

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1971 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, Joseph Yvon, Marc Pauzet, Raymond Brun, vice-présidents ; René Blondelle, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, 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 Halgouet, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Alfred Kieffer, 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, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 32), 1400 (tome XVII) et in-8° 308.

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et III, annexe 29) (1970-1971).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air France :	
A. — La flotte.....	4
B. — Le personnel.....	5
C. — Activité en 1969.....	6
D. — Premières informations concernant l'exercice 1970.....	8
E. — Politique hôtelière.....	9
II. — U. T. A. :	
A. — La flotte.....	11
B. — Le personnel.....	12
C. — Activité en 1969.....	12
D. — Résultats financiers de l'exercice 1969.....	12
E. — Premiers résultats connus pour 1970.....	13
F. — Modifications de structure du réseau.....	13
G. — Politique hôtelière.....	14
H. — Perspectives de développement à court et moyen terme.....	15
III. — Air Inter :	
A. — Répartition et évolution du trafic intérieur en France continentale	15
B. — La flotte et son évolution.....	16
C. — Activité de la Compagnie en 1969.....	17
D. — Premières indications sur les résultats enregistrés en 1970.....	18
E. — Résultats financiers enregistrés en 1969.....	20
F. — Le problème de la concurrence air-fer.....	21
G. — L'aviation intérieure de « troisième niveau ».....	24
IV. — L'Aéroport de Paris :	
A. — Activité en 1969 et premières indications pour 1970.....	25
B. — Etat des travaux entrepris à Orly et à Roissy-en-France.....	28
C. — Liaisons des aéroports entre eux et avec l'agglomération parisienne	28
D. — Dispositifs de sécurité concernant le matériel aérien et les passagers	30
E. — Le problème du bruit au voisinage des aéroports.....	31
V. — Situation de l'aviation générale et des aéro-clubs.....	33
VI. — Les constructions aéronautiques :	
A. — Le Concorde.....	35
B. — L'Airbus A 300 B.....	40
C. — Le court-courrier Mercure.....	43
Conclusion	44

Mesdames, Messieurs,

Comme nous l'avons annoncé l'an dernier, le transport aérien a abordé depuis le printemps dernier une nouvelle mutation avec la mise en œuvre du Boeing 747 pouvant transporter environ deux fois plus de passagers que les long-courriers d'hier.

L'apparition de cet avion géant pose dès maintenant de sérieux problèmes aux compagnies et aux aéroports, et d'ici quelques années l'utilisation d'avions de grande dimension sur les lignes moyen-courrier va entraîner le renouvellement de l'ensemble de la flotte aérienne en service.

Nous étudierons ces différentes questions en examinant successivement la situation de nos compagnies, l'activité de l'Aéroport de Paris et l'état d'avancement de nos constructions aéronautiques.

I. — AIR FRANCE

A. — La flotte.

1° Situation actuelle du parc aérien :

La situation du parc aérien d'Air France était la suivante au 1^{er} août 1970 :

Boeing 747 A	4 ;
Boeing 707	33 (dont 1 en location-vente à Air Madagascar) ;
Boeing 727-200	13 ;
Caravelle	45 (dont 2 en location-vente à Air Inter, 1 exploité par Air Maroc, 2 en service sur le réseau local des Antilles) ;
Breguet-2-Ponts	3.

Air France exploite en outre, pour le compte du Ministère des Postes et Télécommunications, la flotte de la postale qui comprend 6 DC-4, 12 Fokker F-27 et 1 DC-3.

2° Appareils commandés :

- a) Boeing 747 : 8, dont 1 livrable en 1971, 3 en 1972 et 4 en 1973 ;
- b) Boeing 727-200 : 8, dont 3 livrables fin 1970, 1 en 1971, 3 en 1972 et 1 en 1973.

Air France disposera ainsi, en 1973, de 12 long-courriers Boeing 747 (équipés pour transporter 360 passagers) et de 21 moyen-courriers Boeing 727-200 (148 sièges).

En plus de ces commandes qu'elle a été autorisée à passer, Air France a manifesté son intérêt pour l'appareil Airbus et nous croyons savoir qu'elle envisage également d'acheter quelques avions Mercure.

En revanche, il semble prématuré de parler actuellement de commandes ou même d'options concernant le supersonique Concorde tant que les caractéristiques et les performances de cet appareil ne seront pas définies par ses constructeurs.

B. — Le personnel.

Au 1^{er} janvier 1970, l'effectif total de la Compagnie était de 26.363 agents contre 25.816 un an auparavant.

Sur ce total, on comptait 3.516 membres du personnel navigant dont 1713 pilotes, copilotes et radios.

D'une année sur l'autre, l'augmentation a été sensible pour les hôtesse et stewards (+ 16,3 %) et pour les navigants techniques (+ 9,3 %), le nombre des autres agents restant à peu près au même niveau.

Cette évolution résulte en grande partie de l'achat de nouveaux matériels volants et, en particulier, des Boeing 747.

Si l'on rapproche ces chiffres du tonnage kilométrique réalisé, on constate cependant que la productivité ainsi dégagée, bien qu'en progression sensible, est encore notablement inférieure à celle d'autres compagnies européennes comme Alitalia, la Lufthansa et la K. L. M., sans parler évidemment des entreprises américaines qui bénéficient d'un réseau intérieur particulièrement dense et actif.

Il conviendrait, il est vrai, pour apprécier cet élément, de tenir compte du degré d'intégration des activités de chaque société et de leurs charges particulières.

C. — Activité en 1969.

RÉSULTATS D'ENSEMBLE

La vive progression du trafic au cours de l'année 1969 a, en grande partie, effacé les mauvais résultats enregistrés en 1968 ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	1967	1968	1969
Passagers/kilomètres (10 ⁶).....	8.234	7.749	9.488
Tonnes/kilomètres de fret (10 ⁹).....	203.456	236.397	337.744
Tonnes/kilomètres totales (10 ⁹).....	987.585	979.658	1.228.581

En effet, les chiffres obtenus font apparaître de 1967 à 1969 un taux moyen annuel de progression de l'ordre de 12 % analogue à celui constaté dans l'évolution du trafic aérien mondial.

1° *Résultats par principaux secteurs.*

a) *Lignes d'Amérique du Nord :*

Sur ces liaisons, dont le trafic a progressé dans l'ensemble de 32 %, deux faits sont à noter : l'augmentation très vive de l'activité des charters (780.000 passagers contre 500.000 en 1968) et du tonnage de fret (+ 52 %).

b) *Antilles - Guyane - Amérique du Sud :*

Ici, également, la progression est supérieure à la moyenne générale en raison notamment des excellents résultats enregistrés sur les liaisons Etats-Unis - Antilles où un courant touristique important est apparu.

On notera aussi une augmentation très marquée du transport de marchandises (+ 73 %).

c) *Asie :*

A côté des résultats très médiocres de la ligne de Chine, ce secteur a bénéficié de l'accroissement sensible de nos échanges avec le Japon par les routes Nord et Sud. Les résultats d'ensemble sont donc là aussi très supérieurs à la moyenne (+ 46,7 %).

d) *Afrique :*

La relative stagnation de l'économie africaine et la difficulté de créer un mouvement touristique entre la France et le Sénégal se sont traduites par un taux de développement très modeste du trafic de passagers (+ 4 %). Cependant, grâce à l'expansion rapide du volume de fret, le résultat global s'est accru de 10 %.

e) *Europe :*

Ce réseau a été marqué par l'ouverture de trois escales nouvelles : Stuttgart, Zagreb et Sofia, la mise en exploitation d'une ligne directe Paris-Berlin et le renforcement de la capacité sur de nombreuses lignes en raison de la substitution du Boeing 727 à la Caravelle.

Sur l'ensemble de ces liaisons, de remarquables progrès ont été enregistrés.

f) *Afrique du Nord* :

Des résultats également très satisfaisants ont été obtenus sur ce secteur où la coordination des programmes avec les compagnies partenaires a permis en outre de conserver d'excellents coefficients de remplissage (65,8 %). Les liaisons avec la Tunisie et le Maroc ont été particulièrement favorisées.

g) *Proche-Orient* :

La tension politique qui s'est maintenue tout au long de l'année dans cette région n'y a guère favorisé les échanges et si le trafic a cependant faiblement progressé, le coefficient d'occupation des appareils a sensiblement fléchi.

h) *Métropole* :

La médiocre progression enregistrée n'a pas de signification véritable en raison de la réduction de la part de trafic de la Compagnie nationale au profit d'Air Inter, cependant nous avons remarqué avec quelque surprise le faible accroissement du transport de passagers sur les lignes de Corse (+ 3,9 %).

*
* *

Sur le plan de l'O. A. C. I., il nous paraît utile de rappeler que notre Compagnie nationale se situe actuellement au quatrième rang derrière la P. A. A., pour les services réguliers internationaux, et au neuvième rang pour le trafic régulier total derrière les sept grandes compagnies américaines et la B. O. A. C.

On notera à ce propos que la position relative d'Air France s'est quelque peu dégradée puisqu'elle a été dépassée, récemment, dans le premier cas, par la T. W. A. et qu'elle est serrée de près par la Lufthansa.

2° *Résultats financiers de l'exercice 1969.*

Alors qu'en 1968, malgré l'aide exceptionnelle de l'Etat, une perte de 16 millions de francs avait été enregistrée, les comptes de l'exercice 1969 se traduisent par un profit net de 22.254.000 F.

