisions relatives à la politique hôtelière de cette entreprise.

Air France, comme cela est normal, porte en premier lieu ses efforts sur Paris où 10.000 chambres nouvelles seront nécessaires d'ici 1975, ce qui implique la création d'hôtels de grande capacité adaptés aux goûts et aux moyens de la clientèle internationale. Afin de faciliter et d'accélérer la mise en chantier de telles installations, fonctionnelles et modernes, Air France participe à un certain nombre d'opérations sélectionnées dont la plus importante, et la première en date, est la construction de l'hôtel des Maréchaux (1.039 chambres), boulevard Gouvion-Saint-Cyr, qui sera livré à bail à Air France par la Caisse des Dépôts en décembre 1971.

Mais l'insuffisance de l'hôtellerie française n'est malheureusement pas un problème exclusif à Paris : elle affecte également Nice et la Côte d'Azur, second point d'arrivée en France de la clientèle aérienne internationale. Dans cette région, Air France accorde son appui à la concrétisation de certains projets, tels que la reconstruction de Ruhl à Nice, dont l'aboutissement est propre à stimuler de nouvelles initiatives.

Cette politique d'incitation permet raisonnablement de penser qu'en 1973, Paris disposera d'environ 4.000 chambres nouvelles et la Côte d'Azur de 2.000.

Le développement de moyens d'hébergement dans certaines régions touristiques (Touraine, Corse, Languedoc-Roussillon, etc.) est également étudié. Ainsi, les « relais aériens », dont le premier hôtel en France a été ouvert à proximité de Tours, envisagent de s'installer également à Jouy-en-Josas, en Avignon, etc.

La participation d'Air France est également envisagée pour améliorer l'équipement hôtelier des Antilles françaises, en passe de devenir un pôle d'attraction pour la clientèle nord-américaine.

En dehors de France, des opérations hôtelières sont à l'étude au Maroc, en Tunisie, au Sénégal et également au Cambodge où un hôtel est en construction à Angkor.

Parallèlement, des études sur l'évolution des contraintes hôtelières dans les principales escales d'Air France sont poussées activement en vue de faire l'inventaire des besoins de la compagnie dans les années à venir et d'étudier les interventions possibles.

La mise en œuvre d'une telle politique suppose bien entendu des moyens financiers importants et, malheureusement, les sommes qu'Air France pourra consacrer à l'hôtellerie se trouveront limitées par l'ampleur même de ses investissements aéronautiques. Le crédit de 60 millions de francs ouvert, en principe, par le Gouvernement à Air France d'ici à 1973 ne permet évidemment pas à notre compagnie nationale de suivre l'exemple des transporteurs américains. Il va toutefois lui permettre de faire face aux besoins les plus urgents. Le budget autorisé pour 1969 s'élève à 22.250.000 F, étant entendu que le solde du montant des investissements autorisés pour une année reste disponible pour les années suivantes, et pour 1970 Air France pourrait être autorisée à consacrer 10 millions à l'hôtellerie.

Si l'on compare ces chiffres au prix de revient moyen d'un hôtel de 1.000 chambres, soit 150 millions de francs, on voit aussitôt que la participation directe d'Air France aux *investissements immobiliers* ne peut avoir qu'un caractère symbolique.

Mais ce que demandent les établissements financiers, c'est moins un apport de capitaux que l'assurance que leurs propres capitaux seront rémunérés et, dans cette optique, il est bien certain que l'intervention de notre compagnie nationale au niveau de l'exploitation et de la commercialisation hôtelière est propre à atténuer considérablement leurs risques sinon à les éliminer.

Pour mettre en œuvre une telle politique, les dispositions suivantes ont été prévues en accord avec les pouvoirs publics :

— création d'une société de financement et de développement hôtelier et touristique, filiale d'Air France à 100 % jouant le rôle d'un holding de participation à diverses sociétés d'exploitation hôtelière correspondant aux établissements intéressant Air France ;

— dans le cadre de ces sociétés d'exploitation, Air France s'associera pour une participation pouvant atteindre 35 % du capital à d'autres intérêts français ou étrangers.

Air France s'attachera ainsi à constituer une image de marque liée à la sienne et associée à son nom et à son prestige.

Cette action pour le développement de l'infrastructure hôtelière, en particulier dans les pays francophones, contribuera, par ailleurs, au renforcement des liens de la compagnie nationale avec ses compagnies associées (Tunis Air, Royal Air Maroc, Royal Air Cambodge, etc.).

Des sociétés spécifiques sont en voie de création avec, pour objectif, la réalisation de certains projets hôteliers en même temps que l'utilisation commerciale des infrastructures ainsi créées. C'est ainsi qu'a déjà été constituée, en association avec Tunis Air, la Société auxiliaire Franco-Tunisienne de coopération touristique « Aftucot ».

Des sociétés de même type sont actuellement en cours de fondation au Maroc avec la Société Royal Air Maroc et la Caisse de Dépôts et de Gestion, au Sénégal avec Air Afrique et la Société africaine immobilière et hôtelière, etc.

Ces sociétés, dotées d'un capital léger, auront principalement pour objet de préparer le montage financier et technique de certaines opérations hôtelières et touristiques en jouant auprès des investisseurs le rôle de promoteur et de maître d'œuvre.

F. — Bilan devises d'Air France.

Au moment où la détérioration de notre balance des paiements risque, une fois de plus, de mettre en cause la valeur de notre monnaie, il nous apparaît nécessaire de faire ressortir le rôle positif que jouent dans ce domaine nos compagnies de transport aérien, celles-ci permettant à nos nationaux de payer en francs leurs voyages à l'étranger, et nous procurant, par ailleurs, les devises représentant le coût des billets pris par la clientèle étrangère.

A cet égard, le bilan devises de la Compagnie Air France est particulièrement révélateur et intéressant, cette société exerçant l'essentiel de son activité hors de la zone franc.

Nous retiendrons de ce bilan trois points principaux :

En premier lieu, son *solde bénéficiaire* est à la fois *très important* et en *accroissement sensible* puisqu'il est passé de 45 millions de dollars US en 1960, à 259 millions de dollars en 1969.

En second lieu, il ne faut pas négliger le fait que le montant des dépenses à l'étranger, s'il ne représente que la moitié de celui des recettes totales en devises, est cependant substantiel et également croissant : 235 millions de dollars en 1969 contre 110 en 1960. Tout fléchissement d'activité de la compagnie se traduit donc par une diminution brutale du solde créditeur. On l'a vu en 1968 où ce dernier est tombé à 146 millions de dollars contre 215 en 1967.

Enfin, la progression de l'apport en devises (+ 21,5 %) est nettement supérieure à celle du chiffre d'affaires de la compagnie, soit 14 %, et le total des recettes ainsi réalisées représente aujourd'hui plus des trois quarts du chiffre total des ventes. Ces résultats placent notre compagnie nationale au second rang de nos entreprises exportatrices derrière la Régie Renault.

*

* *

Votre commission souhaite vivement que ces chiffres soient présents à l'esprit de tous ceux qui sont, à des titres divers, responsables de l'expansion de nos transports aériens à l'étranger et, en premier lieu, du Ministre des Finances, qui ont encore trop souvent tendance à minimiser le rôle de notre aviation et à limiter au minimum ses crédits d'équipement.

Nous verrons par exemple plus loin, à propos de l'aéroport de Paris, que le retard apporté à la mise en service de Roissy-en-France est susceptible d'enlever à nos compagnies un de leurs meilleurs arguments de vente qui reste la qualité « aéronautique » de la place de Paris.

II. — LA COMPAGNIE U. T. A.

A. — La flotte et le prochain renouvellement du matériel volant.

Au 1^{er} septembre 1969, la flotte exploitée par la compagnie comprenait les appareils suivants :

- 10 « DC. 8 » dont 1 « DC. 8-F » et 4 « DC. 8-62 » ;
- 2 « Caravelle 10 R » ;
- 1 « DC. 4 ».

Au cours des années 1973 à 1975, l'U. T. A. devra procéder au renouvellement des quadriréacteurs acquis en 1960.

Elle a, en conséquence, passé commande de deux appareils long-courriers « DC. 10-30 », livrables au printemps 1973, et pris trois options sur ces avions. Pour cette opération, l'U. T. A. s'est associée aux compagnies K. L. M., Swissair et S. A. S. formant le groupe K. S. S. U.

Les études entreprises depuis plusieurs années par la compagnie l'ont conduite, en effet, à porter son choix sur des appareils gros porteurs disposant d'un rayon d'action supérieur à 6.000 kilomètres et, parmi les avions répondant à ces caractéristiques, elle a donné la préférence au long-courrier « DC. 10-30 » équipé de moteurs General Electric, pour plusieurs raisons tenant à un prix d'achat moins élevé et à un coût d'exploitation inférieur, notamment à celui du « Boeing 747 » (— 25 %) et du « Lockheed 1011 » (— 9 %).

La société espère ainsi pouvoir affirmer sa compétitivité. Par ailleurs, il est intéressant de souligner que les nouveaux appareils permettront de transporter, en dehors d'un nombre de passagers plus important (249 au lieu de 158), un tonnage de fret beaucoup plus élevé (17,8 tonnes au lieu de 4,5).

La nouvelle génération d'appareils permettra enfin une réduction des coûts directs de 10 à 20 % par rapport à celui du passager/kilomètre des quadriréacteurs « DC. 8-62 » récemment mis en service. Cet avantage économique apparaît indispensable aux compagnies aériennes pour sauvegarder leurs résultats financiers qui restent tributaires de la constante érosion des tarifs de vente et des effets de l'inflation des coûts de main-d'œuvre.

