

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1978, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XVII

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND.

Sénateur.

1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Jacques Eberhard, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brum, Pierre Ceccaldi-Pavard, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Létoquart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Moission, Jean Natali, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmentier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Proriol, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes, 3131 tomes I à III et annexe 21^e, 3152 (tome XXI) et in-8° 770.

Sénat : 87 et 88 tomes I, II et III, annexe 16^e (1977-1978).

Loi de finances. — Transports aériens - Compagnies aériennes - Aérodomes - Constructions aéronautiques - Aviation civile.

SOMMAIRE

| | Pages. |
|---|--------|
| La conjoncture aéronautique | 5 |
| I. — Air France : | |
| A. — La flotte | 7 |
| B. — Utilisation des différents types d'appareils..... | 8 |
| C. — Activité de la compagnie | 10 |
| D. — Situation financière et charges particulières..... | 11 |
| E. — Relations avec Air Inter et les compagnies de troisième niveau.. | 14 |
| II. — L'Union des transports aériens : | |
| A. — La flotte | 16 |
| B. — Activités | 17 |
| C. — Résultats financiers | 18 |
| III. — Air-Inter : | |
| A. — La flotte | 19 |
| B. — Le trafic | 20 |
| C. — Résultats financiers | 22 |
| IV. — L'aviation régionale | 23 |
| V. — L'Aéroport de Paris : | |
| A. — Le trafic | 24 |
| B. — Bilan d'exploitation | 26 |
| C. — Perspectives de développement de Roissy..... | 27 |
| D. — Liaisons Paris—Roissy, Paris—Orly, Orly—Roissy..... | 27 |
| VI. — Les autres aéroports français : | |
| Résultats des exercices 1976 et 1977..... | 29 |
| VII. — Les constructions aéronautiques : | |
| A. — Le Concorde | 30 |
| B. — L'Airbus | 32 |
| C. — Le projet de moyen-courrier européen..... | 33 |
| D. — Les activités civiles de la Société Marcel Dassault..... | 35 |
| E. — Les moteurs d'avion..... | 36 |
| Conclusion | 39 |
| Examen en commission | 41 |

Mesdames, Messieurs,

Dans l'avis que votre commission vous présente à l'occasion de l'examen des dispositions de la loi de finances pour 1978 concernant l'Aviation civile, vous trouverez, tout d'abord, un exposé de la situation et de l'activité de nos trois principaux transporteurs aériens (Air France, UTA et Air Inter) complété par un chapitre faisant le point dans le domaine de l'Aviation régionale. Nous consacrons, ensuite, un développement particulier à l'Aéroport de Paris.

La seconde partie de cet avis traite des principaux programmes de construction aéronautique en cours ou en projet.

LA CONJONCTURE AERONAUTIQUE

Au cours de l'année 1976, le transport aérien, très déprimé en 1975, a enregistré une reprise sensible. Globalement, l'accroissement du trafic régulier de passagers a été de 10 % et celui de fret de 13 %.

Cette tendance, jointe à une politique plus rigoureuse concernant les capacités offertes, a entraîné un relèvement des coefficients de remplissage de 59 à 61 %.

Mais cette situation reste fragile si l'on observe que le bénéfice d'exploitation de l'ensemble des compagnies ne dépasse pas 3,1 % du montant des recettes commerciales +1,1 % pour les services réguliers internationaux.

Il s'agit d'une marge bien insuffisante pour faire face au service des emprunts et aux besoins d'autofinancement des entreprises qui doivent constamment moderniser leurs flottes.

L'Association internationale du transport aérien (IATA) a, en effet, calculé qu'un taux de 12,4 % permettrait seul une rémunération du capital de nature à attirer les investisseurs. Pour le présent exercice, ceci nécessiterait une augmentation des recettes de 19 milliards de francs.

Pour atteindre ce résultat, il convient, tout d'abord, que les transporteurs aériens s'adaptent à un rythme de développement plus modéré que celui atteint au cours des trente dernières années, ce qui suppose une révision des investissements et, au plan international, une coordination des conditions d'exploitation et des tarifs.

Dans cette optique, deux points ont particulièrement retenu l'attention des compagnies : la concurrence faite aux services réguliers par les transporteurs à la demande et la mise au point d'un barème tarifaire.

Un effort, déjà nettement visible, a, par ailleurs, été entrepris pour résorber le parc aérien et accroître son utilisation, et ceci n'est pas de nature à améliorer la situation des constructeurs d'avions.

Il n'en reste pas moins que les mesures de rigueur prises par les transporteurs réguliers les mettent dans une situation délicate vis-à-vis des compagnies « Charters » qui semblent poursuivre en toute liberté une expansion génératrice de perturbations grâce à l'aide que leur apportent pratiquement les Etats-Unis en refusant de sévir au nom du libéralisme.

Cette politique du laissez-faire, vivement critiquée par l'ensemble des membres de l'IATA, est jugée inacceptable par la plupart de compagnies qui ont, au contraire, besoin d'un cadre réglementaire raisonnable et concerté pour développer leurs activités en évitant tout gaspillage. Telle est également la position de la France qui déplore, dans ce domaine, l'absence de pouvoirs réels des organismes internationaux incapables, en fait, de faire prévaloir les vœux réitérés de la quasi-totalité des 140 nations formant aujourd'hui la communauté aéronautique internationale.

On jugera dans cette ambiance des difficultés que doivent affronter nos transporteurs aériens dont nous allons maintenant montrer la situation

I. — AIR FRANCE

A. — La flotte.

Au 1^{er} novembre 1977, la flotte de notre compagnie nationale se présentait comme suit :

Long-courriers :

| | |
|------------------------------|----|
| Concorde | 4 |
| Boeing 747 (passagers) | 17 |
| Boeing 747 (cargo) | 2 |
| Boeing 707 B et C | 8 |
| Boeing 707 (cargo) | 8 |
| Boeing 707 A | 9 |

Moyen-courriers :

| | |
|-------------------------|----|
| Airbus A 300 B 2 | 6 |
| Airbus A 300 B 4 | 3 |
| Airbus A 300 B 10 | 1 |
| Boeing 727 | 20 |
| Boeing 737 | 2 |
| Caravelle III | 28 |

A cette flotte s'ajoutent deux Boeing 727 et 4 Caravelle appartenant à la Compagnie Air Charter International, filiale à 100 % d'Air France.

Perspectives d'évolution.

Au parc aérien décrit ci-dessus, vont s'ajouter, l'an prochain, 1 Boeing 747 (passagers) et 1 Boeing 747 (cargo) livrables, respectivement, en mai et juin 1978. Compte tenu des livraisons ultérieures, Air France devrait disposer, en 1980, de 21 Boeing 747 (passagers), de 5 « 747 » cargos, de 14 Airbus et d'un nombre de **moyen-courriers** américains restant à déterminer devant remplacer les « Caravelle ».

En revanche, le déclassement progressif des 9 Boeing 707 A (à simple flux et du modèle le plus ancien) interviendra au cours du prochain hiver. Ces avions seront remplacés, chaque fois que ceci sera possible, par des Airbus B 4 (à long rayon d'action).

En ce qui concerne les *moyen-courriers*, le problème qui se pose à la compagnie avec une acuité croissante est celui du maintien en service des Caravelle. Ces appareils déjà anciens sont, en effet, bruyants et gros consommateurs de carburant (+ 30 % par rapport aux avions de même type). Leur maintien en service se traduit donc par une pénalisation importante sur le plan des dépenses d'exploitation et entraîne de plus des réactions de plus en plus défavorables de la clientèle, Air France étant la dernière compagnie internationale au monde à utiliser ce type de machine.