Indice d'une amélioration de la rentabilité de l'entreprise, le « cash flow », qui était d'environ 265 millions en 1967 et était tombé à 236 millions de francs en 1968, est remonté à 317,5 millions.

Cette évolution favorable couronne les efforts entrepris pour comprimer les dépenses dont la croissance a été limitée à 14,2 %, en dépit de l'expansion du trafic, alors que les recettes s'accroissaient de 26 %.

On notera également que la part du poste déterminant des charges de personnel a été ramené de 41,2 % à 40,4 % de 1967 à 1969.

Cependant, force nous est de constater que le bénéfice net comptable reste faible (moins de 1 %) si on le rapporte au produit des ventes et autres recettes d'exploitation qui s'est élevé, pour l'exercice 1969, à 2.790.531.573 F. C'est là une situation préoccupante pour une entreprise qui devra faire face, d'ici à 1975, à des dépenses d'investissement de l'ordre de 6 milliards de francs.

D. — Premières informations concernant l'exercice 1970.

Le trafic d'Air France n'a pas connu, en 1970, la progression escomptée. Cette situation est due à plusieurs éléments parmi lesquels nous retiendrons notamment la longue grève des contrôleurs de la navigation aérienne qui a paralysé l'activité de l'Aéroport de Paris, la grève du zèle des douaniers, enfin les nombreuses pannes et incidents techniques qui ont affecté la mise en œuvre des Boeing 747 et causé à la Compagnie une perte importante de trafic en pleine période de pointe.

Pour toutes ces raisons, si le trafic réalisé pour les neuf premiers mois de l'année en cours est supérieur de 12,4 % à celui enregistré au cours de la même période de 1969, cette progression est de 3 % inférieure aux prévisions et il est très probable qu'au lieu de se traduire par un profit net de 60 millions de francs, l'exercice sera tout juste équilibré.

Ces réserves faites, les meilleurs résultats constatés intéressent l'Amérique du Sud, où le taux d'expansion se maintient au-dessus de 28 %, et l'Asie, secteur favorisé par le succès de l'exposition internationale d'Osaka.

Un fait à souligner enfin pour cet exercice est la diminution de l'activité « charter » qui a été délibérément réduite d'environ 40 %, compte tenu de sa médiocre rentabilité.

A ce sujet, certaines informations permettent de penser que les compagnies aériennes sont, pour la première fois, décidées à arriver à un accord visant à discipliner le développement anarchique sur certains secteurs des compagnies non régulières et des vols charters. En effet, la concurrence de celles-ci et la pression qu'elles exercent sur les tarifs entraînent pour tous les exploitants une diminution sensible des recettes unitaires et met en cause la rentabilité de leur exploitation.

C'est ainsi que le déficit des deux grandes compagnies américaines exploitant un réseau international, qui avait déjà atteint 20 millions de dollars au premier semestre 1969, s'est élevé à 65 millions de dollars pour la même période de 1970.

Dans ce contexte difficile, notre Société nationale se plaint, à juste titre, que l'Etat, son unique actionnaire, ne lui accorde pas toute l'aide nécessaire, au moins sur le plan financier.

En effet, pour faire face aux investissements nécessaires dont nous avons dit le poids, la Compagnie ne dispose que de trois moyens : l'augmentation de capital, les emprunts et l'autofinancement.

Or, en ce qui concerne le premier point, la décision de principe de porter le capital de 500 millions à 1 milliard de francs semble remise en question, ainsi d'ailleurs que le prêt du F. D. E. S.

Votre commission aimerait obtenir à ce propos des explications du Gouvernement qui ne devrait pas oublier qu'Air France se situe, avec la Régie Renault, au premier rang de nos industries exportatrices.

E. — Politique hôtelière.

Le département Hôtellerie de la Compagnie a poursuivi la politique d'intervention définie en 1968, destinée à mettre en œuvre des hôtels de grande capacité adaptés aux exigences du transport de masse.

Cette action s'est affirmée en particulier dans deux directions :

— d'abord une stimulation générale auprès des milieux professionnels intéressés et des pouvoirs publics ;

— ensuite, intervention directe dans l'exploitation, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, d'un hôtel de 1.027 chambres, scellée par la signature de la convention du 28 février 1969 avec la Caisse des Dépôts et Consignations.

Dans le même temps, s'est poursuivie une politique de coopération active avec certains pays du Maghreb, en vue de la réalisation et l'exploitation de chaînes d'hôtels.

A cet égard, la constitution, actuellement en cours, d'une société filiale spécialisée, ayant vocation d'ensemble pour la mise en œuvre de la politique hôtelière de la Compagnie illustre bien toute l'importance qu'Air France accorde aux questions d'hébergement de la clientèle qui conditionnent pour une large part l'avenir même de son activité principale.

Enfin, des accords ont été passés avec les hôteliers des Antilles françaises, afin de développer le tourisme vers ces départements d'Outre-Mer au départ de la Métropole, ou de l'Amérique du Nord et nous avons vu que ces efforts ont déjà été couronnés de succès.

II. — U. T. A.

A. — La flotte.

La flotte actuelle de la Compagnie est composée comme suit :

- 10 Douglas DC-8 (dont 4 modèles allongés DC-862) ;
- 2 Caravelle 10-R ;
- 1 DC-4.

A ces appareils s'ajoutent les avions des compagnies filiales, soit :

- 4 DC-6 exploités par l'Aéromaritime ;
- 2 DC-3 exploités par la R. A.I. ;
- 1 Hydravion Bermuda ;
- 1 de Havilland Twin Otter.

Dans le but de faire face au développement de son activité au cours des années à venir, la Compagnie a passé commande de 8 DC-10-30 longs-courriers (4 commandes fermes et 4 options) qui doivent progressivement entrer en service à partir de 1973 sur le réseau Extrême-Orient—Pacifique et, à partir de 1974, sur l'Afrique. L'achat d'un nouveau DC-8 « convertible » est également envisagé.

Pour assurer la maintenance et l'entretien de ces nouveaux appareils, l'U. T. A. a signé un accord de coopération avec les compagnies Swissair, S. A. S. et K. L. M. avec lesquelles elle forme le groupe dit K. S. S. U. Cette collaboration au niveau international a pour objet de permettre une meilleure répartition des tâches et une spécialisation de chacune des entreprises et, de ce fait, d'entraîner une réduction du poids relatif des investissements et des coûts.

L'U. T. A., qui travaille déjà en liaison étroite avec Air-Afrique, répond ainsi par avance aux arguments de ceux qui pensent qu'une compagnie aérienne relativement peu importante peut difficilement faire face aux charges considérables qu'entraînent le développement rapide du transport aérien et la mise en œuvre d'appareils sans cesse plus vastes et plus coûteux.

B. — Le personnel.

L'effectif total atteignait, au 1^{er} octobre 1970, 4.608 personnes.

Sur ce nombre, on comptait 618 navigants dont 268 hôtesses et stewards.

Plus de 300 personnes sont détachées en Afrique dont 30 pilotes et radio-navigants.

C. — Activité en 1969.

Le trafic total de la Compagnie s'est élevé à 280 millions de tonnes/kilomètre, marquant, par rapport à 1968, une progression de 16,6 %, conforme au taux d'accroissement enregistré par l'ensemble des transporteurs mondiaux.

Cependant, si le trafic de fret a poursuivi son remarquable développement avec un taux de progression encore supérieur à celui de l'an dernier, soit + 35 %, l'augmentation du nombre des passagers/kilomètre a été nettement plus faible (+ 7,2 % contre + 19,2 %). Ce ralentissement a affecté aussi bien les liaisons avec l'Afrique que les lignes Extrême-Orient—Pacifique.

D. — Résultats financiers de l'exercice 1969.

Les principaux postes financiers de l'exercice 1969 se présentent comme suit par rapport à 1968 (en millions de francs) :

	1968	1969
Chiffre d'affaires.....	596,1	682
Dépenses d'exploitation.....	526,3	583,5
Amortissements	63	77,9
Résultat du compte d'exploitation.....	5,6	15,6
Résultat net.....	0,6	0,9

La dévaluation monétaire intervenue en août a eu, à la fois, une influence favorable en relevant les tarifs exprimés en francs, et défavorable en augmentant les dépenses à l'étranger et les charges d'emprunts contractés à l'extérieur. Ce dernier fait explique notamment que l'accroissement très sensible des résultats du compte d'exploitation n'ait entraîné qu'une faible augmentation du bénéfice net. On notera que, comme pour beaucoup d'entreprises françaises, ce profit résiduel soit vraiment infime si on le rapproche du niveau du chiffre d'affaires.

E. — Premiers résultats connus pour 1970.

Au cours des huit premiers mois de 1970, le trafic réalisé s'est accru de 10,2 %. Contrairement à l'année précédente, la progression a été sensiblement identique pour les passagers et le fret.

On a noté, toutefois, un net ralentissement du mouvement de passagers sur l'Afrique, tandis que le secteur Extrême-Orient - Pacifique était nettement plus favorisé (+ 14,6 %).

F. — Modifications de structure du réseau.

Sans subir de changement profond, le réseau U. T. A. a connu une certaine évolution. Les principales modifications apportées en 1970 ont été les suivantes :

Réseau Afrique :

Prolongement de la ligne de Bamako vers Bobodioulasso. Desserte de Lusuka en terminus de la ligne Paris—Douala. Introduction d'une deuxième fréquence sur Tripoli et Kinshasa.