B. — Activité en 1968.

1° LE TRAFIC

L'Union de Transports Aériens, compagnie française qui assure les liaisons de la Métropole avec l'Afrique (exception faite de Dakar et Madagascar), l'Extrême-Orient, l'Australie et le Pacifique, a poursuivi sa progression en 1968 à un rythme supérieur à la moyenne mondiale pour les passagers/kilomètres, + 19,2 % contre + 13 %, le décalage étant plus important encore pour le fret : + 42 % contre + 19 %.

On observera comme l'an dernier que la part déjà élevée des marchandises dans le trafic global s'est encore accrue.

Au total, le trafic, évalué en tonnes/kilomètres, apparaît en augmentation de 26,5 % sur 1967 avec un coefficient d'occupation nettement amélioré : 57,1 % contre 54,9 %.

Cette progression apparaît d'autant plus remarquable qu'elle contraste nettement avec les résultats médiocres enregistrés par l'ensemble de l'aéronautique française et plus particulièrement avec la baisse de trafic enregistrée par la Compagnie nationale Air France.

Il est inutile d'épiloguer sur les difficultés sociales et financières qui ont pesé l'an dernier sur l'activité de nos compagnies aériennes mais on nous permettra de féliciter les dirigeants et le personnel de l'U. T. A. pour l'esprit d'initiative et le dévouement à leur entreprise dont ils ont fait preuve au cours de cette période troublée.

Quoi qu'il en soit, il ressort de cette évolution divergente que la part de la filiale aérienne des Chargeurs Réunis dans notre transport aérien est passée de 15,5 % en 1966 à 18,9 % en 1968.

Evolution par secteur.

Si l'on examine la situation sur une assez longue période, on constate tout d'abord un net accroissement relatif du trafic de passagers sur l'Extrême-Orient, le Pacifique et l'Afrique centrale et, en contrepartie, une notable diminution de la part de l'Afrique occidentale et de l'Afrique australe. Mais cette différence est quelque peu corrigée par un rapide accroissement du fret sur l'ensemble des lignes africaines, le tonnage kilométrique réalisé sur ce secteur représentant 80,7 % du trafic de marchandises de la compagnie.

En se limitant aux deux dernières années, on observe :

a) Sur l'Afrique francophone : une progression sensiblement égale du transport de passagers et de marchandises mais inférieure au rythme général de développement de la compagnie ;

b) Sur l'Afrique du Sud : un accroissement faible du nombre des voyageurs contrastant avec un accroissement spectaculaire du fret : + 128 % ;

c) Sur l'Asie du Sud-Est : une progression des passagers qui est au contraire double de celle des marchandises : 31,8 % contre 15,2 % ;

d) Sur le Pacifique : une augmentation sensible des passagers : + 23,6 %, mais plus notable encore du fret : + 110 %.

Au total, la société se distingue donc des autres compagnies aériennes françaises aussi bien par son rythme d'expansion élevé que par un taux d'accroissement du trafic de fret très supérieur à celui constaté dans les transports aériens groupés au sein de l'O. A. C. I.

2° STRUCTURE DU RÉSEAU

Peu de changements ont été apportés au cours de l'année 1968 à la structure du réseau. On notera cependant sur l'Extrême-Orient et le Pacifique la prolongation du service Paris—Djakarta vers Nouméa, l'ouverture d'une escale à Kuala-Lumpur et à Adélaïde et la réouverture de l'escale d'Honolulu ainsi que le renforcement des fréquences entre Papeete et Los Angeles.

A l'Ouest, le fait le plus marquant est la mise en œuvre d'un service de fret sur l'Afrique australe, mesure qui explique la progression en flèche du volume de marchandises sur cette ligne.

3° RÉSULTATS FINANCIERS

La brillante progression du trafic dont nous venons de marquer les grands traits n'a malheureusement pas entraîné un accroissement parallèle des recettes en raison de l'alourdissement des charges sociales, des dépenses exceptionnelles occasionnées par des conditions d'exploitation quelque peu « acrobatiques » en mai et juin et, comme nous l'avons vu pour Air France, de la dégradation continue du produit de la tonne/kilomètre résultant de l'accroissement relatif de la part du fret et de la concurrence tarifaire qui sévit de manière particulièrement vive dans le Pacifique.

Pour tous ces motifs, le bénéfice brut d'exploitation n'a progressé que de 10 %, passant de 52,7 à 57,5 millions de francs. Quant au bénéfice net, compte tenu de l'augmentation très sensible de la charge d'amortissement, il a été ramené à 653.000 F contre 10.696.000 F en 1967.

C. — Premiers résultats connus pour 1969.

Au cours des huit premiers mois de 1969, le ralentissement de la progression du trafic des passagers est plus que compensé par les excellents résultats obtenus en ce qui concerne le fret, ainsi qu'il ressort des chiffres suivants reflétant l'activité sur l'ensemble du réseau :

	1968	1969	E C A R T en pourcentage.
	(8 premiers mois).	(8 premiers mois).	
	(En milliers.)		
Passagers/kilomètres	1.076.745	1.148.462	+ 6,7
Tonnes/kilomètres fret.....	50.275	70.585	+ 40,4
Tonnes/kilomètres poste.....	6.751	8.027	+ 18,9
Tonnes/kilomètres réalisées.....	153.299	181.972	+ 18,2
Tonnes/kilomètres offertes.....	260.795	319.826	+ 22,6

Cependant, la différence constatée entre l'augmentation de la capacité offerte et les résultats enregistrés entraîne une légère baisse des coefficients de chargement (de 59 à 57 %).

Si l'on considère maintenant les différents secteurs, on note que l'évolution a été *plus favorable sur les lignes d'Afrique* (+ 29,9 %) que sur le *Pacifique* et l'*Océanie* (+ 9,4 %). Cette différence est due essentiellement au fret dont le volume s'est considérablement développé entre la métropole et le continent africain.

Compte tenu de ces résultats et des incidences de la dévaluation, il est probable que le solde du compte d'exploitation sera nettement plus favorable que l'année précédente.

D. — Politique hôtelière de la compagnie.

De même que pour Air France, le problème de l'équipement hôtelier des territoires desservis est une préoccupation de l'Union de Transports Aériens. Mais au contraire de la compagnie nationale, c'est à travers un organisme spécialisé, l'Union touristique et hôtelière (U. T. H.), filiale du groupe des Chargeurs Réunis, auquel se rattache également l'U. T. A., que s'exerce en la matière l'activité de ce transporteur aérien.

Constituée seulement depuis trois ans, l'U. T. H. a procédé à l'acquisition d'un hôtel à Abidjan, s'est rendue propriétaire d'une chaîne d'hôtels au Maroc provenant de la liquidation de la Compagnie Paquet, a pris la gérance d'un hôtel à Nouméa. Au mois de mai 1969, l'U. T. H. a inauguré à Tahiti un hôtel de classe internationale de 230 chambres ; elle envisage en outre une importante extension de l'hôtel de Nouméa, ces deux hôtels devant constituer les maillons principaux d'une chaîne d'hôtels de tourisme et de villages de vacances dans le Pacifique Sud.

E. — Extension éventuelle du réseau de l'U. T. A.

L'éventuelle extension du réseau de l'U. T. A. vers le Mexique et la Côte Ouest de l'Amérique du Sud pose un double problème de coordination entre les compagnies françaises et d'obtention de droits de trafic.

Sur le premier point, des études sont effectuées en vue de compléter les zones d'activité actuellement dévolues à chacune des compagnies Air France et U. T. A., en définissant la vocation respective des deux transporteurs à l'exploitation de nouvelles relations transpacifiques : Etats-Unis—Japon, Japon—Australie, Japon—Amérique du Sud, Papeete—Mexico.

A cet égard, les deux compagnies, dont l'activité doit être complémentaire, ont été invitées à rechercher des formules rationnelles de coopération et à les soumettre à l'approbation des pouvoirs publics. D'une solution satisfaisante de ce problème dépend, en effet, la possibilité pour notre Gouvernement d'obtenir des Etats étrangers intéressés les droits de trafic nécessaires au développement du pavillon français dans le Pacifique.

Sur un plan plus général, l'augmentation des charges financières qui résultera pour la compagnie du renouvellement de sa flotte va poser à l'U. T. A. un problème sérieux, compte tenu des dimensions mêmes de l'entreprise. C'est pourquoi la société s'efforce, d'une part, d'améliorer la rentabilité de ses services par une réorganisation en profondeur de ses structures et, d'autre part, de réduire au minimum ses dépenses de matériel. A ce sujet, l'association réalisée avec trois autres compagnies européennes dans le groupe K. S. S. U. pour l'achat des « DC. 10 » aura sans doute comme corollaire une mise en commun des moyens de ces sociétés pour l'entretien de ces appareils.

III. — AIR-INTER

A. — Aperçu sur la répartition et l'évolution du trafic en France continentale.

Avant d'aborder les problèmes relatifs à la Compagnie Air-Inter, nous pensons utile de souligner que cette société n'a pas le monopole des transports aériens intérieurs, bien que sa part dans le trafic métropolitain s'accroisse régulièrement jusqu'à atteindre 80 % en 1968 contre 76 % en 1967. On sait d'ailleurs qu'en vertu des dispositions de l'accord particulier passé avec Air France, cette Compagnie est autorisée à assurer 50 % du trafic sur Paris—Nice et 15 % sur les principales liaisons radiales et quelques transversales.