Dans ces conditions, l'intérêt bien compris de notre Société nationale serait de remplacer ces avions par des Boeing 737-200. Toutefois, pour ménager l'avenir du moyen-courrier européen actuellement à l'étude, il est envisagé de recourir à une solution de compromis selon laquelle Air France louerait un certain nombre (probablement 12 ou 13) de Boeing 737 jusqu'à la mise en service de l'appareil européen, en 1983 ou 1984.

L'utilisation de l'Airbus sur les lignes courtes les plus fréquentées permettra également de remédier partiellement au retrait des Caravelle bien qu'il s'agisse là d'une solution assez aléatoire.

B. — Utilisation des différents types d'appareils.

Plus de la moitié de la capacité offerte (en sièges/kilomètre) est maintenant assurée par les Boeing 747, soit 52 %, contre 48 % en 1975, tandis que l'offre de transport des Boeing 707 est tombée de 26 à 19 %.

Sur les moyennes distances, la première place est occupée par le Boeing 727 (13 %) devant l'Airbus (7 %) et la Caravelle (7 %).

En excluant les périodes d'immobilisation et d'entretien, les rotations quotidiennes sont de 11 h 15 pour les Boeing 747 cargos et de 10 h 55 pour les Boeing 747 passagers, alors qu'elles ne dépassent pas 6 h 45 pour les Boeing 727.

Ceci donne une idée des différences importantes de rendement et donc de prix de revient des avions long-courriers et moyen-courriers.

Mise en service de l'Airbus sur Paris—Moscou.

La desserte de la ligne Paris—Moscou par Airbus se heurte depuis deux ans à de sérieuses difficultés, les autorités soviétiques usant de nombreux arguments pour s'opposer à l'atterrissage de cet avion sur l'aéroport moscovite. Tour à tour, ont été invoquées l'inadaptation des pistes et l'exiguïté de l'aérogare jusqu'au moment où les Soviétiques ont prétendu nous imposer une limitation des places utilisables dans l'appareil, formule que nous ne pouvons accepter. A l'heure actuelle, les négociations n'ont pu encore aboutir.

Exploitation du Concorde.

Le Concorde, mis en service le 21 janvier 1976 sur Paris—Dakar—Rio de Janeiro, le 9 avril sur Paris—Caracas et, le 24 mai, sur Paris—Washington, a réalisé, en 1976, 2 670 heures de vol et transporté 28 700 passagers. Sur le plan technique, les résultats ont été remarquables et l'on n'a enregistré aucune de ces maladies de jeunesse qui caractérisent les nouveaux avions.

C'est ainsi que le pourcentage des retards supérieurs à 15 minutes n'a pas dépassé 5,5 %.

Au plan commercial, le succès rencontré auprès de la clientèle a été remarquable sur les lignes de Rio de Janeiro et de Washington, liaisons sur lesquelles le coefficient de remplissage a atteint depuis le début de l'exploitation jusqu'au 1^{er} septembre dernier respectivement 58,5 % et 59,7 %. Seule, la ligne de Caracas a été moins fréquentée (41,8 % en 1977). Ceci a conduit la compagnie à porter de trois à sept, à partir de juin dernier, le nombre des dessertes hebdomadaires sur Washington.

En ce qui concerne la desserte de New York, on sait qu'après une longue bataille juridique avec l'autorité du port de New York, Air France a fini par obtenir gain de cause, ce qui permet de desservir cette place aérienne essentielle depuis le 22 novembre.

A compter de cette date, New York est relié directement à Paris une fois par jour. Aucune difficulté opérationnelle ne s'est manifestée ni au niveau technique ni à celui du bruit et le remplissage moyen de l'avion est de l'ordre de 75 %.

En dépit de ces éléments favorables, le temps de vol de chaque appareil, qui a été jusqu'ici de l'ordre de 1 100 heures par an, ne semble pas pouvoir dépasser 2 200 heures, même dans

l'hypothèse d'une desserte biquotidienne de New York, ce qui reste nettement inférieur au seuil de 2 750 heures, avec un coefficient de remplissage de 65 %, nécessaire à rentabiliser l'exploitation de l'avion. On ne peut guère espérer, en effet, du moins à court terme, desservir Tokyo, ceci supposant une escale en Sibérie, en dehors de l'accord très problématique des Japonais qui ne parviennent même pas, vu l'hostilité des écologistes, à mettre en service leur nouvel aéroport international de Narita, terminé depuis 1972.

C. — **Activité de la compagnie.**

1° **RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1976**

a) *Les voyageurs.*

Le nombre de passagers transportés, en 1976, soit 8 635 000, a progressé de 7,4 % sur 1975, ce qui constitue le meilleur taux de développement depuis 1972. Le trafic kilométrique s'est également accru de 7,4 % en passant de 17,9 à 18,3 milliards de passagers/kilomètre.

Ces progrès sont toutefois légèrement inférieurs à ceux enregistrés par l'ensemble des compagnies régulières.

En revanche, le coefficient moyen d'occupation de notre compagnie nationale est supérieur de deux points à la moyenne mondiale (60 % contre 58 %).

La ventilation du trafic kilométrique de passagers fait apparaître une légère baisse de la part des long-courriers (69,3 % contre 70,3 %), le recul étant de plus d'un point sur l'Amérique du Nord (22,7 % contre 23,8 %). Les principaux progrès concernent l'Amérique du Sud, l'Afrique et le Proche-Orient.

b) *Le fret.*

Le développement du trafic de messageries, déjà sensible depuis 1972, s'est encore accentué et le tonnage kilométrique est ainsi passé en trois ans de 569 millions de tonnes/kilomètre à 952 millions de tonnes/kilomètre.

Près de 60 % de cette activité a été réalisée par les vols tout cargo assurés par les Boeing 707 (55 %) et Boeing 747 (34 %), ces derniers pouvant emporter plus de 100 tonnes de fret.

Le trafic de messageries s'effectue principalement sur les liaisons suivantes, en millions de tonnes/kilomètre :

| | |
|-----------------------|-------|
| Amérique du Nord..... | 395 |
| Asie | 213,5 |
| Afrique | 112,7 |
| Amérique du Sud..... | 79 |
| Proche-Orient | 44,5 |

Sur ce dernier secteur, la progression a été de 83 % sur 1975.

*
**

L'ensemble de ces résultats place Air France au troisième rang mondial pour le trafic international de passagers et au cinquième rang pour le fret.

La compagnie se situe, en France, au cinquième rang des industries exportatrices.

2° PREMIERS RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1977

La progression constatée au cours des huit premiers mois a été du même ordre que l'an dernier en passagers : + 8,24 % et en passagers/kilomètre : + 6,65 %. Le coefficient d'occupation s'est même sensiblement amélioré : 61,9 % contre 60 %. Pour le fret, l'augmentation a été moins importante : + 20,40 %, mais encore très sensible.

D. — Situation financière et charges particulières.

Résultats du compte d'exploitation en 1976 et prévisions pour 1977.

Les résultats du compte d'exploitation enregistrés en 1976 et prévus pour 1977 se présentent comme suit :

| | 1976 | 1977 (prévisions). |
|------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | (En millions de francs.) | |
| Activité subsonique | — 197,7 | — 217 |
| Activité supersonique | — 220,8 | — 300 |
| Résultat d'exploitation 1977 | — 418,5 | — 517 |

En dépit des récents conflits sociaux qui ont affecté l'activité de la compagnie, les résultats prévisionnels du présent exercice seront vraisemblablement tenus.

En revanche, le déficit de l'exploitation supersonique évalué, au début de 1977, à 265 millions de francs, tenait compte de la possibilité de desservir New York dès le printemps. C'est pourquoi nous avons retenu le chiffre plus probable de 300 millions de francs.

Quoi qu'il en soit, l'exploitation se traduit, une fois encore, par un lourd déficit que l'Etat devra, d'une façon ou d'une autre, couvrir.