Extrême-Orient - Pacifique :

Ouverture de l'escale de Bangkok. Liaison Nouméa—Port-Vila par Caravelle avec un vol hebdomadaire supplémentaire. Rétablissement de Sydney—Papeete en vol direct ; liaison aller-retour hebdomadaire Papeete—Honolulu.

En 1971, il est envisagé d'assurer une nouvelle fréquence sur le réseau transpacifique qui porterait à six les liaisons avec la côte Ouest des Etats-Unis. Introduction, enfin, d'une quatrième fréquence desservant les lignes d'Extrême-Orient par DC 8-55 mixte passagers/fret.

G. — Politique hôtelière.

L'Union touristique et hôtelière (U. T. H.), également filiale du groupe des Chargeurs réunis, poursuit sa politique de développement, axée essentiellement sur les principales escales de la Compagnie aérienne.

C'est ainsi qu'en Afrique l'U. T. H. s'est installée à Kinshasa, qu'elle envisage d'agrandir et de rénover à bref délai son hôtel d'Abidjan et que divers projets sont à l'étude à Dakar, à Libreville, au Cameroun.

Sur la ligne de l'Extrême-Orient - Pacifique, l'hôtel « Maéva » de Tahiti, ouvert en 1969, rencontre une faveur accrue de la part de la clientèle, principalement américaine. Les travaux d'extension de l'hôtel « Château Royal », à Nouméa, devraient démarrer au printemps 1971. L'U. T. H. enfin s'intéresse aux projets d'aménagement touristique de Ceylan.

En outre, le groupe des Chargeurs réunis ayant racheté la Compagnie Paquet, l'U. T. H. a pris en main la chaîne Marhaba au Maroc, dont elle assure la modernisation et l'extension.

H. — Perspectives de développement à court et moyen terme.

Le taux d'expansion prévu pour la période 1970-1975 est naturellement différente suivant la nature des secteurs.

En Afrique, un certain ralentissement est attendu, le pourcentage annuel d'augmentation passant de 13 % à 8,5 % environ pour les passagers et de 14 % à 12,2 % pour le fret.

Sur le secteur Extrême-Orient - Pacifique, les perspectives sont nettement plus favorables, aussi bien pour les passagers (taux d'expansion passant de 12,5 % à 14,5 %) que pour les marchandises (triple des résultats en cinq ans).

En raison de la mise en œuvre d'appareils beaucoup plus spacieux, le coefficient de remplissage marquera, à partir de 1974, un certain fléchissement mais la Compagnie espère le maintenir au-dessus de 52 %, taux nettement suffisant pour assurer la rentabilité des nouveaux avions.

Enfin, pour apprécier l'effort de modernisation de la société, on notera que les paiements annuels à effectuer au titre des investissements vont passer de 60 millions de francs en 1970 à 414 millions en 1973.

III. — AIR-INTER

A. — Répartition et évolution du trafic aérien intérieur en France continentale.

Comme nous l'avons rappelé l'an dernier, la société Air-Inter n'a pas le monopole des transports aériens intérieurs puisqu'en dehors des liaisons avec la Corse assurées en quasi-totalité par Air France, elle partage avec notre Compagnie nationale le trafic Paris—Nice et, dans une moindre mesure, celui des principales radiales.

Pour les itinéraires où existe ainsi une certaine concurrence, la situation a évolué comme suit de 1968 à 1969 :

RELATIONS Aller et retour.	NOMBRE DE PASSAGERS PAYANTS TRANSPORTES					
	AIR FRANCE		U. T. A.		AIR-INTER	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Paris—Bordeaux	9.741	9.312	395	352	114.980	165.442
Paris—Lyon	30.144	46.404	245	313	267.395	316.425
Paris—Marseille	79.698	82.332	2.873	2.597	221.577	281.152
Paris—Nice	269.690	280.113	1.621	2.596	133.614	214.518
Paris—Toulouse	9.291	11.787	2	3	155.220	211.915
Bordeaux—Toulouse	153	504	»	»	2.514	872
Lyon—Marseille	5.541	5.306	»	»	23.231	26.801
Lyon—Nice	»	1.861	»	»	»	48.772
Marseille—Nice	5.924	4.986	»	»	6.116	15.908
Nice—Strasbourg	3.854	4.008	»	»	»	»
Total	414.036	446.613	5.136	5.861	924.647	1.281.805
Pourcentage du trafic total sur les lignes considérées.	30,81 %	25,75 %	0,38 %	0,34 %	68,81 %	73,91 %

Ce tableau permet de constater que la part d'Air France, bien qu'en sensible diminution, reste dominante sur Paris—Nice et importante sur Paris—Marseille et Paris—Lyon. Cependant, si l'on considère l'ensemble du trafic de passagers réalisé par les trois grandes compagnies françaises en France continentale, on constate que la part d'Air-Inter a sensiblement progressé et dépassé, en 1969, 85 %.

B. — La flotte et son évolution.

1° COMPOSITION ACTUELLE

La composition de la flotte en service était, au 1^{er} octobre 1970, la suivante :

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

Pour mieux apprécier les services rendus par ces appareils, il convient d'indiquer que la capacité offerte par les Caravelle a représenté, en 1968 et 1969, 65 % du total, le reste étant réparti à peu près à égalité entre les Fokker et les Viscount. On notera également que la durée moyenne journalière d'utilisation a été de 8 h 20 pour les Caravelle, de 7 h 42 pour les Fokker et de 4 h 04 pour les Nord.

Au total, le nombre de tonnes/kilomètre offertes s'est accru, d'une année à l'autre, de 35,60 %, cette augmentation résultant aussi bien du renforcement de la flotte propre de la compagnie que de l'affrètement d'appareils d'Air France.

2° INVESTISSEMENTS EN MATÉRIEL VOLANT

Pour faire face à l'augmentation du trafic, la Compagnie Air-Inter a commandé 4 Caravelle nouvelles, les deux premières devant entrer en service en 1971 et les deux autres en 1972. Pour cette dernière année, la Société devra, de plus, fréter à Air France l'équivalent, en places offertes, de deux appareils supplémentaires.

A partir de 1973, Air-Inter prévoit de mettre progressivement en service une première tranche de 10 court-courriers Mercure équipés pour le transport de 144 à 155 passagers. Trois de ces appareils pourraient apparaître sur les lignes intérieures en avril-mai 1973.

Ce biréacteur de Marcel Dassault, dont le remplissage de rentabilité se situe à 53 % sur une étape type comme Paris—Toulouse, est ainsi destiné à devenir, à partir de 1975, l'appareil de base de la Société.

Toutefois, il serait souhaitable que la version actuelle soit remplacée, dès 1977, par un avion plus vaste déjà baptisé Super Mercure, pouvant emporter 180 passagers.

C. — Activité de la Compagnie en 1969.

Compte tenu des événements de mai-juin 1968, le rapprochement des chiffres de trafic de 1969 avec ceux de l'année précédente n'est pas pleinement significatif. On observera cependant qu'il fait apparaître une vive progression de l'activité d'Air-Inter, notamment pour le nombre des passagers payants transportés, qui est passé de 1.727.951 à 2.264.261, soit une augmentation de 39 %.

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

EVOLUTION DU TRAFIC DE QUELQUES LIGNES DE 1968 A 1969

	<i>Lignes radiales.</i>	
	1968	1969
Paris—Lyon	267.244	324.870
Paris—Marseille	221.471	295.362
Paris—Nice	133.614	230.803
Paris—Bordeaux	114.930	173.763
Paris—Toulouse	155.220	225.337
Paris—Nîmes	68.464	84.538
Paris—Nantes	64.844	100.993
Paris—Strasbourg	50.408	74.523
Paris—Grenoble	46.185	75.877

	1968	1969
Paris—Brest	30.429	46.339
Paris—Montpellier	28.291	50.375
Paris—Mulhouse	24.906	37.555
Paris—Pau	22.740	34.166
Paris—Perpignan	13.044	24.413

Lignes transversales.

	1968	1969
Lyon—Nice	45.100	49.083
Lille—Lyon	27.859	33.339
Lyon—Marseille	23.231	29.183
Bordeaux—Lyon	16.741	21.178
Lyon—Strasbourg	13.473	17.603
Lyon—Mulhouse	13.066	16.288
Lyon—Toulouse	10.442	15.159

Il ressort de ces chiffres que le taux de croissance a été particulièrement élevé sur les liaisons radiales ayant déjà le trafic le plus important, telles que celles reliant la capitale à Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Nîmes, Strasbourg et Grenoble. De manière plus générale, on constate une fois encore, et nous le regrettons, que la part de ces liaisons dans l'activité globale de la Compagnie s'est encore accrue, ce fait traduisant l'emprise économique et culturelle croissante de Paris.

On se félicitera cependant des progrès réalisés par les liaisons avec la Bretagne et par certaines transversales. A cet égard il semble qu'en dehors de Paris, Lyon commence à apparaître comme un second centre de polarisation du trafic.

D. — Premières indications sur les résultats enregistrés en 1970.

La progression du trafic enregistrée à fin août 1970 par rapport aux résultats des huit premiers mois de 1969 est naturellement moins marquée que précédemment, 1969 ayant été, contrairement à 1968, une année normale et même de forte reprise. Cependant, le taux d'augmentation ressort à 17,56 % pour l'activité totale évaluée en tonnes/kilomètre.