En ce qui concerne ces lignes pour lesquelles Air-Inter est ainsi en concurrence avec Air France et l'U. T. A., les chiffres de passagers payants se présentent comme suit pour 1967 et 1968 :

	AIR-INTER		AIR FRANCE		U. T. A.		TOTAL	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
Paris—Bordeaux	103.358	114.980	9.522	9.741	2	395	112.882	125.116
Paris—Lyon	268.249	267.395	10.485	30.144	2.733	245	281.467	297.784
Paris—Marseille	213.268	221.577	84.352	79.698	4.931	2.873	302.551	304.148
Paris—Nice	88.657	133.614	317.147	269.690	1.564	1.621	407.368	404.925
Paris—Toulouse	144.115	155.220	10.594	9.291	25	2	154.734	164.513
Bordeaux—Toulouse..	2.572	2.514	173	153	»	»	2.745	2.667
Lyon—Marseille	25.556	23.231	7.448	5.541	»	»	23.004	28.772
Marseille—Nice	6.459	6.116	6.372	5.924	»	»	12.831	12.040
Nice—Strasbourg ...	»	»	4.485	3.854	»	»	4.485	3.854

Ce tableau permet de constater, en premier lieu, la part encore relativement importante d'Air France dans la desserte des lignes les plus rentables, telles que Paris—Nice et Paris—Marseille et, par ailleurs, la faible progression — ou même le léger recul — enregistrée pour la première fois sur les grandes liaisons aéronautiques intérieures. Au total, en effet, le nombre de passagers

payants transportés n'a progressé que de 5 % environ d'une année sur l'autre en France continentale, en passant de 1.900.000 à 2 millions d'unités.

Quoi qu'il en soit la cohabitation d'Air France et d'Air-Inter sur les meilleurs axes métropolitains présente pour cette dernière compagnie de sérieux inconvénients. Nous avons ainsi appris, non sans surprise que cette formule aboutissait à rendre déficitaire sa liaison Paris—Nice. Il y a donc apparemment sur ce point un problème à revoir.

B. — La flotte et son évolution.

La composition de la flotte en service était, au 1^{er} octobre 1969, la suivante :

- 10 « Caravelle 3 » (99 sièges) ;
- 14 « Viscount 700 » (60 sièges) ;
- 10 « Fokker 27-500 » (56 sièges) ;
- 4 « Nord 262 » (29 sièges).

Depuis l'an dernier, 11 appareils nouveaux sont entrés en service : 1 « Caravelle » et 10 « Fokker ».

La durée d'utilisation annuelle est de l'ordre de 2.300 heures pour les « Caravelle », de 1.900 pour les « Fokker » et de 1.400 pour les « Viscount ».

Les 4 « Nord 262 » sont loués à la Société Air Rousseau qui les exploite pour le compte d'Air-Inter.

Au total, le nombre de sièges/kilomètre offert a ainsi progressé en un an de plus de 24 %.

*
* *

L'augmentation continue du trafic pose à la compagnie de sérieux problèmes techniques et financiers. Il n'existe pas, en effet, sur le marché d'appareils parfaitement adaptés aux courtes distances qui caractérisent les liaisons métropolitaines.

Dans l'impossibilité où se trouve la société de se tourner vers le marché étranger, Air-Inter utilisera donc quelques « Caravelle » supplémentaires en se contentant, si possible, de les louer pour une durée limitée.

C'est ainsi que la flotte actuelle sera complétée, en 1971, par trois « Caravelle » auxquelles viendront s'ajouter trois avions de même type, en 1972.

C'est donc seulement à partir de 1973 que la flotte serait, en principe, profondément modifiée par l'élimination des « Viscount » et la mise en œuvre des moyen-courriers « Mercure » dont 10 unités pourraient entrer en ligne à raison de 5 en 1973 et 5 en 1974.

C. — **Activité de la compagnie en 1968.**

En raison des événements de mai et juin qui ont immobilisé la flotte de la compagnie à un moment où l'activité est habituellement particulièrement intense, la progression du trafic a été relativement faible et surtout très inférieure à celle enregistrée précédemment, soit en tonnes/kilomètre : + 14,8 % de 1967 à 1968, contre + 37 % de 1966 à 1967.

Évaluée en nombre de voyageurs, la perte subie par la compagnie est de l'ordre de 200.000 unités, avec 1.727.951 passagers transportés au lieu des 1.930.000 prévus.

Nous pensons utile de compléter ces indications générales par les chiffres relatifs aux principales liaisons radiales et transversales :

ÉVOLUTION DES TRAFICS DE QUELQUES LIGNES DE 1967 à 1968

Liaisons radiales.

	1967	1968
Paris—Lyon	268.051	267.244
Paris—Marseille	213.268	221.471
Paris—Nice	88.657	133.614
Paris—Bordeaux	103.358	114.930
Paris—Toulouse	143.868	155.220
Paris—Nîmes	69.736	68.464
Paris—Nantes	58.473	64.844
Paris—Strasbourg	48.443	50.408
Paris—Grenoble	»	46.185
Paris—Brest	19.875	30.429
Paris—Montpellier	19.645	28.291
Paris—Mulhouse	21.189	24.906
Paris—Pau	17.351	22.740
Paris—Perpignan	11.715	13.044

Liaisons transversales.

Lyon—Nice	46.051	45.100
Lille—Lyon	31.948	27.859
Lyon—Marseille	25.556	23.231
Lyon—Nantes	22.003	18.856
Bordeaux—Lyon	16.740	16.741
Lyon—Strasbourg	12.084	13.473
Lyon—Mulhouse	16.340	13.066
Lyon—Toulouse	11.329	10.442

Comme on peut l'observer, la progression a été faible pour de nombreuses lignes importantes. On notera même une légère régression sur Paris—Lyon due en partie à la concurrence de la ligne Lyon—Paris—New York d'Air France. Toutefois, des progrès supérieurs à la moyenne sont à souligner sur Paris—Brest et Paris—Montpellier, sans oublier le succès remarquable obtenu par la liaison nouvelle Paris—Grenoble avec une moyenne de plus de 40 passagers par vol.

En dépit de la conjoncture généralement défavorable, le coefficient de remplissage se situe au taux élevé de 62,30 %.

Par ailleurs, les résultats enregistrés dans le domaine du fret ont contribué à améliorer dans une certaine mesure le trafic total avec un tonnage supérieur de 73 % à celui de 1967.

En ce qui concerne ce dernier point, il faut cependant indiquer qu'aucune véritable politique de fret ne pourra être faite par la compagnie tant que celle-ci ne disposera pas d'appareils appropriés et d'installations au sol adaptées, spécialement en province.

D. — Premières indications sur les résultats du trafic de 1969.

L'expansion du trafic qui avait été sensiblement ralentie en 1968 a repris vigoureusement en 1969 et, pour les sept premiers mois de 1969, on dénombrait 1.313.739 passagers payants contre 928.688 au cours de la même période de l'an dernier, soit une progression supérieure à 41 %.

Dans ces conditions, il est permis d'espérer que le nombre de voyageurs transportés par Air-Inter sera, pour l'année en cours, de l'ordre de 2.150.000.

Cette progression a affecté la plupart des lignes ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

Lignes radiales.

	7 mois 1968	7 mois 1969
Paris—Lyon	155.419	188.650
Paris—Marseille	126.944	163.998
Paris—Nice	72.836	127.889
Paris—Toulouse	87.727	122.562
Paris—Bordeaux	64.941	95.466
Paris—Nantes	36.350	58.150
Paris—Nîmes	40.301	47.308
Paris—Grenoble	28.365	43.327
Paris—Strasbourg	30.372	41.085
Paris—Clermont	18.709	25.815
Paris—Brest	17.406	24.698
Paris—Perpignan	6.410	11.700

Lignes transversales.

Lyon—Nice	27.171	28.666
Lille—Lyon	17.808	19.291
Lyon—Marseille	12.878	15.648
Lyon—Nantes	10.918	13.132
Bordeaux—Lyon	9.494	12.036

On note également un accroissement très important des transports par « charters » avec 7.876 passagers en 1969 contre 2.396 en 1968 et le doublement du tonnage de fret en dépit des difficultés déjà soulignées.

Pour l'hiver 1969-1970, Air-Inter prévoit la création d'une sixième fréquence quotidienne sur Paris—Bordeaux, d'une quatrième sur Paris—Grenoble et d'une seconde sur Paris—Montpellier.

*
* *

Malgré les progrès réalisés par les liaisons transversales, nous constatons que le trafic des lignes rayonnant de Paris occupe une place croissante dans le mouvement total de passagers (85,2 % en 1964, plus de 86 % en 1969).

Cet état de choses est d'autant plus regrettable qu'on pouvait légitimement espérer que la création de liaisons aériennes intérieures contribuerait efficacement à la décentralisation économique de notre pays. Le niveau trop élevé des tarifs pénalisant lourdement une clientèle potentielle peu fortunée explique sans doute cette évolution.

C'est pourquoi votre commission estime qu'il serait dans la vocation du F. I. A. T. de permettre par des subventions appropriées une certaine modulation tarifaire sur les liaisons transversales.

De plus, et de manière plus générale, nous serions heureux que le Gouvernement se penche impartialement sur le problème de la charge financière supportée par la collectivité nationale au titre des équipements et du fonctionnement des différents modes de transport. Nous estimons en effet que dans la situation financière actuelle de notre pays, des choix s'imposent et qu'il est préférable de donner la possibilité au plus grand nombre des usagers de se rendre, par exemple, de Paris à Nice, à Marseille ou à Toulouse ou de Nantes à Lyon en 45 minutes, en laissant les autres libres de choisir la voie terrestre plutôt que de continuer à considérer l'avion comme une sorte de gadget luxueux et de dépenser dans le même temps des sommes importantes en équipements et subventions pour gagner quelques quarts d'heure par le train ou la route.