On doit noter cependant qu'un effort de redressement important a été opéré depuis l'aggravation de la situation enregistrée en 1974 à la suite de la hausse du pétrole. Cet effort a porté, notamment, sur :

— une meilleure définition des programmes et des objectifs, tenant compte du ralentissement de l'expansion et prévoyant au besoin des suppressions ou suspensions de lignes d'une rentabilité contestable.

— un effort commercial concernant les passagers et le fret :

— une surveillance accrue des frais généraux et une stabilisation des effectifs ;

— une poursuite de la modernisation de la flotte et une utilisation rationnelle des différents types d'avion, en particulier Boeing 747 et Airbus.

Cette action ne s'est pas traduite par une réduction du déficit mais par une reprise des possibilités d'autofinancement. Après avoir été négatif en 1974 à hauteur de 248 millions de francs, celui-ci s'est, en effet, nettement redressé pour atteindre 287 millions de francs l'an dernier (ou 150 millions de francs, si l'on tient compte des frais inhérents à la mise en œuvre de Concorde).

Servitudes financières particulières supportées par Air France.

Votre commission se félicite du redressement opéré par Air France qui a abouti, comme nous venons de l'indiquer, à garantir une marge d'autofinancement convenable. mais elle estime qu'aucun assainissement véritable de la situation ne pourra être effectué tant que n'auront pas été clairement établies et chiffrées les servitudes financières particulières imposées par l'Etat à la Compagnie.

Parmi ces obligations, nous en avons retenu plus particulièrement trois : l'exploitation du Concorde, le maintien en service des Caravelle et la partition de l'exploitation entre Orly et Roissy.

En ce qui concerne le Concorde, le déficit établi au moyen d'un compte d'exploitation analytique est évalué, pour 1976, à *221 millions de francs*.

Pour l'exploitation des Caravelle, Air France a estimé la dépense supplémentaire du maintien en service de ces avions en se basant sur les moyen-courriers modernes exploités par ses concurrents (Boeing 727, 737 et DC 9). En raison de la dépense en carburant et de ses frais d'entretien plus élevés et de l'exiguïté de ses soutes, Caravelle est en effet plus cher à exploiter de quelques 30 % par passager/kilomètre.

Il est à nu compte, également, au plan des recettes d'une certaine désaffection de la clientèle.

A raison de plus de trois millions de francs par appareil, la dépense supplémentaire à couvrir est estimée à 50 millions de francs en 1976 et 95 millions de francs en 1977.

Pour la partition entre Orly et Roissy, Air France a évalué notamment :

— les dépenses inhérentes à la nécessité du maintien de deux structures d'escales et les frais supplémentaires de commissariat correspondants ;

— la nécessité du maintien en double d'équipements industriels et de certains services logistiques ;

— enfin, les pertes de recettes dues à la localisation à Orly de la plupart des vols Air Inter qui favorise, au détriment d'Air France, les compagnies étrangères implantées à son voisinage.

L'ensemble de ces facteurs a entraîné, selon les évaluations d'Air France, une perte de 202 millions de francs en 1976.

C'est donc à ces seuls titres à *473 millions de francs* que notre compagnie nationale estime la surcharge qu'elle a supportée à raison des obligations particulières qui lui sont imposées.

On voit donc que, *dégagée de ces sujétions particulières, Air France aurait obtenu l'an dernier un exercice bénéficiaire* et tout donne à penser qu'il en aurait été de même en 1977.

Votre commission estime donc indispensable que la présentation des comptes d'Air France fasse nettement ressortir les charges particulières supportées par notre compagnie nationale afin que le Parlement puisse apprécier en toute objectivité la productivité et la gestion de cette entreprise. Il serait par ailleurs normal que ces obligations soient compensées par une aide appropriée définie dans une Convention entre l'Etat et sa Compagnie qui, selon les textes qui ont créé celle-ci, est « l'instrument choisi du transport aérien français » et doit comme tel, pouvoir affronter, à armes égales, la concurrence internationale.

E. — Relations avec Air Inter et les compagnies aériennes de troisième niveau.

Coordination partielle avec Air Inter.

Conformément au vœu du Gouvernement, Air France et Air Inter ont engagé des pourparlers visant à améliorer la coordination de leurs exploitations, en particulier, dans le domaine de l'utilisation et de la gestion de leurs flottes moyen-courrier. Les conclusions auxquelles elles sont parvenues portent sur les trois points suivants :

— la définition des caractéristiques générales du projet d'avion moyen-courrier nouveau A-200 étudié en deux formules (130 ou 170 places environ) et qui pourrait être utilisé à l'horizon 85 à plusieurs dizaines d'exemplaires ; ces études devront toutefois être affinées ;

— l'utilisation maximum de la flotte Airbus sur leurs réseaux respectifs de manière à atteindre une flotte totale de 24 appareils, à l'horizon 81, à raison de 17 pour Air France et de 7 pour Air Inter ;

— la coopération commerciale : entrée d'Air Inter à concurrence de 20 % dans Air Charter International, filiale d'Air France (Air Inter renonçant à toute activité charter) ; amélioration de la desserte de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle par Air Inter afin de renforcer les correspondances avec les vols d'Air France ;

— enfin, les deux compagnies se proposent de mieux coordonner leurs politiques et leurs instruments commerciaux.

Ce dossier est actuellement soumis à l'appréciation des Pouvoirs publics.

Relations avec les compagnies de troisième niveau.

Les compagnies régionales ont transporté en 1976, 161 765 passagers sous pavillon Air France entre les principaux centres de province et l'étranger.

Votre commission se félicite de cette collaboration qui a permis d'établir des liaisons utiles en utilisant des appareils, tels que les Fokker 27 et 28 et les « Corvette », mieux adaptés que ceux d'Air France ou d'Air Inter à des étapes courtes et à un nombre de passagers réduit.

II. — L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS (UTA)

A. — La flotte.

Au 1^{er} septembre 1977, la flotte d'UTA se présentait comme suit :

| | |
|--------------------------------|---|
| Douglas DC 10-30..... | 5 |
| Douglas DC 8-62..... | 3 |
| Douglas DC 8-63..... | 1 |
| Douglas DC 8-63 F (cargo)..... | 1 |
| Douglas DC 8-55 F (cargo)..... | 3 |
| Douglas DC 8-53..... | 1 |
| Fokker 27 | 1 |
| Britten Norman | 1 |

Fait assez inhabituel, six de ces appareils, propriété de banques américaines, sont loués par la Société, suivant la technique du leasing, à savoir :

| | |
|----------------|---|
| DC 10-30 | 3 |
| DC 8-63 | 2 |
| DC 8-55 F..... | 1 |

La compagnie doit recevoir en décembre prochain un Douglas DC-10 (type 30) et en août 1978 un Boeing 747 (cargo).

Un des DC 8-63 a été, en mai 1977, loué pour quinze mois à la Société Thai Airways International.

Le Boeing 747 cargo remplacera le DC 8-63 (cargo), pris en location depuis juillet 1976 pour une durée de vingt-huit mois, qui assure le transport d'automobiles en pièces détachées de Lyon Satolas à Kano (Nigeria).

UTILISATION DES APPAREILS

Si les DC 8 l'emportent encore sur les DC 10 pour le nombre d'heures de vol réalisées, soit 32 669 heures par an contre 17 416 heures, ces derniers ont atteint le chiffre remarquable de 12 heures 14 d'utilisation par jour, contre 11 heures 32 pour le DC 8-63, et 10 heures 17 pour le DC 8-63 F (cargo).