Le coefficient de chargement, déjà élevé l'an dernier, dépasse légèrement 59 %, taux qui traduit, en fait, une nette insuffisance de l'offre sur les lignes les plus fréquentées. C'est ainsi que, pour le mois de juin 1970, les taux de remplissage suivants ont été enregistrés sur six des principales radiales :

Paris—Bordeaux	70 %.
Paris—Grenoble	81 %.
Paris—Lyon	77 %.
Paris—Marseille	81 %.
Paris—Montpellier	76 %.
Paris—Toulouse	75 %.
Paris—Brest	71 %.

Si l'on admet que le coefficient d'occupation souhaitable se situe aux environs de 60 %, on mesure l'insuffisance des moyens mis en œuvre spécialement aux heures de pointe où la demande dépasse souvent l'offre de plus de 50 %.

Quoi qu'il en soit, le trafic enregistré au cours des huit premiers mois de 1970 s'établit comme suit pour les lignes principales :

	HUIT MOIS 1969	HUIT MOIS 1970
Paris—Lyon	199.383	239.213
Paris—Marseille	179.932	217.636
Paris—Nice	148.537	154.518
Paris—Toulouse	132.419	157.416
Paris—Bordeaux	104.301	127.673
Paris—Nantes	63.342	63.609
Paris—Grenoble	45.393	62.764
Paris—Strasbourg	45.141	59.277
Lyon—Nice	34.622	41.745
Lyon—Lille	21.270	25.977
Bordeaux—Marseille	8.880	16.955
Marseille—Nice	8.875	18.095

Comme nous l'avons déjà signalé, un certain ralentissement de la progression du trafic s'observe sur les lignes les plus fréquentées et les plus anciennes, telles que celles reliant la capitale à Lyon, Marseille, Nice et Nantes.

En revanche, une augmentation très rapide du nombre des passagers est enregistrée sur la plupart des liaisons plus récentes telles que Paris—Grenoble, Paris—Strasbourg, Paris—Montpellier, Paris—Saint-Etienne, Paris—Perpignan, Marseille—Bordeaux et Marseille—Nice.

Le niveau manifestement trop élevé des tarifs explique ce relatif plafonnement du trafic sur les lignes parvenues à maturité. Il y a là, à notre avis, une sérieuse menace pour l'avenir du transport aérien intérieur qui ne touche qu'une fraction trop limitée du corps social et ne joue donc pas pleinement le rôle qui lui revient pour le développement économique harmonieux du pays.

Pour l'ensemble de l'année 1970, la Compagnie Air-Inter compte transporter 2.650.000 passagers et 8.500 tonnes de fret.

La progression remarquable enregistrée pour ce dernier poste — soit 30 % — résulte, en particulier, de l'implantation de service de fret à Lille, Orly, Strasbourg, Marseille, Bordeaux, Lyon et Toulouse.

E. — Résultats financiers enregistrés en 1969.

Les résultats financiers de l'exercice 1969 se présentent comme suit par rapport à l'exercice précédent :

	1968	1969
Recettes commerciales (hors taxes)	223.263.199 F.	330.609.005 F.
Bénéfices après impôts, amortissements et provisions	— 4.735.837	+ 6.550.573
Bénéfices distribués	Néant.	2.180.550

Le montant des subventions versées par les collectivités locales a atteint 8.952.290 F.

En dehors de la liaison Paris—Nice pour laquelle les recettes sont réparties entre Air France et Air-Inter, les bénéfices les plus importants ont été réalisés sur Paris—Marseille (+ 9.739.374 F), Paris—Toulouse (+ 4.248.503), Paris—Lyon (+ 3.415.736) et Paris—Bordeaux (+ 1.105.312 F) ; viennent ensuite : Paris—Montpellier, Paris—Pau, Paris—Nîmes et Paris—Strasbourg.

F. — Le problème de la concurrence air-fer.

Si la part de l'avion dans l'ensemble du trafic public interurbain reste encore peu importante, il n'en est pas de même si l'on considère certaines liaisons considérées comme primordiales. Pour ces lignes, la part relative de l'avion et du train s'établit comme suit (en prenant en considération pour le rail les seuls voyageurs de 1^{re} classe) :

	Avion.	Train.
Paris—Nice	85 %	15 %
Paris—Marseille	72 %	28 %
Paris—Toulouse	57 %	43 %
Paris—Lyon	53 %	47 %
Paris—Bordeaux	41 %	59 %

CAS PARTICULIER DE LA DESSERTE PARIS—LYON

Deux éléments sont de nature à modifier profondément le trafic public de voyageurs entre Paris et Lyon, et plus généralement sur la liaison Paris—Sud-Est, au cours de la prochaine décennie ; il s'agit, pour la voie aérienne, de la mise en service d'appareils à grande capacité du type Mercure (en 1973) et Airbus (en 1974) et, pour le chemin de fer, au cas où le Gouvernement donnerait son accord, de la mise en service sur une voie entièrement nouvelle d'un turbotrain susceptible de relier Paris à Lyon en deux heures environ.

Par ailleurs, la mise en service simultanée, en 1974, des aéroports de Roissy-en-France et de Lyon-Satolas permettrait de porter le nombre des services aériens à 20 par jour dans chaque sens, soit un départ par jour toutes les 30 minutes le matin et le soir et un, par heure, durant le reste de la journée.

Ces observations faites, le bilan comparé de la desserte Paris—Lyon par turbotrain et par voie aérienne se présente comme suit :

a) Coût.

Turbotrain.			Avion.
—			—
Estimation au 1 ^{er} janvier 1969.			
	En milliards de francs.	Matériel volant.	En millions de francs.
Infrastructure	1,4	En 1975	350
Matériel roulant	0,65	En 1980	700
Total	2,05		

b) *Capacité de transport annuelle (passagers).*

1° Capacité annuelle.

	Passagers.		Passagers.
1976 : 1 ^{re} classe	1.481.000	1975	790.000
2 ^e classe	447.000	1980	1.400.000
	<hr/>		
	1.928.000		

2° Capacité unitaire.

318 passagers.

155 à 250 passagers.

c) *Transport de marchandises.*

Le dégagement de la voie Paris-Dijon-Lyon permettra d'améliorer sensiblement l'acheminement des marchandises par cet itinéraire.

Négligeable.

d) *Durée de transport.*

Trajet porte à porte :
2 h 40 au lieu de 4 h 30 actuellement
(pour les habitants de Paris « intra muros »).

2 h 10 (délai qui pourrait être réduit sensiblement par une amélioration des relations entre Paris et ses aéroports).

e) *Tarifs.*

Sensiblement égaux à ceux de la 1^{re} classe.

Pourraient être ramenés à 30 % au-dessus des tarifs ferroviaires.

f) *Nuisances.*

Le long de la voie ferrée.

Au voisinage des aéroports.

g) *Adaptation aux courants de trafic.*

L'infrastructure construite ne pourra bénéficier directement qu'à la liaison Paris—Lyon.

Les avions à grande capacité pourront, sans modifications d'infrastructure, être utilisés en Métropole sur les cinq liaisons radiales au minimum et sur la plupart des lignes européennes.

h) *Retombées industrielles.*

Les turbines seront construites par Turboméca.

L'infrastructure et le matériel roulant alimenteront d'importantes commandes à la sidérurgie française.

La commande de 21 Mercure à la Société Marcel Dassault et de 9 Airbus à l'Aérospatiale facilitera le lancement de ces appareils susceptibles de trouver un marché important sur le plan international.

Ces données appellent de notre part un certain nombre de remarques et doivent être complétées par quelques observations.

En premier lieu, nous n'avons pas tenu compte du profit intrinsèque des sociétés intéressées mais, à ce propos, on peut toutefois souligner que l'amélioration du bilan financier de la S. N. C. F. sera compensé, au plan national, par la perte de trafic et de recettes dont souffrira Air Inter, pour lequel Paris—Lyon est un axe essentiel et hautement rentable.

En second lieu, il n'est pas fait état de la concurrence routière et celle-ci est de nature à limiter notablement le trafic de l'ensemble des transports en commun, comme on peut le constater aux Etats-Unis où près de 90 % des transports interurbains de voyageurs sont assurés par les véhicules privés.

Enfin, au sujet de la durée d'acheminement, il convient d'observer que l'avion est naturellement beaucoup plus rapide que le train pour les voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger et ne faisant donc que transiter à Orly ou à Roissy-en-France.

Compte tenu de ces observations, les avantages de la formule ferroviaire se résument à deux : possibilité de faire face, en un laps de temps relativement court, à un afflux important de voyageurs (1.000 à 1.300 par heure) et tarifs nettement moins élevés.

En revanche, l'avion a pour lui d'entraîner des dépenses d'infrastructure deux fois moins élevées et amortissables en neuf ans au lieu de vingt, de bénéficier directement à toutes les liaisons Paris—Sud-Est et indirectement à l'ensemble du réseau aérien intérieur, de soutenir une industrie de pointe qui se situe parmi les premières activités exportatrices et, enfin, de favoriser l'émancipation de Lyon de la tutelle parisienne en reliant cette ville directement au réseau international aérien.

Ayant pesé la valeur de l'ensemble de ces arguments, votre commission estime que, compte tenu de la qualité des moyens de transport actuellement mis à la disposition des usagers sur la liaison Paris—Lyon, que ce soit par chemin de fer, par avion et par autoroute et des améliorations à apporter sur d'autres axes moins favorisés, il ne serait pas raisonnable, au plan général de l'équipement du pays, d'entreprendre sur cet axe des travaux aussi importants et coûteux, de nature à mettre directement en concurrence deux modes de transport jusqu'ici complémentaires.