Enfin notre commission souhaite très instamment que le Gouvernement revoie la question de *l'exonération fiscale des carburants* utilisés par l'aviation intérieure. Pour chiffrer l'importance d'une telle mesure il nous suffira d'indiquer que *l'économie en résultant permettrait à Air-Inter de supprimer la contribution qu'elle est jusqu'à maintenant contrainte de demander aux collectivités locales*. Ceci nous fournit d'ailleurs l'occasion de protester une fois de plus sur le caractère exorbitant d'un tel système aboutissant à pénaliser les régions économiquement défavorisées et considérant l'avion comme un moyen de transport de luxe.

E. — Résultats financiers enregistrés en 1968 et prévus pour 1969.

La Compagnie Air-Inter a arrêté comme suit son compte d'exploitation 1968 et ses prévisions afférentes à l'exercice 1969 :

	1968	1969 (prévisions).
Recettes	265.117.435	391.100.000
Dont subventions :		
— Etat	(1)	»
— collectivités locales	(2) 11.320.269	(3) 11.150.000
Dépenses	281.505.861	387.300.000
Solde	(4) — 16.388.426	+ 3.800.000

(1) La subvention exceptionnelle de 10.000.000 F a été portée au compte de profits et pertes.

(2) Compte tenu d'une aide de 2.871.665 F consentie par le F. I. A. T. aux collectivités locales.

(3) Compte tenu de la participation du F. I. A. T. attendue sur Paris—Grenoble et Paris—Saint-Etienne.

(4) En tenant compte de l'aide de l'Etat et des recettes annexes, la perte figurant au bilan s'élève à 4.760.000 F.

L'examen de ces chiffres montre, à l'évidence, qu'il est hors de question pour la société de financer par ses propres moyens les énormes dépenses d'équipement à entreprendre au cours des prochaines années pour faire face à l'augmentation du trafic. Dans ce domaine, rien ne pourra donc être fait sans une véritable coordination des équipements de transport conçue dans le but de permettre à un moyen de communication moderne et en pleine expansion de se développer au lieu de tendre à protéger à tout prix — c'est le cas de le dire — un mode de transport de voyageurs dont le rôle est appelé à décroître.

IV — L'AÉROPORT DE PARIS

A. — Activité en 1968 et premières indications pour 1969.

1° EXERCICE 1968

Les valeurs caractéristiques du trafic de l'Aéroport de Paris s'établissent comme suit pour l'année 1968 :

	VARIATION par rapport à 1967.
Mouvements des appareils commerciaux : 177.212..	+ 2,5 %
Passagers locaux : 8.238.144'.....	— 1,2 %
Fret : 154.076 tonnes.....	+ 12,1 %

Les événements de mai et juin expliquent évidemment ces médiocres résultats. Seul le transport des marchandises a poursuivi sa progression, mais à un rythme relativement lent si on le compare avec celui de la progression enregistrée dans le monde (+ 24 %) et dans les autres grands aéroports européens tels que Francfort (+ 26,3 %), Amsterdam (+ 23,7 %), Copenhague (+ 25,2 %) et Londres (+ 17,3 %).

2° PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1969

Une comparaison entre les premiers trimestres 1968 et 1969, périodes qui ne furent pas affectées par les troubles sociaux, fait apparaître une progression déjà très sensible du nombre des passagers (+ 13,3 %) et du fret (+ 28,1 %) ; mais l'accroissement du trafic est évidemment beaucoup plus

sensible lorsqu'on compare les chiffres des premiers semestres. Le tableau suivant nous donne sur ce point d'utiles indications pour chacun des principaux secteurs desservis :

	PASSAGERS		
	6 MOIS 1969.	6 MOIS 1968	1969/1968 %
Métropole	1.327.210	930.932	+ 42,6
Londres	630.538	477.605	+ 32
Europe moins Londres.....	1.883.833	1.349.573	+ 39,6
Afrique du Nord.....	256.639	186.870	+ 37,3
Afrique (autres relations).....	157.724	129.082	+ 22,2
Amérique du Nord.....	323.113	227.424	+ 42,1
Amérique du Sud.....	39.991	29.962	+ 33,5
Orient	114.825	101.182	+ 13,5
Total	4.733.873	3.432.630	+ 37,9

En nous référant, pour la même période, à l'année 1967, nous avons constaté que de 1967 à 1969 le taux de progression annuel du mouvement de passagers ressort à 11,8 %.

Sur la base des résultats de trafic particulièrement brillants enregistrés en juillet et août, ce taux atteint même 13,3 % et on peut donc légitimement espérer qu'il sera de 12,5 % retrouvant ainsi le niveau d'expansion prévu par le Plan. Sur ces bases, le trafic local de passagers atteindrait, pour 1969, 10,8 à 10,9 millions d'unités et le volume de fret 220.000 tonnes environ.

En dépit de ces chiffres très satisfaisants, nous devons rappeler cependant que la progression enregistrée pour *le fret*, depuis 1967, est inférieure à celle constatée dans les autres grands aéroports européens, en particulier, Francfort et Amsterdam, nos concurrents directs dans ce domaine.

Quant à *la répartition du trafic*, elle ne subit pas de modifications substantielles, la première place revenant toujours à l'Europe continentale, suivie de la Métropole et de la ligne de Londres, ces trois secteurs représentant à eux seuls plus des trois quarts des mouvements de passagers.

La situation politique troublée du Moyen-Orient a pesé sur les résultats intéressant cette région, malgré tout en légers progrès : + 13,5 % (au lieu de + 37,9 % pour l'ensemble).

Nous avons observé enfin, à nouveau, une augmentation du *trafic de charters* beaucoup plus vive que celle du trafic régulier : de 1967 à 1968 : + 21 % contre — 1,2 % pour l'ensemble.

B. — Travaux d'extension et de modernisation.

Les travaux d'extension réalisés en 1968 et poursuivis en 1969 intéressent essentiellement Orly et Roissy-en-France.

1° ORLY

En dehors de nombreuses opérations d'aménagement intéressant la voirie et les parkings, l'objet principal poursuivi consiste, d'une part, à porter la capacité d'Orly-Sud de 6 à 9 millions de passagers et, d'autre part, à créer une nouvelle aérogare Orly-Ouest pouvant « traiter » jusqu'à 6 millions de voyageurs.

L'augmentation de la capacité de l'actuelle aérogare Orly-Sud sera obtenue par l'adjonction, à l'Ouest et à l'Est, du bâtiment central des deux satellites en forme d'étoile. Le premier doit être mis en service en décembre prochain et le second, à la fin de l'été 1970.

Ces satellites sont notamment destinés à recevoir les avions à grande capacité, tels que le « Boeing 747 ».

Quant à l'aérogare nouvelle d'Orly-Ouest qui sera réservée pour la plus grande partie au tarif intérieur métropolitain, sa mise en service interviendrait à Pâques 1971.

Parallèlement à ces deux réalisations, d'importants travaux seront réalisés pour remodeler le réseau d'accès et étendre les installations de traitement du fret.

2° ROISSY-EN-FRANCE

Moins connue du grand public que le lancement du « Concorde », la création de Roissy-en-France est cependant l'opération la plus importante entreprise par la France dans le domaine aéronautique et nous pouvons espérer que cet ouvrage à l'échelle du monde d'aujourd'hui et même de demain contribuera à faire de Paris, pour le dernier quart du xx^e siècle, la véritable place européenne du transport aérien.

Pour juger de l'importance de ce nouvel ensemble, rappelons qu'il comprendra cinq pistes principales et cinq aérogares, le tout recouvrant 3.000 hectares sur lesquels travailleront 60.000 personnes et passeront de 75.000 à 100.000 voyageurs par jour.

Une première tranche de cet énorme ensemble comprenant une aérogare, une piste et la tour de contrôle devait entrer en service en 1973. Mais, dès maintenant, en raison des restrictions de crédits imposées, on sait qu'un retard d'un an est à prévoir.

*
* *

Le fait de différer ainsi l'ouverture de Roissy-en-France présente deux séries d'inconvénients sur lesquels nous voudrions attirer l'attention du Gouvernement.

En premier lieu, l'augmentation du nombre de passagers et du tonnage de fret va rencontrer un goulet d'étranglement du fait de la difficulté d'écouler par Orly la totalité du trafic.

En second lieu, les grandes compagnies américaines, qui avaient l'intention de réaliser à Paris d'importantes installations, risquent de donner la préférence à Francfort ou à Amsterdam. Il faut savoir, en effet, qu'en raison de la saturation prochaine de

l'aéroport de Londres, les différents aéroports du continent européen peuvent espérer hériter à brève échéance d'une partie du trafic, actuellement très important, de cette place s'ils disposent d'installations suffisantes pour l'accueillir. La France, qui avait su choisir à temps et, pour une fois, voir grand, était jusqu'ici la mieux placée. Un an de retard compromet ses chances. Deux ans ne lui en laisseraient aucune.

C'est pour votre rapporteur l'occasion de répéter que les économies les plus fructueuses consistent, dans le domaine des transports comme ailleurs, en des choix entre les activités du passé et celles de l'avenir, plutôt que dans l'écrêtement systématique de toutes les dépenses d'équipement.