B. — **Activité.**

RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1976

a) *Passagers.*

Le nombre de passagers payants transportés en 1976 a atteint 675 828, en progression de 8 % sur 1975. Pour les passagers/kilomètre, l'augmentation est un peu plus faible, soit 5 %, avec 3 595 millions contre 3 421 millions. C'est sur le secteur Trans-Pacifique que les progrès ont été les plus sensibles (+ 16,2 %), en raison, notamment, des efforts entrepris par la Compagnie aux Etats-Unis et au Canada pour développer le trafic touristique vers la Polynésie française. Cependant, c'est toujours sur les dessertes de l'Afrique que s'effectue le trafic le plus important, malgré la chute enregistrée dans les relations avec l'Afrique australe (— 14 %).

On notera que ces chiffres ne prennent pas en compte l'activité « charter » réalisée par une filiale de l'UTA, la Compagnie aéro-maritime d'affrètement qui a transporté 27 800 passagers en 1976.

b) *Fret.*

Le transport de marchandises reste le point fort de l'UTA qui a, une nouvelle fois, réalisé dans ce domaine une progression spectaculaire de 42,6 % en tonnage (73 436 tonnes contre 51 488) et de 32,7 % en tonnes kilométriques.

Ce résultat est dû pour beaucoup au développement du transport des pièces détachées d'automobiles alimentant l'usine de montage de Peugeot implantée au Nigéria (18 100 tonnes contre 2 540 tonnes en 1975). Ce trafic qui est appelé encore à doubler sera acheminé à partir de l'an prochain par un Boeing 747 cargo pouvant emporter plus de 100 tonnes.

Ceci fournit un exemple très remarquable et frappant de la capacité de l'aviation à alimenter une entreprise industrielle.

PREMIERS RÉSULTATS OBTENUS EN 1977

Pour les huit premiers mois de l'année en cours, les progrès enregistrés ont été sensibles, tant en passagers (+ 12,7 %) qu'en passagers/kilomètre (+ 10,6 %) et le coefficient d'occupation a été très satisfaisant (62,6 %).

Le tonnage de fret s'est également développé de 40 %. C'est toujours à l'alimentation de l'usine Peugeot de Kaduna (Nigéria) qu'est due, surtout, cette tendance favorable. Fait assez rare pour une compagnie régulière internationale, l'activité fret atteint près de la moitié de l'activité aérienne totale et fournit 30 % des recettes.

C. — Résultats financiers.

Le compte d'exploitation pour l'exercice 1976 s'est traduit par un chiffre d'affaires, hors taxes, de 2 099 millions de francs, soit une progression de 24,2 % sur 1975. Quant au bénéfice net, il s'est élevé à 12,9 millions de francs contre 7,4.

L'année 1976 a donc été marquée pour UTA par une progression de 17,4 % de son trafic total nettement supérieure à la moyenne mondiale et par une amélioration non moins sensible de ses résultats financiers.

*
* *

Dans l'environnement actuel et après la dure crise occasionnée en 1974 pour les compagnies aériennes par la hausse du carburant, on peut considérer ces résultats comme tout à fait satisfaisants et en féliciter les dirigeants de cette entreprise qui représente les couleurs françaises en Afrique occidentale et centrale ainsi que dans le Sud-Est asiatique et le Pacifique.

III. — AIR INTER

A. — La flotte.

Au 1^{er} septembre 1977, Air Inter disposait de 42 appareils répartis comme suit :

- 9 Fokker F 27-500 offrant 49 places ;
- 16 Caravelle III offrant 99 places ;
- 5 Caravelle XII, version allongée de la Caravelle offrant 128 places ;
- 10 Mercure 100 offrant 150 places.
- 2 Airbus A 300 (250 places).

La compagnie a passé commande de 3 Airbus de type B 2 livrables en février 1978, septembre 1978 et février 1979.

Utilisation des appareils.

La durée moyenne journalière d'utilisation des appareils exploités par Air Inter a été la suivante de 1975 et 1976 :

| TYPES D'APPAREILS | 1975 | 1976 |
|------------------------|--------|-----------|
| Airbus A 300 B 2 | > | 3 h 40 |
| Caravelle III | 5 h 19 | 5 h 30 |
| Caravelle XII | 4 h 21 | 5 h 30 |
| Fokker 27-500 | 5 h 08 | 5 heures. |
| Mercure 100 | 5 h 07 | 5 h 40 |

La moindre utilisation de la Caravelle XII en 1975 par rapport à 1976 s'explique par l'arrêt momentané de leur exploitation, afin de procéder à divers aménagements techniques. Il convient cependant de noter que la mise à la disposition de deux Caravelle par la SNIAS a évité toute perturbation dans l'exploitation du programme de la compagnie intérieure.

La part de chaque type d'avion dans le trafic global s'établit comme suit :

| TYPES D'APPAREILS | TRAFFIC passagers. | PART DU TRAFIC global. |
|------------------------|-----------------------|---------------------------|
| | (Unités.) | (En pourcentage.) |
| Airbus A 300 B 2 | 44 535 | 0,85 |
| Caravelle III | 1 953 484 | 37,10 |
| Caravelle XII | 599 466 | 11,40 |
| Fokker 27-500 | 444 571 | 8,40 |
| Mercurie 100 | 2 225 651 | 42,25 |

B. — Le trafic.

Résultats de 1976.

Air Inter a transporté, en 1976, 5 129 600 passagers payants, dont 4 929 364 sur ses propres appareils, ce qui représente une progression de 11,93 % sur l'exercice précédent.

En ce qui concerne *le fret*, les résultats obtenus sont encore modestes avec 17 577 tonnes de messageries et poste. On observe cependant un très sensible progrès sur 1975 (+ 25,7 %).

Le coefficient de remplissage (passagers payants seulement) est très élevé : 65,92 %. On peut même considérer qu'il est trop important dans la mesure où il suppose que la demande excède souvent l'offre aux heures de pointe, notamment sur les liaisons radiales.

Pour les neuf principales liaisons, l'évolution a été la suivante (passagers payants) :

| | 1975 | 1976 |
|-------------------------|---------|---------|
| Paris—Marseille | 644 806 | 738 475 |
| Paris—Lyon | 588 292 | 629 475 |
| Paris—Nice | 409 631 | 423 174 |
| Paris—Toulouse | 404 359 | 421 274 |
| Paris—Bordeaux | 324 359 | 371 967 |
| Paris—Strasbourg | 184 190 | 213 347 |
| Paris—Grenoble | 168 941 | 176 232 |
| Paris—Montpellier | 127 891 | 162 827 |
| Paris—Nantes | 139 338 | 158 524 |

Parmi les liaisons transversales, aucune n'atteint encore 100 000 passagers, la première d'entre elles étant Lyon—Nice avec 82 112 passagers payants ou non en 1976.

Part d'Air Inter dans les liaisons aériennes intérieures.

En tenant compte du trafic réalisé par Air France (708 260 passagers et UTA (24 227), le trafic aérien intérieur français atteint 5 862 087 passagers (payants) : 88 % de cette activité sont assurés par Air Inter.

En ce qui concerne les liaisons avec la Corse, Air Inter est en concurrence avec Air France sur Paris—Ajaccio (Air France : 63 069 passagers, Air Inter : 38 757) et Paris—Bastia (Air France : 62 087 passagers, Air Inter : 22 233) ainsi que sur Marseille—Ajaccio, Marseille—Bastia et Nice—Bastia. En revanche les lignes entre le contingent et Calvi sont desservies par Air Inter seule.

De façon générale, la collaboration entre les deux compagnies est maintenant satisfaisante mais un certain nombre de Corses minifestent des réserves vis-à-vis d'Air Inter et souhaiteraient voir se développer leurs relations aériennes, non seulement avec la métropole mais aussi avec le reste de l'Europe.