Enfin, puisque l'exemple du train japonais « Tokaïdo » est souvent avancé, votre commission pense utile de souligner qu'il n'existe aucune comparaison possible entre les besoins de transport de l'axe Paris—Lyon et ceux d'une région où se pressent plus de 50 millions d'habitants et où se trouve installé un potentiel industriel deux fois supérieur à celui de notre pays.

G. — L'aviation intérieure de « troisième niveau ».

Pour compléter le maillage forcément un peu large du réseau d'Air-Inter, un certain nombre de compagnies utilisant en général des appareils légers pouvant emporter de dix à vingt-cinq passagers se sont créées pour desservir des villes de province d'importance secondaire telles que Reims, Limoges, La Rochelle, Tours, Poitiers, Charleville-Mézières, Périgueux, Annecy et Rodez.

Ces sociétés, actuellement au nombre de treize, se sont récemment groupées pour former l'Association des Transporteurs aériens régionaux (A. T. A. R.).

La principale de ces entreprises est la Société Air Rousseau qui fait figure de tête de file tant par son trafic annuel de 140.000 passagers que par sa flotte de quatorze avions (huit Nord 262, quatre DC 3 et deux Hawker-Siddeley).

L'ensemble des compagnies ainsi groupées dans l'A. T. A. R. a acheminé 250.000 passagers en 1969.

La plupart de ces entreprises, dont l'exploitation est largement déficitaire, bénéficient de l'aide des collectivités locales et des chambres de commerce et leur existence est néanmoins extrêmement précaire. Cependant, il n'est pas niable qu'elles ont le mérite de défricher des liaisons susceptibles de devenir rentables à plus ou moins long terme.

Le fait même qu'elles soient ainsi subventionnées montre, par ailleurs, l'intérêt que les centres de province, même de faible importance, attachent à l'existence de liaisons rapides avec la capitale ou les grandes métropoles régionales.

On regrettera toutefois une telle dispersion des efforts et il nous paraît souhaitable que l'activité de ces compagnies soit coordonnée sous l'égide d'Air-Inter dont elles prolongent le plus souvent les services.

IV. — L'AEROPORT DE PARIS

A. — Activité en 1969 et premières indications pour 1970.

1° EXERCICE 1969

Le trafic total enregistré, en 1969, sur les deux aéroports d'Orly et du Bourget, se présente comme suit par rapport à l'année 1968 :

a) Passagers.

AEROPORTS	1968	1969	VARIATIONS en pourcentage.
Orly	6.935.650	9.184.502	+ 32,4
Le Bourget.....	1.649.030	1.707.268	+ 3,5
Total	8.584.680	10.891.770	+ 26,9

b) Fret (tonnes).

AEROPORTS	1968	1969	VARIATIONS en pourcentage.
Orly	122.773	162.695	+ 32,5
Le Bourget.....	50.803	55.377	+ 9
Total	173.576	218.072	+ 25,6

La forte progression qui ressort de ces chiffres est due évidemment aux troubles sociaux qui affectèrent profondément l'activité de l'aéroport en 1968. Mais la comparaison des seconds semestres des deux années fait cependant apparaître un accroissement de trafic supérieur à 20 %. Le haut niveau d'activité atteint en 1969 a donc effacé et au-delà les médiocres résultats enregistrés l'année précédente puisque le taux de progression moyen annuel, pour la période 1967-1969, ressort à 15 %.

c) Répartition du trafic par zone.

Ce sont toujours les liaisons métropolitaines qui restent l'élément moteur du développement de l'activité de l'aéroport avec un taux d'expansion de 33,6 % ; viennent ensuite les lignes d'Amérique du Nord (+ 32,5), d'Afrique du Nord (+ 31,5) et de l'Europe des six (+ 28,8).

En revanche, la progression est restée nettement inférieure à la moyenne pour les liaisons avec l'Afrique noire, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient.

En ce qui concerne les principales relations, Londres a gardé de loin la première place avec 1.403.644 passagers devant Nice (551.069), Genève (450.956) et New York (415.029).

2° PREMIERS RÉSULTATS CONNUS POUR 1970

En ce qui concerne le premier semestre de l'année en cours, les résultats s'établissent comme suit pour les deux aéroports :

a) Passagers.

Premier semestre 1969	4.878.830
Premier semestre 1970	5.683.416
Progression en pourcentage	+ 16,5 %

b) Fret (tonnes).

Premier semestre 1969	110.020
Premier semestre 1970	113.189
Progression en pourcentage	+ 2,9 %

Comme on le voit, si l'accroissement du trafic de passagers s'est maintenu au haut niveau précédemment constaté, les chiffres relatifs au fret sont nettement moins satisfaisants.

Pour l'ensemble de l'année 1970, les résultats escomptés sont les suivants :

Passagers : 12.500.000 (+ 14,7 %) ;
Fret : 230.000 tonnes (+ 5,5 %).

3° COMPARAISON AVEC LES RÉSULTATS DES PRINCIPAUX
AÉROPORTS EUROPÉENS

a) *Passagers.*

En dépit des excellents résultats de l'année 1968, la progression du trafic de l'aéroport de Paris reste légèrement inférieure à celle enregistrée de 1967 à 1969 dans la plupart des grandes places européennes, notamment à Athènes, Amsterdam, Genève, Milan, Rome, Zurich et Francfort.

b) *Fret.*

Dans ce domaine, notre retard s'est encore accentué par rapport à Francfort et de nombreux aéroports européens ont connu un taux de progression plus élevé que celui enregistré à Paris. C'est notamment le cas de Rome (+ 42,1 %), Bruxelles (+ 36,2 %), Copenhague (+ 35,7 %), Zurich (+ 30,2 %) et Amsterdam (+ 29 %).

De 1963 à 1969, le tonnage de marchandises traité par les cinq premiers aéroports d'Europe a évolué comme suit :

	1963	1969	Coefficient multiplicateur
	(En tonnes.)		
Londres	133.787	345.100	2,6
Francfort	71.773	258.000	3,8
Paris	92.246	218.000	2,35
Amsterdam	51.812	157.000	3,1
Copenhague	43.322	112.000	2,6

Il est permis néanmoins d'espérer que l'ouverture de Roissy-en-France où d'importantes installations sont prévues pour le traitement des marchandises nous permettra de retrouver, dans ce domaine, la seconde place perdue, il y a trois ans, au profit de Francfort.

Toujours à propos du fret aérien, il convient d'observer que si les tonnages en jeu sont encore peu importants, la valeur des marchandises concernées est déjà considérable. C'est ainsi que les importations et exportations par voie aérienne ont représenté en 1968, respectivement 7,5 % et 7,3 % de nos échanges extérieurs.

B. — Etat des travaux entrepris à Orly et à Roissy-en-France.

1° ORLY

Après la mise en service des satellites Est et Ouest d'Orly-Sud, l'aérogare d'Orly-Ouest entrera en service le 1^{er} mars 1971. Un mois auparavant aura été terminé le bâtiment A de la zone de fret qui dispose dès maintenant d'un vaste entrepôt sous douane.

D'importants travaux intéressant notamment la desserte des différents secteurs de l'aéroport sont également sur le point d'aboutir. L'ensemble aéroportuaire d'Orly aura donc à peu près atteint son plein développement à la fin de l'année prochaine.

2° ROISSY-EN-FRANCE

La première piste de ce nouvel aéroport doit entrer en service le 1^{er} juillet 1973.

A la même date auront été en principe terminées l'aérogare de passagers et les installations de stockage et de traitement du fret.

Roissy-en-France commencera donc avant trois ans à relayer Orly dont les installations seront, alors, près d'être saturées. Le nouvel aéroport pourra, notamment, recevoir le supersonique Concorde dans les meilleures conditions techniques et avec le minimum de gêne pour la population compte tenu de l'éloignement des zones habitées.

C. — Liaisons des aéroports entre eux et avec l'agglomération parisienne.

1° LIAISON ORLY—PARIS

La desserte actuelle d'Orly par l'autoroute A 6 et sa bretelle B 6, et par la route nationale n° 7, est actuellement de plus en plus difficile, notamment depuis l'ouverture du marché-gare de Rungis.

Une telle situation cause un préjudice certain à l'ensemble des compagnies mais plus particulièrement à celles desservant les réseaux court et moyen courriers pour lesquelles une heure ou plus de retard est inacceptable.

L'ouverture dès la fin de l'année 1970 de l'autoroute H 6 à deux fois deux voies sur toute sa longueur et localement à deux fois trois voies apportera un soulagement notable à cet engorgement pendant quelques années, mais l'accroissement prévisible du trafic permet de penser qu'une situation semblable se reproduira dès 1974.

Dans ces conditions, il est apparu qu'une liaison ferroviaire était indispensable et que la meilleure formule serait de prolonger jusqu'à Orly l'antenne de la ligne n° 5 du métro devant aboutir à Belle-Epine.

L'étude technique à laquelle il a été procédé a montré, en effet, que ce projet était économiquement plus justifié que celui de la S. N. C. F. car il présenterait l'avantage, aussi bien pour les passagers que pour le personnel de l'aéroport, de relier Orly par correspondance, non pas à une seule gare d'embarquement, mais à l'ensemble des stations du réseau métropolitain.

En attendant l'ouverture de cette voie, des solutions intérimaires devront être étudiées : desserte par autocars à partir de la station S. N. C. F. « Pont de Rungis » et création de couloirs prioritaires sur les autoroutes pour les voitures se rendant à l'aéroport.