C. — Desserte des aéroports.

Un problème, enfin, reste pour nous préoccupant : celui des liaisons terrestres entre la capitale et les deux aérodromes et entre les aérodromes eux-mêmes, car l'expérience d'Orly nous a montré que ces équipements sont régulièrement entrepris en France avec un retard de plusieurs années. Or, dès aujourd'hui, on peut malheureusement prévoir que l'autoroute du Nord ne sera pas en mesure d'écouler le trafic entre Paris et Roissy, tandis qu'on imagine mal comment un voyageur pourra se rendre dans un temps raisonnable d'Orly à Roissy. Deux itinéraires nouveaux sont bien à l'étude : l'un prolongeant l'antenne de Bagnolet, l'autre empruntant le tracé de l'ancienne autoroute circulaire de Seine-et-Oise (A. R. I. S. O.), mais nous craignons fort que l'ouverture nécessaire des travaux ne soit retardée tant par notre souci de la perfection que par nos difficultés financières.

REDEVANCES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉROPORT DE PARIS

Nous avons évoqué, l'an dernier, le problème des redevances d'atterrissage dont les modifications avaient soulevé de la part des utilisateurs un certain nombre de critiques. Aussi pensons-

nous nécessaire de rappeler les taux actuellement en vigueur en application de l'arrêté du 5 février dernier :

TRANCHE DE POIDS	TARIF INTERNATIONAL	
	Orly.	Le Bourget.
T ≤ 2 tonnes.....	70 F	15 F
2 tonnes < T ≤ 12 tonnes.....		15 F + 5,50 F (T — 2 tonnes).
12 tonnes < T ≤ 25 tonnes.....	70 F + 6,50 F (T — 12 tonnes).	
25 tonnes < T ≤ 75 tonnes.....	154,50 F + 11,50 F (T — 25 tonnes).	
75 tonnes < T ≤ 100 tonnes.....	729,50 F + 16 F (T — 75 tonnes).	
T > 100 tonnes.....	1.129,50 F + 15 F (T — 100 tonnes).	

TRANCHE DE POIDS	TARIF NATIONAL	
	Orly.	Le Bourget.
T ≤ 2 tonnes.....	30 F	15 F
2 tonnes < T ≤ 12 tonnes.....		15 F + 1,50 F (T — 2 tonnes).
12 tonnes < T ≤ 25 tonnes.....	30 F + 5,50 F (T — 12 tonnes).	
25 tonnes < T ≤ 50 tonnes.....	101,50 F + 10,50 F (T — 25 tonnes).	
50 tonnes < T ≤ 100 tonnes.....	364 F + 14 F (T — 50 tonnes).	
T > 100 tonnes.....	1.064 F + 13,50 F (T — 100 tonnes).	

Cette nouvelle tarification fixe un minimum de perception pour les aéronefs d'un poids égal ou inférieur à 12 tonnes, et atténue la progressivité des taux en introduisant un palier à 100 tonnes, afin de ne pas pénaliser les avions gros porteurs qui permettent une meilleure utilisation de l'espace aérien.

Elle se traduit par une augmentation de l'ordre de 18 % du produit de la redevance d'atterrissage à trafic constant, et à structure de flotte inchangée pour les compagnies fréquentant les aéroports d'Orly et du Bourget.

Cependant, cette augmentation est encore insuffisante pour permettre d'assurer la couverture des charges d'infrastructure.

D'autres majorations devront donc intervenir dans l'avenir. La première pourrait consister à relever les tarifs en trafic international afin de tenir compte de la dévaluation et de placer l'Aéroport de Paris dans une situation comparable à celle des compagnies aériennes dont les tarifs, sur les liaisons internationales, exprimés en dollars, ont été relevés de 12,50 %.

Sur un plan plus général, nous avons pensé intéressant de montrer la part respective qu'occupent, dans les autres grands aéroports européens, les redevances relatives à l'atterrissage, à l'usage des services techniques, à l'éclairage, au stationnement, au carburant et aux passagers.

La lecture du tableau figurant en annexe permettra de constater que l'Aéroport de Paris est, sur ce point, moins cher que Londres et, si l'on tient compte de la récente dévaluation, sensiblement au niveau de Bruxelles et Francfort.

V. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. — Les appareils supersoniques.

1° LE « T U 144 »

A la fin de l'an dernier, un communiqué de source soviétique nous informait du premier vol du quadriréacteur supersonique « Tupolev 144 » qui a été ainsi le premier appareil commercial de ce type à prendre l'air.

Il y a quelques mois, nous apprenions que les essais se poursuivaient avec succès et que l'avion avait même franchi le mur du son (probablement au début de septembre). Ces nouvelles qui soulignent la légère avance prise dans ce domaine par les Soviétiques nous amènent à donner quelques renseignements complémentaires sur cet avion. On note, d'ailleurs, que contrairement à leurs habitudes, les Russes cherchent à faire connaître leur appareil des milieux occidentaux et américains sans qu'on puisse parler encore d'un véritable effort de prospection commerciale.

C'est ainsi qu'une mission américaine a pu se rendre à Moscou en juillet 1969 et une délégation française en septembre 1969.

Nous ne reviendrons pas sur les caractéristiques de l'appareil déjà précisées dans notre rapport de l'an dernier sinon pour rappeler que le « T U 144 » ressemble étonnamment au « Concorde » en ce qui concerne la cellule, la structure de l'aile étant seulement un peu moins élaborée et le fuselage permettant de disposer cinq passagers de front au lieu de quatre.

La principale différence réside, en définitive, du fait que l'avion est propulsé par quatre réacteurs à double flux disposés sous le fuselage en un seul groupe au lieu d'être doté comme le « Concorde » de quatre réacteurs à simple flux répartis en deux paires séparées sous la voilure.

Quant aux méthodes d'essais en vol, elles sont radicalement différentes des nôtres et se traduisent à la fois par un nombre d'heures de vol beaucoup plus réduit et un appareillage de contrôle simplifié.

D'après les renseignements recueillis sur place, la mise en service commercial n'interviendrait d'ailleurs pas avant 1973 et non pour 1971 comme certains organes de presse l'ont affirmé à plusieurs reprises.

Enfin, compte tenu des caractéristiques fournies par les Russes eux-mêmes, intéressant notamment le poids de l'appareil, il ne semble pas que le rayon d'action du « T U 144 » puisse surpasser ou même égaler celui du « Concorde ». Au cas où il en serait bien ainsi l'avion, incapable de ce fait d'assurer la liaison Paris—New York, trouverait difficilement des acquéreurs en Occident.

2° LE « BOEING 2707 »

Nous avons indiqué, l'an dernier, qu'après s'être orienté pendant plusieurs années vers un avion supersonique à géométrie variable, la firme Boeing avait finalement abandonné cette formule et défini un avion à ailes fixes.

Mais jusqu'à ces derniers jours, le Gouvernement des Etats-Unis paraissait même avoir mis ce projet en sommeil et on pouvait penser que les Américains attendaient, pour s'engager, de posséder des renseignements complets sur le comportement des prototypes « Concorde » et « T. U. 144 ». Toutefois, en raison des modifications intervenues récemment à la tête du C. A. B., la décision prise en septembre par le Président Nixon de demander au Parlement les crédits nécessaires à la poursuite de l'opération ne nous a pas surpris.

Bien entendu, tout dépendra, en fin de compte, de la décision des Assemblées qui marqueront au moins quelques réserves à s'engager dans un programme de dépenses qui se monte à 6,5 milliards de francs, dont 5,5 à la charge de l'Etat pour la seule construction de deux prototypes (1).

Quoi qu'il en soit, il y a lieu de se réjouir de la décision du Président Nixon car un abandon du programme S. S. T. par les Américains aurait incontestablement jeté un doute sur la validité commerciale du concept supersonique. Par ailleurs, elle

(1) Le prix unitaire de l'appareil pourrait se situer entre 275 et 300 millions de francs.

ne manquera pas, nous l'espérons, de faciliter la discussion avec l'administration des U. S. A. de plusieurs problèmes en suspens relatifs à la mise en œuvre des appareils : bruit dans les aéroports, bang sonique et procédures d'approche, par exemple.

Enfin, on peut penser que la charge de travail apportée à Boeing détournera, pour un temps du moins, cette société de l'intention qu'elle n'aurait pas manqué d'avoir pour nourrir son activité, de lancer un appareil moyen-courrier concurrent de l'« Airbus » européen.

Toutefois, nous ne pensons pas que l'avance de quatre à cinq ans dont disposent actuellement les constructeurs de « Concorde » puissent les inciter à relâcher leurs efforts. Britanniques et Français doivent, au contraire, veiller à tenir les délais prévus, chaque année de retard risquant de diminuer d'un quart ou d'un cinquième le marché du supersonique européen.

3° L'APPAREIL SUPERSONIQUE « CONCORDE »

Avec un retard important qui ne peut être imputé aux seuls événements du printemps 1968, les prototypes français et anglais du « Concorde » ont effectué leur premier vol respectivement les 2 mars et 4 avril 1969.

Il ne semble pas cependant que ce report d'une date, prématurément annoncée et trop impatientement attendue, soit de nature à remettre en question l'époque de la mise en service de l'appareil toujours prévue pour le courant de 1973.

Quoi qu'il en soit, l'année qui vient revêt pour l'opération franco-britannique une importance décisive sur le plan commercial.

Les compagnies clientes, en effet, devront, au plus tard à fin juin, être en possession des caractéristiques essentielles de l'appareil pour transformer leurs options en contrats fermes.