Lorsque l'on compare le trafic aérien de la Corse avec celui des Baléares, on ne peut, en effet, qu'être désagréablement frappé par la différence de l'ordre de 1 à 8 au détriment de nos deux départements insulaires, mais il semble que cette infériorité soit due pour l'essentiel à l'insuffisance de l'équipement hôtelier corse, qui n'est pas de nature à engendrer un trafic charter à la hauteur de celui qui irrigue l'archipel espagnol et constitue, par exemple, l'essentiel de l'activité de l'aéroport de Palma (1) en juillet et août.

Quoi qu'il en soit, l'exploitation des liaisons aériennes entre le continent et la Corse se heurte à de sérieuses difficultés tenant aussi bien à la nature du trafic, très déséquilibré et présentant des pointes saisonnières exceptionnelles, qu'au niveau des tarifs nettement inférieurs à ceux pratiqués en Métropole sans parler des nombreux tarifs réduits prévus pour les usagers. A titre d'exemple pour une distance égale (298 kilomètres) les tarifs sont, respectivement, de 210 F sur Marseille—Ajaccio et de 273 F sur Lyon—Nice. Dans ces conditions la desserte de l'île est très déficitaire et les deux compagnies ont enregistré, au total, en 1976, une perte de 34 millions de francs, qui sera sans doute équivalente en 1977.

(1) Premier aéroport européen en juillet-août pour le nombre de passagers en provenance ou à destination de la plupart des pays d'Europe occidentale.

C. — Résultats financiers.

L'année 1976 a vu se confirmer l'amélioration de la situation financière constatée en 1975 avec un bénéfice net de 15,7 millions de francs, chiffre le plus élevé réalisé à ce jour par la compagnie. Si satisfaisant que soit ce résultat, on mesure sa fragilité en le rapportant au montant des recettes qui ont atteint 1 654,6 millions de francs, soit environ 4,5 millions de francs par jour.

Au cours du même exercice, la plupart des grandes liaisons radiales, à l'exception de Paris—Nantes, Paris—Clermont-Ferrand et Paris—Strasbourg, ont été bénéficiaires ainsi qu'une ligne transversale Lille—Lyon.

En ce qui concerne l'exercice 1977, le chiffre d'affaires du premier semestre est en progression de 12,7 % et l'on escomptait, avant la dernière grève du personnel navigant, un bénéfice net de l'ordre de 25 millions de francs.

IV. — L'AVIATION REGIONALE

Les principales compagnies assurant des liaisons régulières sont au nombre de onze dont l'activité et les résultats se présentent comme suit :

| | CHIFFRE d'affaires. | RESULTAT comptable. | PASSAGERS transportés (1). |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | (En francs.) | | |
| Air Alpes | 66 809 322 | — 15 999 604 | 217 730 |
| Air Alsace | 34 020 793 | — 3 190 249 | 50 900 |
| Air Anjou | | | 2 471 |
| Air Littoral | 1 511 454 | 59 967 | 13 717 |
| Air Rouergue | 11 220 615 | — 995 307 | 69 804 |
| Compagnie aérienne du Languedoc .. | 2 127 651 | — 25 943 | 6 917 |
| Europe Aéro Service | 47 916 843 | + 121 507 | 129 000 |
| Lucas Air Transport | | | 2 652 |
| Nantes Aviation | 1 666 822 | + 35 629 | 1 840 |
| Pyrenair | 1 179 802 | — 382 598 | 6 887 |
| Groupe TAT | 176 538 131 | — 1 231 575 | 313 000 |
| TOTAL | 342 989 433 | | 814 918 |

(1) Non compris les vols affrétés à Air Inter et Air France.

Après le mouvement de concentration survenu en 1976, aucun regroupement n'a été opéré en 1977 et n'est actuellement envisagé.

Les compagnies régionales traversent actuellement une phase délicate due au financement de leur flotte en crédit-bail qui entraîne des charges très lourdes, à l'arrivée à terme de nombre de contrats de subventions et au développement insuffisant du trafic sur certaines liaisons.

Deux petites compagnies ont déposé leur bilan en 1976 : Air Aquitaine et Europ'Air.

Les sociétés ont donc engagé une action qui comporte deux volets :

— le refinancement de la flotte, par la substitution au crédit-bail à court terme de prêts à moyen terme, afin d'alléger les charges d'exploitation ;

— une restructuration du réseau comportant éventuellement la suppression de certaines lignes non rentables.

V. — L'AÉROPORT DE PARIS

A. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1976

Le trafic enregistré en 1976 se présente comme suit, par rapport à l'exercice précédent :

Mouvements d'avions : 336 000 (+ 4,8 %) ;

Passagers : 20,4 millions (+ 9,4 %) ;

Fret : 409 000 (+ 13,9 %) ;

Poste : 50 000 (+ 4,9 %).

Bien que le taux de croissance du nombre de passagers ait été légèrement inférieur à celui de la décennie 1966-1976, soit 10,4 %, on peut être satisfait de cette progression. La plus forte enregistrée depuis 1972.

De même, le tonnage de fret marque une sensible reprise, contrastant avec la stagnation constatée en 1975. A ce titre, la valeur des marchandises importées et exportées s'élève à 26,6 milliards de francs (+ 20 %).

Par rapport aux grands aéroports internationaux du monde occidental, Paris se situe au sixième rang pour les passagers, derrière New York (41,9 millions), Chicago (41,4) et Londres (29,2), Atlanta (27,3) et Los Angeles (26,0), devant San Francisco (17,6) et Washington (14,4).

Pour le fret, nous occupons toujours la troisième place en Europe, après Londres (516 000 tonnes) et Francfort (494 000 tonnes). Ce dernier aéroport, qui avait marqué un net recul en 1975, au contraire, vivement progressé l'an dernier (+ 22,3 %).

Cependant, notre position dans ce domaine s'est plutôt améliorée, compte tenu des taux d'accroissement généralement inférieurs au nôtre enregistrés sur les principales plate-formes aériennes, et notamment à Londres.

Répartition entre les trois aérodromes.

La répartition du trafic entre les différents aérodromes confirme l'évolution dessinée en 1975. Elle est résumée par le tableau suivant :

| | MOUVEMENTS d'avions. | PASSAGERS | FRET |
|------------------|-------------------------|-----------|------|
| Orly | 45,2 | 53,8 | 34,2 |
| Roissy | 28,6 | 38 | 61,9 |
| Le Bourget | 26,2 | 8,2 | 3,9 |

Si la part de chacun des aérodromes reste sensiblement la même pour les mouvements d'avions, il n'en est pas de même pour les passagers, Roissy gagnant pour ceux-ci cinq points au détriment d'Orly.

Pour le fret, Roissy confirme sa supériorité grâce à des installations ultra-modernes dont nous avons pu admirer l'efficacité. Notons que sur ce point la concurrence est particulièrement vive avec les autres places européennes, telles que Londres, Francfort et Amsterdam.

Physionomie du trafic.

Pour les passagers, on observe que 43 % des voyages sont à destination ou en provenance d'Europe et 28,5 % de France métropolitaine.

Des progrès sensibles ont été réalisés sur les liaisons avec le Proche et le Moyen-Orient et l'Atlantique-Nord. Bien que la tendance aille dans le sens de l'allongement des divers parcours effectués, un peu moins de six passagers sur dix ont accompli des étapes inférieures à 1 000 kilomètres, ce qui souligne la prédominance des moyen-courriers.

On note, de plus, que les touristes qui n'étaient que 25 % des voyageurs en 1960, en représentent aujourd'hui plus de la moitié.

En ce qui concerne le tonnage de marchandises, on trouve au premier rang l'Europe, suivie de l'Amérique du Nord, de l'Afrique et du Moyen-Orient. Mais, compte tenu des distances, ce sont, en termes économiques, les liaisons avec les Etats-Unis et l'Afrique qui sont de loin les plus intéressantes.