2° LIAISON ROISSY-EN-FRANCE—PARIS

La liaison Roissy-en-France—Paris sera assurée tout d'abord simultanément par l'autoroute A 1 (Paris-Lille), la R. N. 2 et l'autoroute B 3, celle-ci devant être ouverte en 1973, prolongeant la voie routière reliant le boulevard périphérique à la porte de Bagnolet. L'ensemble de ces liaisons devrait être suffisant pour assurer un écoulement correct du trafic jusqu'en 1980.

3° LIAISON ROISSY—ORLY

Malgré l'intention marquée par les autorités de l'Aéroport de Paris de faire en sorte qu'Orly et Roissy soient tous les deux desservis par le plus grand nombre possible de lignes, on ne pourra éviter que plusieurs centaines de milliers de personnes aient à se rendre d'un aéroport à l'autre pour chercher une correspondance.

Afin d'assurer dans les meilleures conditions une liaison rapide entre ces aéroports, différentes formules sont à l'étude : liaison ferroviaire contournant Paris par l'Est ou l'Ouest ou aérotrain. Mais il est probable qu'il faudra se contenter au moins jusqu'en 1976 d'utiliser les autoroutes et le boulevard périphérique ou, dans les cas exceptionnels, un service d'hélicoptères.

D. — Dispositifs de sécurité concernant le matériel aérien et les passagers.

Les nombreux détournements d'avions et les attaques dont ont été l'objet les équipages et les passagers ont conduit les autorités aéroportuaires de différents pays à prendre d'importantes mesures de sécurité et les responsables d'Orly n'ont pas manqué d'adopter, pour faire face à cette situation, une série de dispositions très strictes concernant aussi bien la protection des appareils que celle des personnes.

En ce qui concerne *les avions*, ceux-ci font l'objet d'une surveillance particulière à l'atterrissage et au décollage et le choix de leurs postes de stationnement est effectué selon certains critères déterminés. C'est ainsi, par exemple, que les avions des compagnies les plus menacées sont maintenus à une certaine distance de l'aérogare et que les avions arabes sont systématiquement séparés de ceux de la Compagnie El Al. Par ailleurs, chaque compagnie concernée a été invitée à faire assurer par un responsable une permanence aux abords de ses appareils.

Mais les mesures les plus sérieuses concernent *les passagers et leurs bagages*.

Au départ, la carte d'embarquement a été rétablie pour les personnes empruntant les compagnies arabes et El Al et les compagnies qui le souhaitent. A la demande de la Compagnie El Al, des C. R. S. sont présents dans les salles d'embarquement.

Un contrôle des passagers — et des bagages — de certaines compagnies est effectué dans les salles de départ et plusieurs locaux ont été aménagés à cet effet. Pour la détection des armes et des explosifs, l'aéroport de Paris a acquis un magnétomètre de construction américaine et attend la livraison prochaine d'un appareil français du même genre. A cet appareil s'ajoutent les trois dont disposent déjà les compagnies américaines T. W. A. et P. A. A.

En ce qui concerne les bagages, seuls sont embarqués en soute pour certains vols les bagages accompagnés reconnus par leurs propriétaires.

Par ailleurs, une concordance est établie entre le nombre de bagages respectivement annoncés à l'enregistrement et chargés en soute. Enfin, un caisson à dépression a été construit pour tester systématiquement un certain nombre de colis.

L'avenir jugera de l'efficacité de ces mesures mais jusqu'à maintenant aucun avion de ligne n'a été détourné à partir d'Orly.

E. — Le problème du bruit au voisinage des aéroports.

L'accroissement du bruit au voisinage de l'aéroport d'Orly pose un problème de plus en plus aigu en raison de l'augmentation du trafic, et les populations riveraines demandent avec insistance que des mesures soient prises afin de réduire au minimum la gêne qui résulte pour elles du survol de leurs habitations à la cadence de dix à vingt fois par heure par des appareils dont les dimensions ne cessent de s'accroître.

Or, s'il apparaît difficile de remédier à cette situation en ce qui concerne l'environnement d'Orly, où l'on a eu le grand tort de laisser se développer des agglomérations importantes, il n'est pas en revanche trop tard pour faire en sorte que les mêmes inconvénients ne se renouvellent pas à Roissy-en-France où une zone de 20.000 hectares va être, à des degrés divers, affectée par l'activité du nouvel aéroport.

Comme il ne peut être question pour des raisons commerciales évidentes de limiter l'activité des compagnies appelées à utiliser cette infrastructure, deux formules nous paraissent devoir être retenues.

En premier lieu, sur le plan de l'urbanisme, l'interdiction d'édifier toute construction dans les zones dites de bruit intense et toute habitation dans les zones de bruit moyen nous semble indispensable. En second lieu, il convient de dédommager les propriétaires résidant dans les zones ainsi définies ou, éventuellement, d'assurer l'isolation phonique des locaux.

Nous savons que l'administration étudie de près cette question mais nous aimerions avoir sur ce point la doctrine du

Gouvernement, compte tenu de l'urgence des décisions à prendre conjointement par le Ministère des transports, tuteur de l'Aéroport de Paris, et par celui de l'Urbanisme.

A ce propos, il nous apparaît en effet illogique et vain de rendre responsables les compagnies françaises ou internationales des « nuisances » causées par leurs appareils, comme cela vient d'avoir été fait, alors que la finalité même d'un aéroport est par définition d'être utilisé par le trafic aérien.

*

* *

Ainsi que M. le Directeur général de l'Aéroport de Paris a bien voulu le reconnaître récemment, la qualité des services rendus aux usagers de cet établissement s'est sensiblement détériorée cette année, notamment pour les passagers des lignes intérieures.

Nous n'ignorons pas les raisons particulières qui ont entraîné cette dégradation progressive : défaillances techniques de certaines installations et grèves notamment, et les motifs plus généraux qui tiennent à la saturation de l'aérogare ; mais nous pensons qu'un certain laisser-aller du personnel et un défaut d'adaptation aux situations nouvelles n'est pas étranger non plus à cette carence d'un organisme qui se distinguait il y a quelques années encore des autres aéroports européens par son parfait fonctionnement.

Certes, on peut espérer que l'ouverture prochaine d'Orly-Ouest va remédier en grande partie à cet état de choses, mais, si bien équipées que soient ces installations nouvelles, elles ne pourront vraiment profiter aux usagers que dans la mesure où les responsables de l'aéroport sauront en tirer un meilleur parti et s'efforceront d'améliorer en particulier la qualité des services d'accueil et d'informations qui laissent aujourd'hui à désirer même en dehors des périodes d'affluence.

V. — SITUATION DE L'AVIATION GENERALE ET DES AEROCLUBS

Votre commission a, à plusieurs reprises, attiré l'attention du Gouvernement sur la situation de l'aviation générale dont il convient de ne pas minimiser l'importance. On nous permettra, en effet, de rappeler qu'il existe dans notre pays 400 associations aéronautiques locales groupant 33.000 participants et disposant de 3.000 appareils.

Personne ne contestera, par ailleurs, la contribution qu'apportent ces aéroclubs à la formation des jeunes, sans parler des débouchés qu'ils procurent à tous nos constructeurs d'avions légers.

Or, la lecture des fascicules du budget nous apprend que l'effort gouvernemental consenti en faveur du renouvellement des moyens aériens de ces aéroclubs est une fois de plus réduit, la dotation qui avait déjà été ramenée de 6.100.000 F à 5.500.000 F en 1970, marquant une diminution plus nette encore : 4.500.000 F contre 5.500.000 F, soit 18 %.

Ce fait est d'autant plus regrettable que les avions à vocation « école » sont pratiquement les seuls à bénéficier d'une prime d'achat et que cette subvention ne représente plus aujourd'hui que le quart du prix de l'appareil.

Cette nouvelle réduction des primes sera ressentie d'autant plus lourdement par tous ceux qui se dévouent à la formation des jeunes pilotes que les charges qui pèsent sur l'activité générale des aéroclubs ne cessent de s'accroître.

Conséquence de cette pénurie financière : de nombreux constructeurs ont déjà dû cesser toute activité et il n'en reste plus aujourd'hui que trois exclusivement français. Par ailleurs, si l'on continue à réduire ainsi systématiquement les primes, nos aéroclubs, qui commandent encore 30 millions de matériel par an, auront

intérêt à acheter des avions étrangers, ceux-ci bénéficiant des avantages que confèrent les très grandes séries de fabrication ignorées chez nous.

Pour toutes ces raisons, votre commission tient à jeter un véritable cri d'alarme et demande très instamment au Gouvernement de ne pas risquer, par des économies sans portée, de ruiner une industrie et des activités dont personne ne saurait contester l'importance et l'utilité.

VI. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. — Le Concorde.

ESSAIS EN VOL ET A TERRE

Les essais en vol des prototypes 001 et 002 de l'appareil se poursuivent depuis 18 mois de façon satisfaisante aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. L'avion a, en effet, déjà atteint 2 mach, sa vitesse maximale. Toutes les indications relatives au fonctionnement des moteurs et au comportement de la cellule, automatiquement enregistrées à bord et transmises au sol, permettent de vérifier ou, éventuellement, de rectifier les résultats des calculs préliminaires.