En attendant, les essais en vol se déroulent jusqu'ici dans des conditions très satisfaisantes. Ils ont permis de confirmer les excellentes qualités de vol de l'appareil aux basses vitesses et, plus récemment, dans le domaine supersonique. Nous disposons de moins de renseignements au sujet de la consommation de carburant, facteur important qui conditionne le rayon d'action de l'appareil et sa charge marchande. On sait qu'il s'agit d'un point

très délicat qui a donné lieu à de nombreuses controverses, mais rien ne permet aujourd'hui de dire que les prévisions initiales ont été mises en cause par l'expérience.

Un second point d'interrogation demeure, évidemment, quelle sera l'intensité du bang sonique ? mais nous avons dit qu'il s'agissait d'une question certes importante, mais non essentielle compte tenu du développement des liaisons aériennes survolant les océans ou les déserts.

Enfin, si nous ne sommes pas en mesure de donner des chiffres concernant le coût du siège/kilomètre offert (1), il semble raisonnable de penser que celui-ci conduira à des tarifs voisins de ceux de l'actuelle première classe. Les compagnies utilisatrices pourraient, dans ces conditions, spécialiser leurs appareils en réservant le « Concorde » à cette clientèle privilégiée.

Nous avons déjà dit, enfin, l'intérêt qu'il y avait pour les Anglais et nous-mêmes à tenir les délais annoncés. Ceci suppose, bien entendu, un effort technique soutenu mais aussi une aide financière sans défaillance de l'Etat. Il ne peut donc être question en aucun cas et, quelles que soient les difficultés économiques et monétaires, de réduire les crédits accordés à cette opération éminemment prioritaire.

Evaluation du coût de développement de l'appareil.

Le coût de développement du programme « Concorde », comprenant les deux prototypes, la pré-série mais aussi une cellule d'essais statiques, une cellule d'essais de fatigue, et des investissements annexes est estimé à un chiffre global légèrement inférieur à 9.000 millions de francs hors taxes, aux conditions économiques de janvier 1969. Ce montant est à rapprocher des 7.000 millions de francs annoncés en 1968 sur la base des conditions économiques de janvier 1966.

La part française est voisine de 4.500 millions de francs, auxquels s'ajouteront 900 millions de francs de taxes et 430 millions de francs de dépenses supplémentaires.

Il faut noter qu'à la suite de la dévaluation de la livre, il n'y a plus égalité des parts françaises et britanniques exprimées en francs. D'autre part, les effets de la dévaluation de notre monnaie ne sont pas encore évalués avec précision.

(1) Selon certaines estimations ce prix de revient serait supérieur de 30 % à celui du « Boeing 707 » et de 40 % à celui du « Boeing 747 ».

Quoi qu'il en soit, au 1^{er} juillet 1969, les paiements suivants avaient été effectués (en millions de francs) :

Part française des dépenses franco-britanniques	2.032
Taxes	390
Dépenses françaises complémentaires	128
	<hr/>
Total	2.550

L'autorisation donnée récemment à Sud-Aviation et à B. A. C. d'entreprendre dès maintenant, chacun de leur côté, la construction de trois avions de série n'affecte pas le coût de l'opération, les frais afférents au lancement de ces six appareils étant couverts par voie bancaire.

B. — Les moyen-courriers à grande capacité et leurs dérivés long-courriers.

1° LES APPAREILS AMÉRICAINS

Les firmes Lockheed et Douglas continuent chacune à proposer aux compagnies aériennes un moyen-courrier triréacteur pouvant transporter de 250 à 350 passagers. Mais, qu'il s'agisse du « Tristar L. 1011 » ou du « DC 10 », ces appareils se sont sensiblement alourdis, le poids total au décollage passant de 145 à 185 tonnes.

De plus, les deux grandes firmes aéronautiques ont dérivé de ces moyen-courriers des long-courriers possédant le même habitacle mais équipés de réservoirs plus importants et de réacteurs plus puissants leur donnant un rayon d'action supérieur à 8.000 kilomètres.

Le « Tristar » intercontinental de Lockheed présente des caractéristiques sensiblement différentes de celles du moyen-courrier. C'est ainsi que l'envergure est de 51,7 mètres au lieu de 47,1 et la surface claire de 380 mètres carrés contre 321 mètres carrés. Quant à la puissance des réacteurs Rolls Royce, RB 211-56 dans le premier cas et RB 211-57 dans le second, elle passe de 18,4 tonnes à 24 tonnes, l'augmentation de poids étant de l'ordre du tiers.

Par contre, les deux types de « DC 10 » ont la même cellule et l'augmentation de poids est moins sensible d'un modèle à l'autre : 240 tonnes contre 186 tonnes. De plus, Douglas présente deux variantes de long-courriers, l'une — le « DC 10-30 » — équipée de réacteurs General Electric CF6-5A de 22,2 tonnes de poussée unitaire, l'autre — le « DC 10-20 » — possédant des réacteurs Pratt et Whitney JT 9D17.

Précisons enfin que le « L. 1011 » avait été, au 1^{er} septembre dernier, commandé à 181 exemplaires et le « DC 10 » à 89 exemplaires. A cette date, la répartition des commandes se présentait comme suit :

« *Lookheed 1011.* »

Air Canada	10
Air Finance Corp. (Portland)	5
Air Holdings Ltd	38
Air Jamaïca	2
Delta	24
Eastern	50
Northeast	(1) 8
T. W. A.	44
	181

« *DC. 10.* »

COMPAGNIES	TYPE 10 Standard.	TYPE 20	TYPE 30
American	25	»	»
K. L. M.	»	»	6
Northwest	»	14	»
Overseas National.....	»	»	3 (F)
Swissair	»	»	6
Trans International.....	»	2	»
United	30	»	»
U. T. A.....	»	»	2
Total	55	16	17
	88		

(1) Dont quatre commandés par Storer Broadcasting C°.

Indiquons, enfin, que la firme Boeing étudie actuellement plusieurs versions d'un appareil dit « Boeing 767 », équipé suivant les cas de deux, trois ou quatre réacteurs, dont un modèle au moins, le 767-200, aurait des caractéristiques voisines de l'« Airbus » européen.

2° L'« AIRBUS A 300 B »

Depuis la présentation que nous avons faite de cet appareil dans notre rapport de l'an dernier, les choses ont sensiblement évolué puisque Sud-Aviation a décidé d'abandonner la version A 300 prévue pour le transport de 300 à 350 passagers et équipée de réacteurs Rolls Royce RB 207 pour un modèle plus petit nommé A 300 B pouvant emporter 260 passagers.

Ce nouvel avion a, en effet, pour avantage capital de ne pas nécessiter le développement d'un moteur nouveau — le RB 207 — mais de pouvoir utiliser un des réacteurs RB 211, JT 9 D 17 ou CF 6/50, déjà développés pour équiper les futurs long-courriers américains « L. 1011 » et « DC 10 ».

On sait, en effet, que le Rolls Royce RB 211 a été choisi par Lockheed alors que Douglas utilisera sans doute, suivant les modèles, le JT 9 D 17 de Pratt et Whitney et le General Electric CF 6/50.

La nouvelle formule étant définie, le refus d'engagement des Britanniques nous a conduits à nous tourner vers nos voisins d'outre-Rhin.

C'est ainsi qu'au moment même de l'inauguration du Salon de l'Aéronautique a été signé l'accord franco-allemand prévoyant la création d'une société Airbus-Industrie, fruit de l'association des entreprises Sud-Aviation et Deutsch-Airbus.

Aux termes de ce protocole, les deux Gouvernements consentent à cet organisme international une avance remboursable d'un montant de 2.050 millions de francs, aux conditions de prix du 1^{er} janvier 1968. Cette somme, qui comprend les avances remboursables déjà versées précédemment, est destinée à couvrir les frais de développement et de commercialisation de l'appareil. Le remboursement aux Gouvernements sera obtenu par des versements consécutifs à la vente des avions et des rechanges.

Enfin, disposition dont on mesurera toute l'importance, il est expressément prévu qu'en cas de défaillance d'un des cocontractants, le Gouvernement de l'Etat dont il dépend restera financièrement engagé.

Cet accord intergouvernemental a été complété par un contrat d'association avec la firme britannique Hawker Siddeley et il est très probable que d'autres firmes, hollandaise (Fokker) ou italienne, participeront également à la fabrication de l'appareil qui sera ainsi une véritable coproduction européenne.

Le seul problème qui se pose donc aujourd'hui est celui du choix du réacteur et nous allons voir qu'il s'agit d'une question fort délicate, susceptible de retentir sur l'aspect commercial de l'opération.

Nous avons indiqué, en effet, que le « Lockheed 1011 » serait équipé, dans sa version long-courrier, de réacteurs de la série Rolls Royce RB 211, adaptables presque sans modification à l'« Airbus ».

Nous avons dit, par ailleurs, que le propulseur C 6/50 de General Electric, destiné au long-courrier « DC 10 », présente également des caractéristiques convenant à l'« Airbus ».

L'un et l'autre des constructeurs ayant intérêt à ce que le Consortium européen équipe l'« Airbus » des propulseurs qu'ils ont eux-mêmes retenus, on conçoit que, suivant la solution adoptée, Lockheed ou Douglas soit disposé à favoriser la commercialisation aux U. S. A. de l'Airbus européen. On peut même craindre qu'une prise de position favorable à General Electric n'incite Lockheed à mettre en chantier, en liaison avec la Société britannique B. A. C., un moyen-courrier se situant dans la même gamme que notre appareil.