Ce sont enfin les trois principales compagnies françaises : Air France, Air Inter et UTA, qui alimentent l'essentiel du trafic de passagers (56,3 %) et de marchandises (61,2 %).

2° PREMIERS RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1977

La tendance qui s'est manifestée jusqu'à fin août de cette année n'est pas sensiblement différente de celle de 1976 pour les passagers : + 8,6 %. En revanche, la progression est moins rapide que l'an dernier pour le fret : + 9,9 %. On observe cependant que les résultats de l'ensemble de l'année seront conformes aux prévisions.

B. — Bilan d'exploitation.

Malgré une progression sensible des recettes, soit 1 120,4 millions de francs contre 964,3 millions de francs en 1975, le solde brut du compte d'exploitation de 1976 a été encore négatif, soit — 60,8 millions de francs.

Ce résultat est imputable à l'alourdissement des dépenses d'exploitation : 916 millions de francs contre 797 en 1975. et aux charges financières.

Compte tenu d'une dotation de l'Etat de 48 millions de francs (accordée depuis 1974) affectée à l'allègement de ces dernières, le déficit net ressort à 12,8 millions de francs, contre 37,5 millions de francs en 1975.

Pour 1977, le déficit brut ne devrait pas dépasser 12 millions de francs, l'Etat n'accordant plus, en principe, de soutien financier.

Si l'on peut déplorer ce déficit persistant, il nous apparaît équitable d'observer que l'Aéroport de Paris a dû faire face, depuis cinq ans, à des investissements particulièrement lourds afférents à la construction de l'Aéroport de Roissy (1 629 millions de francs), venant après la réalisation d'Orly Ouest, charges qui ont représenté jusqu'à 95 % de son chiffre d'affaires. Or, c'est seulement depuis 1974 que l'établissement a reçu de son propriétaire, l'Etat, un apport en capital représentant 30 % de ses besoins de financement et une dotation destinée à alléger ses charges financières. L'Aéroport de Paris s'est, par ailleurs, efforcé de réduire au minimum ses dépenses, notamment d'énergie, et de majorer ses recettes,

en particulier par une politique dynamique de promotion du fret, par un meilleur rendement de son domaine et par un développement de son assistance technique aux transports étrangers.

Votre commission observe, à ce propos, que si les redevances aéronautiques de l'Aéroport de Paris ont été jusqu'à l'an dernier supérieures à celles des établissements européens concurrents, il n'en est plus de même aujourd'hui où les tarifs sont plutôt inférieurs à la moyenne européenne.

Compte tenu du ralentissement des investissements, tout permet donc de penser qu'à moins d'incidents économiques ou sociaux européens, l'équilibre des comptes sera rétabli dès 1978.

C. — Perspectives de développement de Roissy.

Sur la base d'études faisant état d'un accroissement des trafics de passagers et de fret de 7,9 % et 12 % par an, de 1978 à 1982, le plan d'entreprise de l'Aéroport de Paris prévoit la réalisation progressive à Roissy d'une nouvelle aérogare dont le premier module serait partiellement mis en service en 1981 et complété en 1982. Un second module pourrait ensuite être ouvert en 1983.

L'objectif recherché est, en tout état de cause, d'utiliser au mieux les capacités existantes et de concilier celles-ci avec la satisfaction des besoins du public. Ceci pose indirectement le problème de la répartition des compagnies entre Orly et Roissy et des liaisons des deux plates-formes aériennes principales entre elles et avec Paris.

D. — Liaisons Paris—Roissy, Paris—Orly, Orly—Roissy.

En dépit des efforts entrepris, des liaisons entre Paris et ses aéroports ne jouent encore qu'un rôle marginal en raison des ruptures de charges imposées aux usagers, inconvénient auquel s'ajoute la situation inadéquate des points d'embarquement et des déficiences de leurs équipements. Ces imperfections s'additionnent pour le passager qui tente de se rendre d'un aéroport à l'autre en traversant l'agglomération parisienne qui forme, en quelque sorte, écran entre les aérodromes Nord et Sud de la capitale.

Certes, le report du point d'embarquement pour Orly à la gare des Invalides et l'interconnexion des lignes de banlieue de la SNCF et le RER vont améliorer les choses, mais il nous semble que seuls des services directs — dont la réalisation n'est pas pour demain — pourront vraiment dissuader les usagers d'utiliser les moyens routiers.

Notre commission estime donc que, dans l'immédiat, les efforts des Pouvoirs publics devraient s'orienter vers des solutions simples telles que la réservation d'une place prioritaire aux autocars des compagnies, aux taxis et aux voitures de service et le renforcement des liaisons par car ou taxis collectifs avec les principaux points de la capitale.

VI. — LES AUTRES AEROPORTS FRANÇAIS

Résultats des exercices 1976 et 1977.

1° TRAFIC DES PASSAGERS

Les résultats enregistrés en 1976 et au cours du premier semestre de l'année en cours se présentent comme suit pour les principaux aéroports métropolitains :

| | ANNEE 1976 | POURCENT- TAGE | 1977 (Premier semestre.) | TAGE POURCENT- |
|--------------------|------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|
| Marseille | 2 734 290 | + 10 | 1 407 102 | + 14 |
| Nice | 2 401 106 | + 7 | 1 210 345 | + 5 |
| Lyon-Satolas | 1 867 026 | + 15 | 1 015 026 | + 12 |
| Bordeaux | 863 676 | + 8 | 497 908 | + 14 |
| Toulouse | 828 124 | + 13 | 471 206 | + 14 |
| Bastia | 481 743 | — 2 | 204 582 | + 2 |
| Ajaccio | 476 986 | — 2 | 197 431 | — 2 |
| Strasbourg | 335 418 | + 17 | 194 699 | + 13 |
| Tarbes | 311 882 | + 4 | 125 875 | + 2 |
| Nantes | 296 770 | + 23 | 176 249 | + 13 |

On notera la vive progression de Nantes qui pourrait en 1977 dépasser Tarbes et l'augmentation également sensible de Strasbourg et de Lyon. En revanche, les troubles intervenus en Corse ont pesé sur la situation des deux principaux aéroports de l'île. Marseille a, par ailleurs, consolidé la première place qu'elle a ravie il y a deux ans, à Nice.

2° TRAFIC DE FRET

En Métropole, Lyon a bénéficié du pont aérien organisé par l'UTA pour le transport de pièces détachées d'automobiles Peugeot au Nigéria. Ceci lui vaut de se trouver au deuxième rang avec 27 006 tonnes en 1976 et probablement près de 40 000 tonnes en 1977. De son côté, Marseille a passé le cap des 20 000 tonnes et Nice celui des 10 000.

De façon générale, la mise en œuvre des Airbus sur le réseau intérieur permet à nos principaux aéroports de réaliser des progrès substantiels dans le domaine des messageries.

*
* *

Outre-Mer, l'activité, bien qu'également en progrès reste modeste. Seul Fort-de-France avec 8 470 tonnes, suivi de Pointe-à-Pitre, Nouméa et Faaa (Tahiti) dépassent 5 000 tonnes.

VII. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

A. — Le Concorde.

L'observateur impartial qui se penchera demain sur l'opération Concorde ne manquera d'être surpris par l'engouement « sentimental » manifesté, par de larges secteurs de l'opinion publique de notre pays incluant les classes les moins favorisées, pour cet appareil destiné cependant à une catégorie marginale d'usagers comptant parmi les plus fortunés. Aucun exemple n'est plus propre à souligner notre goût pour la chose bien faite et notre indifférence teintée de mépris pour les considérations de coût et de profit.