Parallèlement, deux cellules spécialement construites à cet effet, la première par la Société Aérospatiale, la seconde par B. A. C., sont soumises à des essais statiques — au Centre d'essais de Toulouse — et dynamiques — à Filton. Les renseignements ainsi recueillis devraient permettre de définir de façon sûre, à la fin de mars 1971, les caractéristiques essentielles de l'appareil et, notamment, sa consommation de carburant dont dépend le rayon d'action.

En possession de ces données, les compagnies clientes pourront alors transformer leurs options actuelles en commandes fermes.

DIFFÉRENCES ENTRE LE PROTOTYPE ET L'AVION DE SÉRIE

Comme nous l'avons déjà indiqué, le prototype n'est pas exactement à l'échelle de l'avion définitif et en diffère par quelques autres détails. C'est ainsi que des modifications seront apportées, notamment aux bords d'attaque, aux tuyères, au nez et à la visière.

FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Au 30 juin 1970, les dépenses engagées pour l'ensemble de l'opération comprenant la construction des deux prototypes, de deux avions de présérie, de deux cellules d'essai ainsi que pour l'outillage nécessaire au lancement de la série, s'élèvent à 5.530 millions de francs.

Aux conditions économiques du 30 juin 1969, on peut estimer à 8.180 millions de francs le montant des dépenses à engager jusqu'à la fin de 1973, moment prévu pour l'octroi du certificat de navigation, et à 11 milliards de francs, le coût total de l'opération qui cesserait d'être subventionnée à partir de 1976.

Contrairement à ce qui a été souvent affirmé et même écrit, la part des deux pays participants est sensiblement équivalente.

Cela dit, nous nous devons de rappeler que la note à payer par les contribuables français représente sensiblement le triple, en francs courants et le double en francs constants, de la dépense initialement prévue. Lorsqu'on connaît les réticences marquées par l'Administration et le Congrès américain en matière de revalorisation des devis initiaux des commandes de l'Etat, on ne peut s'empêcher de penser que nos gouvernants, comme ceux, d'ailleurs, de Grande-Bretagne, se montrent un peu moins soucieux de l'emploi des deniers publics.

4° LE PROBLÈME DES « NUISANCES » DE L'APPAREIL SUPERSONIQUE

Si la mise au point du Concorde paraît ne se heurter à aucun problème technique sérieux, sa mise en exploitation risque d'être contrariée au sol et en vol par des problèmes de bruit, au moment où l'opinion publique est particulièrement sensibilisée à ce sujet.

BRUIT DANS LES AÉROPORTS

Alors que le niveau sonore maximal admissible vient d'être abaissé d'environ 15 % pour les appareils nouveaux à partir de 1971, il apparaît à peu près certain que le bruit des réacteurs du Concorde sera nettement supérieur à ce plafond, en particulier au décollage.

Il ne faut pas se dissimuler que cet élément, d'apparence secondaire, pourrait contrarier gravement la mise en service du supersonique franco-britannique dans la mesure où celui-ci a été conçu essentiellement pour la liaison Paris—New York. On peut craindre, en effet, que les Américains, dont le Boeing 2707 ne devrait au mieux entrer en service qu'en 1979, se montrent peu pressés de faciliter l'accès de l'aéroport de New York à notre

Concorde. On conçoit mal, toutefois, que ces réticences se matérialisent par une interdiction absolue et nous estimons plus probable, pour notre part, qu'un compromis sera réalisé sur la base d'une dérogation provisoire.

Pour en terminer sur ce chapitre, nous avons enregistré avec satisfaction l'accord récemment passé entre l'Aérospatiale, B. A. C. et Boeing concernant notamment l'échange d'informations sur les remèdes à apporter aux « nuisances » du transport supersonique.

LE BANG « SONIQUE »

Bien que la nature et l'intensité du bang sonique qui sera produit par l'appareil soient encore mal connues, les études de marché des constructeurs restent basées sur l'hypothèse d'une interdiction de survol des zones habitées.

Par ailleurs, les caractéristiques aérodynamiques de l'appareil et les conditions de fonctionnement de ses réacteurs lui permettent, d'une part, d'effectuer des étapes entièrement en vol subsonique sans pénalité importante de consommation, d'autre part, de ralentir au cours d'un vol supersonique à un nombre de mach inférieur au nombre de mach dit de coupure à l'occasion par exemple du franchissement d'une péninsule habitée formant « obstacle » sur un parcours océanique, puis de reprendre sa croisière supersonique normale, ceci moyennant une pénalité acceptable sur le plan de la consommation et du temps de vol.

5° COÛT ET CONDITIONS D'EXPLOITATION COMMERCIALE

S'il est admis que le coût du passager/kilomètre du Concorde est de 40 % supérieur à celui du Boeing 707 et de 65 % plus élevé que celui du Boeing 747, il convient cependant d'observer qu'en raison même des dimensions réduites de l'appareil, son coût d'exploitation à l'heure sera sensiblement deux fois moindre que celui du Jumbo-jet de Boeing. Ce qui signifie par exemple qu'en période « creuse » hivernale, il serait plus avantageux d'utiliser le Concorde que le 747 pour faire traverser l'Atlantique à 80 personnes. De manière plus générale, les constructeurs du Concorde pensent donc que son coût d'exploitation élevé sera en partie compensé par un coefficient de remplissage nettement supérieur à celui de ses concurrents.

Par ailleurs on estime en général, à Toulouse comme à Filton, que les compagnies pourraient offrir aux usagers du Concorde des tarifs légèrement inférieurs à ceux de l'actuelle 1^{re} classe et attirer ainsi vers cet avion leur clientèle de luxe à laquelle viendraient s'ajouter les personnalités politiques ou les hommes d'affaires séduits par la vitesse.

Cette formule paraît évidemment séduisante mais les fabricants d'avions géants ne manquent pas d'observer que la clientèle aisée recherche le confort au moins autant que la vitesse et on ne peut nier qu'à ce point de vue, le Concorde paraîtra un peu étroit, avec son diamètre inférieur à celui de la Caravelle, à tous ceux qui auront pris l'habitude de voyager dans un « salon » de 6 mètres sur 50.

Cependant, puisque la vitesse constitue en définitive l'argument essentiel du supersonique, nous pensons intéressant de donner ici deux exemples d'horaires susceptibles d'être appliqués sur des liaisons caractéristiques :

a) *Londres—Sydney et retour* (trois escales intermédiaires).

Londres : 20 heures. — Sydney : 11 heures.

Sydney : 19 h 25 (le jour suivant). — Londres : 16 h 30 (le même jour).

Gain de temps par rapport au Boeing 747 : 9 h 30.

b) *Paris—New York—Paris*.

Paris : 9 heures. — New York : 9 h. 10.

New York : 7 h 40. — Paris : 17 h 50.

Paris : 22 h 30. — New York : 22 h 40.

New York : 21 h 10. — Paris : 7 h 20.

Gain de temps par rapport au Boeing 747 : 3 h 40.

Les exemples précédents montrent, outre le gain de temps réalisé, que :

1° L'utilisation des avions peut être très élevée : un avion effectue l'aller et retour Londres—Sydney en 48 heures avec une utilisation de 12 h 15 par jour pendant ces deux jours ; ou deux allers et retours Paris—New York dans l'espace de 24 heures, avec une utilisation journalière de l'ordre de 14 heures.

2° Une exploitation judicieuse de l'appareil permet de le faire voler de nuit tout en respectant les heures de couvre-feu locales : Londres 23 heures - 7 heures, Sydney 23 heures - 6 heures, Paris 23 h 15 - 6 h 15, et par suite d'obtenir des utilisations élevées de l'ordre de celles des avions long-courriers subsoniques actuels 707, DC 8 ou 747.

6° DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES DU CONCORDE

Au cours de notre visite à Boeing, les dirigeants de cette société, tout en reconnaissant notre avance dans le domaine supersonique, n'ont pas manqué de nous signaler qu'en raison de sa vitesse plus élevée, de sa capacité d'emport plus que double de celle du Concorde et de son prix de revient au siège/kilomètre nettement plus bas, le Boeing 2707 laisserait peu de place à son concurrent européen à partir de 1980.

Quel que soit le caractère contestable de ces arguments, il nous apparaît souhaitable que les constructeurs du Concorde songent dès maintenant à l'avenir et profitent de l'avance qu'ils possèdent pour étudier la mise en œuvre d'une version plus spacieuse et, surtout, possédant un rayon d'action nettement supérieur. Cette évolution normale du modèle de base permettrait de prolonger la durée de vie de l'appareil, de développer sensiblement son marché et de le mettre en meilleure position concurrentielle. C'est, à notre avis, dans cette voie qu'il convient de s'engager si l'on veut que l'ensemble de l'opération Concorde se révèle un jour rentable pour les constructeurs comme pour les utilisateurs.

*

* *

En terminant ce chapitre consacré à notre supersonique, on nous permettra de présenter une observation et de poser une question qui nous semblent, l'une et l'autre, essentielles.

A entendre aussi bien nos techniciens que nos hommes politiques, la réalisation du Concorde devrait être poursuivie quelles que soient ses chances de s'imposer sur le marché, l'accent étant mis, à tout propos, sur la réussite technique que constitue cet avion. Or, il nous vient d'outre-Manche un son de cloche quelque peu différent puisque les Britanniques ne cessent de répéter que

la décision de construire l'appareil en série ne sera prise que si la rentabilité de l'appareil est jugée suffisante. Il paraît donc y avoir entre les deux nations une certaine divergence d'opinion et nous aimerions avoir sur ce point quelques éclaircissements.