Le fait que le « DC 10 » long-courrier ait seul été jusqu'à maintenant commandé par plusieurs compagnies milité cependant en faveur du propulseur adopté par la firme Douglas et un accord de principe a donc été conclu avec cette société visant à la fourniture, par ce constructeur, des réacteurs CF 6/50 avec leurs équipements annexes et leur habillage.

Mais en dépit de l'intérêt évident de cette formule sur les plans technique et financier, il est probable qu'Airbus Industrie laissera à sa clientèle le choix de l'un ou l'autre propulseur.

C. — L'appareil court-courrier « Mercure ».

1° MISSION ET DÉFINITION GÉNÉRALE

Nous avons émis l'an dernier quelques réserves sur les chances commerciales de cet appareil, mais une meilleure connaissance des besoins du marché et des caractéristiques propres à l'avion nous ont amené à reviser notre position.

Si, en effet, le taux de développement du transport aérien se maintient à un niveau général supérieur à 10 %, l'expansion des lignes intérieures et plus précisément des liaisons à courte distance est sensiblement plus rapide, la progression atteignant ou dépassant même 20 % dans la plupart des pays.

En dépit de cette conjoncture, les constructeurs aériens, sollicités par une clientèle soucieuse de mettre en œuvre une flotte homogène et polyvalente, se sont efforcés jusqu'ici de mettre à la disposition des compagnies des appareils susceptibles de couvrir à la fois, dans des conditions économiques acceptables, des étapes courtes, de l'ordre de 300 à 1.500 kilomètres et des distances dites moyennes, de 2.000 à 2.500 kilomètres. Nous trouvons ainsi sur le marché toute une gamme de moyen-courriers allant de la « Caravelle » au « B. A. C. 111 », aux « Boeing 727 » et « 737 » et au « D. C. 9 ». Mais il n'est pas douteux que cette formule de compromis n'est pas satisfaisante et se traduit en particulier par un coût du siège-kilomètre offert trop élevé pour les faibles distances.

Dans cette optique, la solution préconisée et mise en œuvre par la société Marcel Dassault paraît séduisante et très valable dans la mesure où un débouché suffisamment vaste s'offre, maintenant et dans l'avenir, à un appareil de rayon d'action volontairement limité, spécialisé dans la desserte d'étapes courtes.

Un simple exemple montre l'intérêt d'un tel avion. Un appareil long-courrier pouvant couvrir 2.000 kilomètres doit disposer nécessairement d'une réserve de carburant correspondante représentant un volume et un poids mort importants. Adopter la version court-courrier revient donc, en quelque sorte, à remplacer ce volume

encombrant et cette charge onéreuse par des sièges de passagers ou des soutes à bagages.

Un deuxième souci du constructeur a été de réaliser un avion offrant une capacité nettement supérieure à celle des appareils actuellement mis en service, faute de mieux, sur les étapes courtes, comme le « Boeing 737-200 » et le « D. C. 9-40 ». C'est pourquoi la cellule du « Mercure » a été prévue pour le transport de 134 à 155 passagers, soit de 25 à 40 de plus que les moyen-courriers américains cités plus haut.

De plus, le « Mercure » pourra emporter, en sus des bagages, jusqu'à 2.640 kilogrammes de fret ou jusqu'à 9 conteneurs du type B. 707.

Enfin la société, soucieuse de devancer sur le marché des concurrents éventuels, a adopté comme propulseur des réacteurs déjà développés existant, si l'on peut dire, « en magasin ».

2° CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

En dehors d'une aérodynamique très moderne et très poussée, le « Mercure » n'est à aucun titre un appareil révolutionnaire, qu'il s'agisse de sa cellule ou de ses réacteurs. Il présente cependant quelques innovations intéressantes dans le domaine de la structure et des aménagements.

Le fuselage, de 3,90 mètres de diamètre, assure aux passagers une largeur habitable supérieure de 14 centimètres à celle du meilleur concurrent actuel et permet la mise en place de sièges moins étroits desservis par un couloir plus large. Au-dessus des sièges, des porte-bagages fermés peuvent contenir l'essentiel des bagages, laissant les soutes totalement disponibles pour le fret. Élément important du confort : la pressurisation maintiendra jusqu'à 7.500 mètres les conditions existant au niveau du sol.

La propulsion est assurée par deux réacteurs double flux Pratt et Withney J T 8 DII, d'une poussée unitaire de 6.800 kilogrammes, dotés de silencieux abaissant le niveau sonore à 15 décibels au-dessous de celui produit par les avions actuels suivant les normes définies pour les nouveaux appareils. Nous avons noté, par ailleurs, qu'en raison des économies de poids réalisées, le rapport poussée/masse est plus élevé que celui du « D. C. 9-40 » ou du « Boeing 737-200 ».

On peut, certes, regretter que le « Mercure » utilise un moteur arrivé à sa limite de développement, mais les constructeurs, sans contester la valeur de l'argument, font observer qu'il n'existe pas actuellement sur le marché, ni même à l'étude, de réacteurs possédant les caractéristiques nécessaires.

3° PERFORMANCES ET PRIX DE REVIENT

Décollant en moins de 2.200 mètres à pleine charge, l'avion possède un rayon d'action économique maximal d'environ 1.500 kilomètres. Sa vitesse en palier, de l'ordre de 950 kilomètres/heure, et, en montée, de 700 kilomètres/heure, lui permet de franchir, temps au sol compris, 500 kilomètres en une heure, 1.000 kilomètres en 1 h 36 et 1.500 kilomètres en deux heures, ce qui représente, par rapport à la « Caravelle », un gain de temps de plus de 20 %.

Il faut souligner, en outre, que l'avion sera doté d'un système lui permettant d'atterrir avec une visibilité horizontale limitée à 200 mètres.

Mais les indications les plus remarquables fournies par le constructeur concernent le coût du siège/kilomètre, qui serait inférieur, selon les normes internationales de calcul adoptées (A. T. A. 1967, de 10 à 15 % au coût des « Boeing 727-200 » et « D. C. 9-40 ».

De ce fait, le coefficient de remplissage d'équilibre serait, dans les conditions actuelles d'exploitation d'Air Inter, ramené respectivement de 57,5 % à 52,5 % sur Paris—Lyon et de 43,75 % à 40 % sur Paris—Nice, encore s'agit-il de données mettant en compétition des « Caravelle » amorties avec des « Mercure » neufs. De tels chiffres, s'ils se révélaient exacts dans la pratique, permettraient soit un abaissement notable du coefficient de remplissage d'équilibre, soit une réduction sensible des tarifs.

4° MISE EN SERVICE ET MARCHÉ POTENTIEL

La société Marcel Dassault assure de la façon la plus formelle que son appareil entrera en service au printemps 1973, date qui laisse sceptiques les milieux spécialisés. Tout en faisant les mêmes réserves nous tenons à souligner qu'une entreprise, qui fait en l'occurrence ses premiers pas dans le domaine du transport aérien commercial, mettra certainement tout en œuvre pour tenir

les délais annoncés. Il convient de répéter, en outre, comme nous l'avons déjà indiqué, qu'il s'agit d'un appareil classique entraîné par des réacteurs déjà connus et éprouvés.

Quant au marché potentiel, il reste naturellement aujourd'hui du domaine spéculatif, les seules options manifestées étant, pour le moment, celles de la société Air Inter pour 10 appareils (5 en 1973 et 5 en 1974). Cependant, des études sérieuses et complètes ont montré qu'en prenant pour base les besoins à venir des 200 compagnies assurant 3.250 liaisons régulières inférieures à 1.500 kilomètres, le marché potentiel d'un tel court-courrier serait de 1.300 à 1.800 appareils de 1973 à 1981. Or, pour un prix de vente unitaire de 5.300.000 dollars, l'opération serait rentabilisée par la vente de 350 à 400 appareils.

5° FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Le coût total de l'opération est évalué à 800 millions de francs (1968), dont 70 % pour la France et le reste pour l'étranger. Ces 30 % restant se répartissent comme suit :

Fiat	10 %.
Casa (Espagne)	6 %.
S. A. B. C. A. (Belgique)	8 %.
Emmen (Suisse)	6 %.

Ainsi que nous l'avons indiqué l'an dernier, le Gouvernement français a décidé de financer la part française de l'opération pour un montant forfaitaire de 80 %, la société Marcel Dassault fournissant le surplus. La contribution de l'Etat se monte donc à 56 % du total, soit 448 millions de francs, répartis en deux attributions égales de 224 millions de francs.

CONCLUSION

Nous pensons utile de revenir brièvement sur quelques-unes des observations que nous avons été amenés à présenter.

Tout d'abord, et sur un plan général, nous estimons que *les activités aéronautiques doivent être considérées comme prioritaires en raison de leur valeur d'entraînement industriel* et des perspectives de développement rapide du trafic aérien de voyageurs et de fret. C'est pourquoi, il ne peut, à notre avis, être question de limiter, dans ce domaine, les crédits d'équipement en prenant pour prétexte une nécessaire péréquation des économies.

En ce qui concerne le transport aérien, nous avons dit, cette année comme précédemment, qu'*une coordination était nécessaire entre les activités des différentes sociétés*. Mais les mesures prises, en la matière, ne doivent pas pour autant être considérées comme intangibles, qu'il s'agisse des zones d'activité ou de la structure du capital des différentes compagnies.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'objectif à atteindre est le développement du transport aérien en France et à l'étranger.