Quel que soit l'avenir de l'appareil dont personne ne conteste les qualités au plan technique, le moment nous paraît venu de faire le bilan de cette entreprise franco-anglaise vieille aujourd'hui de plus de quinze ans et qui va bientôt trouver sa fin — du moins au point de vue de la construction aéronautique — puisque les deux gouvernements en cause ont décidé, sauf imprévu, de ne pas pousser la série au-delà de seize exemplaires.

Estimation du coût total de l'opération.

En ce qui concerne la France pour laquelle nous sommes seuls en mesure de donner des précisions chiffrées. Les crédits affectés au développement de l'avion sont estimés à 8 600 millions de francs (courants), somme à laquelle il faut ajouter 1 950 millions de francs dépensés ou à dépenser par l'Etat jusqu'en 1979 au titre de la construction.

Au total, c'est donc au minimum à 10 550 millions de francs qu'on peut estimer le coût total de l'opération, non compris, bien entendu, le déficit d'exploitation qu'il faudra bien, d'une façon ou d'une autre, rembourser à Air France et dans l'hypothèse optimiste où les appareils construits trouveront acquéreur.

Avenir commercial de l'avion.

Il est malaisé de répondre aujourd'hui à cette question qui se limite aux possibilités de vente des cinq appareils restant disponibles après la réalisation du seizième avion.

Toutefois, si les chances de voir se concrétiser de nouvelles commandes ne sont pas totalement à éluder, il faut bien reconnaître qu'elles sont assez minces et l'on peut assurément écarter la possibilité d'ouverture à cet avion d'un marché substantiel.

Deux facteurs principaux sont venus, en effet, bouleverser les données initiales du dossier du Supersonique : le quadruplement du prix du carburant et la grande importance prise par les problèmes de l'environnement.

Concernant le premier point, il était normal qu'il handicape lourdement une machine qui consomme, pour un Paris—New York, 90 % du kérosène utilisé par un Boeing 747, quatre fois plus spacieux. Quant à la seconde question, il faut bien reconnaître que si le supersonique n'est pas en définitive plus bruyant à l'atterrissage et au décollage qu'un appareil à réaction de la première génération, il provoque au-delà du « mur du son » un « bang » sonore qui peut être très violent et exclut pratiquement le survol des zones habitées.

Pendant, si l'avenir du Concorde paraît ainsi limité à une brillante tentative de percée sur le marché mondial, il serait surprenant que cet essai n'ouvre pas la voie à un appareil supersonique de seconde génération dès lors que les problèmes techniques ont été maîtrisés. On voit mal comment des hommes aussi pressés que les responsables politiques ou les dirigeants de grandes entreprises, qui mettent aujourd'hui trois heures trente au lieu de sept heures pour joindre Londres ou Paris à New York, pourraient demain se contenter des performances des appareils subsoniques, et l'existence d'une telle clientèle ne pourra qu'inciter les constructeurs d'avions à étudier un modèle plus performant et au moins deux fois plus vaste que « Concorde ».

Pour tous ceux qui ont suivi la genèse de cette affaire, le supersonique franco-anglais aura, en effet, souffert tout au long de son laborieux développement d'avoir été au départ un « moyen-courrier long » dont il a fallu réduire la charge marchande pour améliorer le rayon d'action.

Quoi qu'il en soit, le problème est pour nous de savoir s'il est opportun et possible d'entreprendre, entre Européens, avec ou sans la collaboration des Américains, la construction d'un supersonique de seconde génération. L'expérience acquise nous inciterait certes à nous lancer tout de suite dans cette seconde entreprise à laquelle nos bureaux d'études sont déjà préparés ; mais nous espérons que cette fois les considérations commerciales et financières l'emporteront sur les plans des techniciens même si la généralisation du supersonique devait attendre la mise en œuvre de nouvelles techniques de propulsion, moins avides d'hydrocarbure.

B. — L'Airbus.

1° CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS MODÈLES

Plusieurs types assez différents de ce bimoteur moyen-courrier sont aujourd'hui offerts à la clientèle :

— la version B 2 transportant 270 passagers en classe unique ou 250 en deux classes, ayant un rayon d'action de 3 200 kilomètres ;

— la version B 4 identique mais pouvant couvrir des étapes de près de 4 300 kilomètres.

A partir de 1978 sera, de plus, disponible un version B 4 FC cargo mixte et, ultérieurement, un modèle super B 4 dont le rayon d'action sera de 5 000 kilomètres.

2° DOSSIER COMMERCIAL

Au début de septembre 1977, 33 appareils étaient en service sous le pavillon de huit compagnies (Air France : 9 ; Lufthansa : 4 ; Korean Airlines : 6 ; TEA (Thaïlande) : 2 ; Indian Airlines : 3 ; Germanair : 3 ; South African Airways : 4 ; Air Inter : 2.

Y compris ces avions, les commandes fermes s'élèvent à 51 et les options à 31.

L'élément le plus encourageant est l'utilisation de 4 appareils par la Compagnie américaine Eastern Air Lines à laquelle ces avions ont été prêtés pour essai. Ceci pourrait prélude à une commande importante de cette entreprise.

A raison d'une cadence de fabrication d'un avion par mois qui va d'ailleurs être progressivement doublée, le plan de charge des constructeurs est donc convenablement assuré.

Les meilleurs arguments de vente de l'avion consistent dans son coût du passager-kilomètre inférieur de 11 % au Boeing 727 et de 3 % au DC 10 moyen-courrier, et le niveau de bruit particulièrement bas de ses réacteurs General Electric.

*
* *

Dans l'état actuel des choses, on peut donc considérer que l'opération Airbus est en bonne voie après avoir connu, notamment l'an dernier, un passage difficile. Toutefois, seule la réussite de la percée escomptée sur le marché américain permettra de dire qu'il s'agit d'un véritable succès commercial

C. — Le projet de moyen-courrier européen.

L'an dernier, à la même époque, une solution paraissait avoir été trouvée à la question de la réalisation d'un appareil moyen-courrier euro-américain.

Dans ce but, des négociations avaient été ouvertes entre les sociétés Dassault, SNIAS et Douglas visant à la construction d'un bimoteur version agrandie du Mercure 100 d'une capacité de 160 à 175 passagers, baptisé par nous Mercure 200 et par les Américains ASMR (Advanced Short Medium Range). Il était entendu que cet arrangement serait ouvert à d'autres coopérants européens, à concurrence de 40 %.

Toutefois, Douglas, très réaliste, avait mis comme condition à son engagement définitif la conclusion de contrats d'achat fermes et substantiels par, au moins, deux compagnies aériennes importantes, dont l'une américaine.

Depuis lors, deux événements ont amené le constructeur américain à rompre les pourparlers. En premier lieu, l'appareil présenté aux compagnies à Long Beach en octobre 1976 a reçu un accueil mitigé et plusieurs missions de contact n'ont pas dégelé les acheteurs éventuels. En second lieu, la commande de 20 Boeing 727 par la Société Delta Air Lines jusqu'ici équipée de DC 9 a fait craindre à Douglas de perdre peu à peu son marché au profit de Boeing et cette société s'est alors décidée à lancer la construction d'un DC 9-80 ayant des caractéristiques commerciales voisines du Mercure 200. Cette prise de position incompatible avec la participation à la réalisation du moyen-courrier Mercure 200 a entraîné au printemps 1977 la rupture de l'accord franco-américain.

Dans un discours prononcé au salon du Bourget, en juin 1977, le Premier Ministre a alors proposé à nos partenaires d'Airbus Industrie (Allemagne, Espagne, Pays-Bas) et à d'autres pays européens la construction en commun d'un nouveau bimoteur moyen-courrier pouvant transporter de 120 à 170 passagers à 3 ou 4 000 kilomètres. Les caractéristiques techniques et opérationnelles de l'avion sont en cours de définition au sein d'un groupe de travail qui réunit du côté français : la SNIAS et Marcel Dassault et au titre européen, les Anglais avec British Aerospace, les Allemands avec Messerschmitt et les Hollandais avec Fokker.