B. — L'Airbus A 300 B.

La Société nationale industrielle Aérospatiale et ses associés au sein de Airbus Industrie poursuivent activement la définition et la construction de leur Airbus A 300 B.

Rappelons qu'il s'agit d'un appareil biréacteur à grande capacité (260 passagers dans un aménagement standard, et jusqu'à 300 pour un aménagement haute densité) qui peut transporter sa charge payante maximale sur 2.200 kilomètres ou ses 260 passagers et leurs bagages sur 2.800 kilomètres. Le confort offert aux passagers est comparable à celui qu'ils auront sur les avions moyen et long-courrier de la même génération.

Cet appareil est toujours proposé aux compagnies aériennes avec un choix de deux types de moteurs : le CF 6-50 de General Electric et le RB 211 de Rolls Royce.

Toutefois, cette latitude laissée à la clientèle apparaît pour le moment très théorique puisque le second de ces réacteurs n'existe encore que sur le papier, alors que le premier équipe le DC 1030 qui doit effectuer son premier vol en 1972 et entrera en service en 1974.

Quoi qu'il en soit, le propulseur britannique serait un RB 211-61 dérivé du RB 211-22 qui équipera le Lockheed 1011. Ce réacteur, dont la poussée serait portée progressivement de 50.000 à 51.000 livres (au lieu de 49.000 pour le CF 6-50 A), pourrait équiper une version allongée de l'Airbus prévue pour le transport de 290 passagers à 3.400 kilomètres, modèle qui, en dehors de la nationalité britannique de son constructeur, conviendrait mieux que l'Airbus de base aux besoins particuliers de la compagnie britannique B. E. A.

De son côté, General Electric étudie également un moteur de poussée supérieure qui pourrait équiper la version allongée de l'Airbus dont nous venons de parler.

Ainsi se dessinent dès maintenant les possibilités de développement de l'appareil de base conçu pour remplacer les avions moyen-courriers actuels allant de la Caravelle au Boeing 727-200.

Quant au BAC 311, rival britannique direct de l'Airbus, son lancement reste aussi problématique que l'an dernier, sinon davantage, compte tenu de l'abandon probable par Lockheed de son long-courrier L 1011-8 qui devrait utiliser sensiblement les mêmes moteurs.

1° COUT D'EXPLOITATION

L'un des avantages majeurs de l'A 300 B sur ses concurrents triréacteurs américains, de capacité équivalente, est d'être sensiblement plus économique pour des liaisons de 500 à 2.500 kilomètres.

C'est ainsi que sur des étapes de 700 kilomètres, il suffira de 100 passagers pour équilibrer les frais d'exploitation au lieu de 120 pour le Lockheed 1011 et le DC 10-10.

Dans un autre domaine, la capacité des soutes de l'appareil (120 mètres cubes) lui permettra d'assurer un transport de fret régulier en même temps que le trafic passagers, et offrira ainsi aux utilisateurs une source de revenu complémentaire appréciable. Les soutes ont été conçues pour permettre l'utilisation des conteneurs prévus pour les appareils long-courriers, ou celles des palettes standardisées. Cela simplifiera le chargement du fret et permettra des transbordements rapides avec les versions spécialisées dans le transport de fret qui apparaîtront alors pour les appareils longs courriers.

2° ETAT DES TRAVAUX ET PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT

Le premier vol est toujours prévu pour l'automne 1972. Les essais en vol se feront d'abord sur deux appareils, puis deux autres y seront affectés également en 1973 pour obtenir la certification à la fin de cette même année. Deux cellules complètes seront utilisées pour les essais statiques et les essais de fatigue. En ce qui concerne l'état actuel des travaux, la fabrication des premières pièces avion, et le début des essais du moteur GE CF 6-50 A ont eu lieu en novembre 1969. Les premiers sous-ensembles de l'avion n° 1 ont été assemblés au cours du premier semestre de 1970, alors

que débutaient par ailleurs les essais statiques. Dans le domaine des équipements, le choix des fournisseurs est effectué à plus de 75 %. Le début de l'assemblage général du premier avion est prévu pour décembre 1970.

3° MARCHÉ DE L'APPAREIL

La promotion des ventes se poursuit activement. Elle est animée en commun par les équipes constituées pour le A 300 B par les trois constructeurs (Aérospatiale, Deutsche Airbus, Hawker Siddeley). Les lettres d'intention envoyées par les compagnies nationales Air-Inter (4 appareils), Air France (6 appareils + 10 en option), Lufthansa (5 appareils + 10 en option), marquent le démarrage commercial du programme. Les discussions avec B. E. A. ont montré qu'elle porte un intérêt profond à la définition de l'avion et l'avancement du programme. Les autres grandes compagnies nationales et plusieurs charters sont en Europe les clients potentiels les plus importants. La plupart des grandes compagnies américaines et plusieurs « locaux » représentent un large marché potentiel, et dans le reste du monde, le marché est loin d'être négligeable.

Les moyens les plus modernes ont été mis en œuvre pour renforcer la prospection. L'utilisation des ordinateurs est maintenant intensive, et divers programmes d'étude ont déjà été mis au point qui soutiennent aisément la comparaison avec ceux des constructeurs américains. Ils servent, en particulier, à étudier les problèmes complexes que pose aux compagnies aériennes l'optimisation de leur flotte.

Des études personnalisées ont été remises à la plupart des grandes compagnies et ont permis d'entamer avec elles des dialogues fructueux. Dans plusieurs cas, elles ont conduit ces compagnies à associer les constructeurs à leurs propres recherches et à leur demander des études spécifiques que les caractéristiques de leurs programmes de calcul leur permettent de réaliser. C'est le cas, en particulier, pour une très grande compagnie américaine. Un travail similaire de coopération s'établit maintenant entre l'Aérospatiale et nos compagnies nationales.

C. — Le court-courrier Mercure.

Nous avons consacré, l'an dernier, un assez long exposé à cet appareil conçu pour assurer, dans les conditions les plus économiques, des liaisons de l'ordre de 300 à 1.200 kilomètres. Nous ne reviendrons donc pas sur les caractéristiques générales de cet avion.

Nous rappellerons, cependant, que cet appareil, qui peut transporter 144 passagers à 1.500 kilomètres, est nettement plus économique à l'heure de vol et au siège/kilomètre que le Boeing 727-200, appareil considéré pourtant, aujourd'hui, comme le meilleur sur les étapes courtes.

Pour souligner l'intérêt que présente cet avion, nous pensons utile d'exposer ici les éléments d'une étude relative au coût d'exploitation comparé du Mercure, du Boeing 727-200 et de la Caravelle XII, équipés respectivement pour le transport de 144, 169 et 128 passagers, sur une étape type d'Air-Inter telle que Paris—Toulouse, soit 655 kilomètres.

Nous rappellerons, de plus, que cette comparaison a été établie sur la base d'un prix de vente de 350.000 \$ pour le Mercure, 6.540.000 \$ pour le Boeing 727 et 5.000.000 \$ pour la Caravelle XII.

Compte tenu de ces éléments, le coût direct d'exploitation, à l'heure de vol, se présente comme suit :

	Pour l'avion.	Par siège/ kilomètre.
Mercure	616,6 \$	0,719
Boeing 727.....	824,9	0,783
Caravelle XII.....	597,5	0,891

Sur la base de ces chiffres, le coefficient de remplissage d'équilibre ressort à 17,98 % pour le Mercure, 19,59 % pour le Boeing 727 et 22,28 % pour la Caravelle XII.

Le Mercure apparaît donc nettement plus économique que les avions moyen-courrier concurrents, avec un gain de prix de 11 % sur le Boeing 727-200 et de 20 % sur la Caravelle XII.

Il convient de noter, cependant, que ces chiffres s'entendent pour un Mercure conduit par un équipage à deux (pilote et copilote-radio). Dans le cas où cet avion aurait trois hommes d'équipage, son avantage serait réduit à 6 % sur le Boeing 727 et à 14,7 % sur la Caravelle XII.

CONCLUSION

Nous pensons utile de revenir, en terminant cette étude, sur quelques-unes des observations que nous avons été amenés à présenter.

Tout d'abord, nous tenons à souligner à nouveau le rôle important que joue notre Société nationale Air France sur le plan de notre économie et la nécessité de ne pas lui ménager une aide financière appropriée à ses besoins au moment où elle va devoir procéder au renouvellement presque complet de sa flotte.

En second lieu, nous déplorons une fois de plus le peu d'intérêt que les pouvoirs publics paraissent prendre au développement de l'aviation intérieure, que l'on persiste à considérer comme un mode de transport réservé à une petite catégorie de privilégiés, alors que les collectivités locales, plus conscientes du rôle bénéfique de l'avion, consentent des sacrifices financiers importants pour le maintien ou la création de liaisons aériennes.

Espérant un jour être entendus, nous demandons donc très instamment une véritable coordination des transports aériens, ferroviaires et routiers, définissant clairement la place qui revient à chacun d'eux, non en raison des services rendus dans le passé, mais en fonction de l'avenir.

Enfin, en ce qui concerne les constructions aéronautiques, votre Commission souhaite que l'opération Concorde soit poursuivie, mais avec prudence et lucidité et dans une optique essentiellement commerciale. Elle se réjouit, par ailleurs, que la construction de l'Airbus et du Mercure ait été l'occasion d'une collaboration étroite avec nos partenaires européens et elle espère que l'Angleterre participera plus largement qu'elle le fait déjà à cette œuvre commune.

*

* *

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 1971, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant l'Aviation civile et commerciale.