A ce sujet, nous souhaitons que certaines frictions entre Air France et l'U. T. A. ne nuisent pas à l'extension de notre activité dans le Pacifique, mais *nous voudrions surtout que le Gouvernement se penche sur le problème que pose Air-Inter dont le rôle reste mal défini et la situation financière difficile*. Il importe donc de mieux réglementer sur les grandes lignes métropolitaines, en particulier Paris—Nice, la concurrence entre sociétés françaises et d'exonérer d'impôt le carburant utilisé sur les liaisons intérieures, mesure qui permettrait à Air-Inter de ne plus recourir à l'aide des collectivités locales pour combler son déficit.

Par ailleurs, nous souhaiterions savoir si le Gouvernement a étudié sérieusement *la question du transport aérien postal*, car nous ne pouvons croire qu'il soit économiquement sain d'utiliser 700 heures par an des appareils qui, intégrés à la flotte d'Air-Inter, pourraient voler 2.000 heures au moins, durée normale de service de ces avions !

Au sujet de *l'Aéroport de Paris*, nos deux préoccupations concernent les délais de réalisation de la première tranche de Roissy-en-France et les liaisons de cet aéroport et d'Orly avec l'agglomération parisienne.

Il s'agit là de deux sujets essentiels sur lesquels nous aimerions avoir également quelques explications du Gouvernement.

Nous tenons également à signaler que ni le renom de nos services aériens ni la qualité de nos aéroports ne nous permettront de conserver et de développer notre clientèle étrangère *si nous ne disposons pas d'une capacité hôtelière convenable*. Les problèmes de l'accueil et du voyage sont donc intimement liés, malgré leurs différences de nature, et nous espérons qu'après les compagnies et leur Ministère de tutelle, nos services financiers en prendront conscience.

Quant aux *constructions aéronautiques*, il apparaît que nous sommes enfin dans la bonne voie et que nous puissions espérer une bonne réussite technique du « Concorde » et un succès commercial des opérations Air-Bus et Mercure, ces deux appareils répondant à un besoin évident. Il est bien entendu, cependant, que là aussi, tout retard pourrait avoir les plus graves conséquences s'agissant d'un domaine où la concurrence internationale s'exerce activement.

Redisons-le en terminant, notre pays occupe encore dans le domaine aéronautique une des deux premières places, qu'il s'agisse de l'activité de ses transporteurs ou de ses constructions. Nous demandons au Gouvernement de tout mettre en œuvre pour qu'elle conserve cette position.

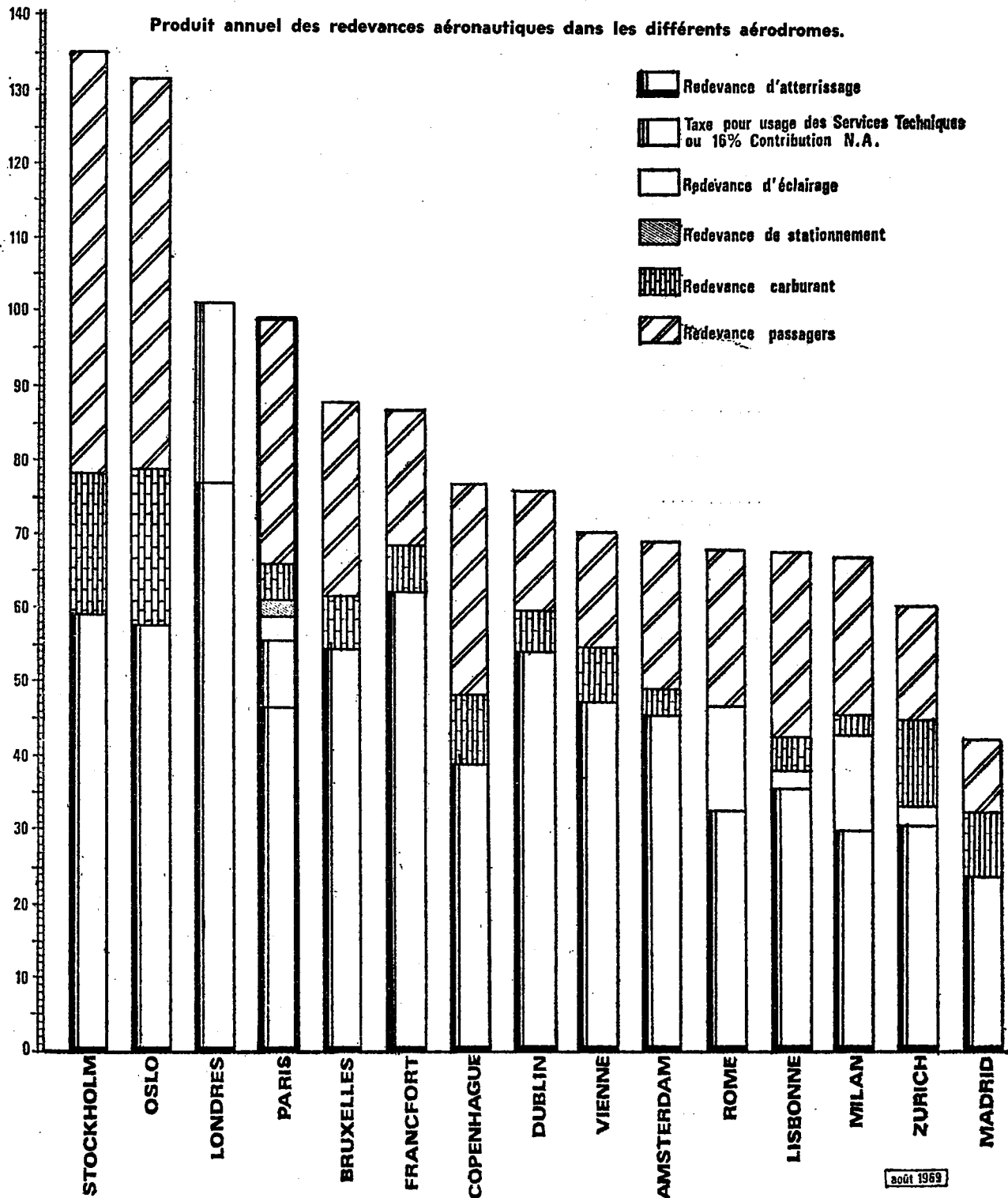
*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1970, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant l'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE.

ANNEXE I

Millions de Francs

Produit annuel des redevances aéronautiques dans les différents aéroports.



ANNEXE II

**Comparaison des tarifs et des temps de parcours par Air et par Fer
sur quelques liaisons intérieures.**

LIAISONS	TARIFS 1967 (en francs).		TEMPS DE TRANSPORT 1967	
	Air.	Fer.	Air Air + route.	Fer Fer + route.
I. — Radiales.				
Paris—Biarritz	200	126	2 h 05 + 1 h 30	7 h 10 + 0 h 30
Bordeaux	157	93	1 h 05 + 1 h 50	5 h 00 + 0 h 30
Brest	159	99	1 h 30 + 1 h 45	6 h 17 + 0 h 30
Clermont	116	66	1 h 15 + 1 h 35	4 h 00 + 0 h 30
Lorient	145	88	1 h 40 + 1 h 45	5 h 58 + 0 h 30
Lourdes	200	136	2 h 00 + 1 h 50	8 h 39 + 0 h 30
Lyon	130	82	1 h 00 + 1 h 50	4 h 16 + 0 h 30
Marseille	192	37	1 h 20 + 2 h 15	7 h 33 + 0 h 30
Mulhouse	139	79	1 h 20 + 1 h 50	6 h 07 + 0 h 30
Nantes	120	63	1 h 10 + 1 h 40	3 h 55 + 0 h 30
Nice	199	173	1 h 20 + 1 h 30	10 h 25 + 0 h 30
Nîmes et Montpellier.....	181	130	1 h 15 + 1 h 45	8 h 00 + 0 h 30
Pau	200	129	1 h 20 + 1 h 50	7 h 54 + 0 h 30
Perpignan	228	146	2 h 00 + 1 h 50	10 h 42 + 0 h 30
Quimper	156	99	1 h 50 + 1 h 35	6 h 52 + 0 h 30
Rennes	111	60	1 h 15 + 1 h 40	3 h 25 + 0 h 30
Strasbourg	130	80	1 h 15 + 1 h 55	4 h 50 + 0 h 30
Toulouse	178	113	2 h 05 + 1 h 30	8 h 00 + 0 h 30
II. — Transversales.				
Lyon—Bordeaux	147	102	1 h 25 + 1 h 40	8 h 09 + 0 h 30
Clermont	52	37	0 h 40 + 1 h 25	2 h 55 + 0 h 30
Lille	173	124	1 h 35 + 1 h 35	8 h 08 + 0 h 30
Marseille	85	57	0 h 55 + 2 h 05	3 h 04 + 0 h 30
Mulhouse	102	59	1 h 00 + 1 h 40	4 h 20 + 0 h 30
Nantes	166	105	1 h 35 + 1 h 30	7 h 14 + 0 h 30
Nice	108	100	1 h 10 + 1 h 20	5 h 42 + 0 h 30
Nîmes	75	46	0 h 55 + 1 h 35	2 h 31 + 0 h 30
Strasbourg	126	76	1 h 15 + 1 h 45	5 h 37 + 0 h 30
Toulouse	130	94	1 h 15 + 1 h 35	7 h 00 + 0 h 30
Marseille—Nice	63	37	0 h 35 + 1 h 45	2 h 45 + 0 h 30
Toulouse	111	68	1 h 00 + 1 h 30	4 h 55 + 0 h 30
Toulouse—Bordeaux	80	42	0 h 45 + 1 h 15	2 h 30 + 0 h 30

Source : S. G. A. C.