Le projet défendu par la France est l'A 200 mis au point par la SNIAS, qui se présenterait en deux versions, courtes et longues, toutes deux équipées, en principe, du moteur CFM 56 de 10 tonnes de poussée réalisé par la SNECMA et General Electric.

Suivant les études de nos ingénieurs, cet avion serait nettement plus économique que ses concurrents au siège/kilomètre.

Il n'est pas possible de donner aujourd'hui une évaluation précise du coût total du développement d'un projet non encore défini, mais on peut estimer que celui-ci serait de l'ordre de 4 milliards de francs actuels.

Marché potentiel.

Le marché potentiel de l'avion tenant compte des besoins d'appareils de ce type est évalué de 300 à 400 unités entre 1980 et 1990. Cette évaluation peut être considérée comme modeste si l'on songe qu'il existe actuellement plus de 2 500 avions de ce type qui devraient tous être remplacés de 1982 à 1985. Mais il convient de prendre conscience que la concurrence sera sévère entre les deux grands constructeurs américains et nous-mêmes et que, de ce fait, le marché des Etats-Unis ne sera pas, une fois de plus, facile à conquérir.

Quant au planing, précisons que le projet A 200 pourrait, s'il était choisi, conduire à une mise en service en 1982 ou, plus probablement, en 1983.

Nous espérons que ce programme dont dépend, il faut bien le dire, la survie de la construction aéronautique européenne pourra rapidement aboutir et briser ainsi le quasi-monopole détenu dans ce domaine par les Etats-Unis.

D. — Les activités civiles de la Société Marcel Dassault.

*

A côté de la Société nationale aérospatiale, la Société Avions Marcel Dassault est surtout connue comme constructrice d'avions militaires. On sait moins que cette entreprise, réputée à tort pour vivre essentiellement des commandes de l'Etat, exporte à l'étranger 77 % de sa production et se place à ce titre au troisième rang derrière Renault et Peugeot-Citroën. Par ailleurs, l'activité civile de l'entreprise n'est pas négligeable puisque sur un chiffre d'affaires de 5 928 millions en 1976, les ventes d'appareils civils se sont élevées à 540 millions dont 428 à l'exportation.

La société commercialise ou développe, à ce titre, trois types d'appareils :

— le Mystère (ou Falcon) 20, biréacteur d'affaires transportant 8 à 14 passagers à 860 kilomètres-heure jusqu'à 3 580 kilomètres ;

— le Mystère (ou Falcon) 10, biréacteur plus léger (4 à 7 passagers), plus rapide (925 kilomètres-heure) et allant plus loin (3 930 kilomètres) ;

— le Mystère (ou Falcon) 50, triréacteur à long rayon d'action transportant 8 passagers à 920 kilomètres-heure (6 100 kilomètres).

Le premier de ces avions a fait l'objet de 427 commandes fermes, dont 35 en France, la plupart ayant été vendus aux Etats-Unis.

Le second a déjà été vendu à 141 exemplaires dont 7 seulement en France.

Le troisième, qui doit entrer en service en 1979, est équipé d'une voilure dite « super critique », augmentant la portance de l'avion et réduisant sensiblement sa traînée, tous éléments qui améliorent les performances de l'appareil.

Une version spéciale du Falcon 20, équipé pour de longs vols à basse altitude, vient d'être commandée à 41 exemplaires par les garde-côtes américains (organisme civil).

La percée effectuée aux Etats-Unis par Marcel Dassault, qui a vendu Outre-Atlantique l'essentiel de ses avions d'affaires, montre que ce marché n'est pas inaccessible au matériel français.

Nous avons même appris qu'il existe dans ce pays une entreprise de transport aérien entièrement équipée d'avions français.

Il s'agit de la Federal Express Company, implantée à Memphis (Tennessee) dont la flotte est composée de 33 appareils « Falcon 20 » cargos et qui s'est spécialisée dans la distribution de petits colis. Chaque jour, ce sont donc des appareils français qui acheminent en tous points des Etats-Unis une moyenne journalière de 110 tonnes de messageries, en volant environ, chacun, 2 000 heures par an.

Nous avons pensé intéressant de fournir cet exemple de réussite commerciale pour souligner que notre matériel peut être adopté et apprécié par les clients les plus exigeants sur un marché dont les possibilités sont, comme on le sait, immenses.

E. — Les moteurs d'avion.

L'activité de la Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion (SNECMA) peut schématiquement se diviser en deux parties, au plan civil :

— une participation à la construction et à la maintenance des réacteurs Rolls Royce « Olympus » et General Electric CF 6-50 équipant, respectivement, le Concorde, l'Airbus, le DC 10 et certaines versions du Boeing 747 ;

— la réalisation en coopération avec General Electric du réacteur CFM 56 de 10 tonnes de poussée et du CF 6-32 dérivé du CF 6-6.

1° PARTICIPATION ET MAINTENANCE DE L'OLYMPUS ET DU CF 6-50

En ce qui concerne l'Olympus du Concorde, la limitation de la première série de cet appareil met un terme, au moins provisoirement, à la fabrication de ce réacteur et la SNECMA ne participe plus à la maintenance de ces moteurs qui est de la responsabilité des compagnies. Il restera, cependant, à fabriquer certaines pièces pour répondre à la demande des exploitants.

Pour le CF 6-50, la charge de travail dévolue à la SNECMA équivaut à 20 % de la valeur des réacteurs équipant les Airbus A 300 B et certains « 747 » d'Air France.

Par ailleurs si la maintenance de ces moteurs n'est pas de la responsabilité de la SNECMA, une partie de cette activité est soustraite à la société SOCMATA, filiale de cette entreprise.

2° CONSTRUCTION DE CFM 56.

Nous avons dit, l'an dernier, les conditions dans lesquelles la SNECMA collabore avec General Electric pour réaliser un réacteur de 10 à 12 tonnes de poussée qui pourrait équiper la nouvelle génération de moyen-courriers.

Les premiers travaux de fabrication industrielle sont maintenant entamés et la livraison des premiers moteurs de série est prévue pour le début de 1980, une cadence de sortie de 10 moteurs par mois pouvant être atteinte au début de 1981.

Les perspectives commerciales sont bien entendu orientées en premier lieu vers le biréacteur européen, dont nous venons de parler, mais également vers une remotorisation du DC 9 et surtout du Boeing 707, programme pour lequel un accord a été passé entre Boeing, la SNECMA et General Electric.

Au-delà de ce programme et dans le souci d'être présents sur une partie plus importante du marché des gros moteurs civils, la SNECMA a jeté avec General Electric les bases d'une coopération sur le projet CF 6-32, moteur de 13 à 15 tonnes de poussée issu du CF 6-6 déjà commercialisé par General Electric. La répartition des tâches de ce programme reste à déterminer. La part de la SNECMA représenterait environ 30 % de la valeur du développement. La décision de lancement, qui n'est pas prise actuellement, dépendra essentiellement de l'évolution des projets de Boeing en matière de nouveaux avions.

Votre commission se doit de féliciter la SNECMA pour le dynamisme et l'efficacité dont elle fait preuve et elle a pu constater l'excellente réputation dont jouit cette entreprise en particulier aux Etats-Unis.

Elle déplore donc que la situation financière de la société soit moins bonne depuis la fin de l'an dernier en raison, notamment, du ralentissement de certains programmes et de l'achèvement de celui de l'Olympus.

Elle note, cependant, que les résultats de l'exercice 1976 sont restés positifs et que ceux de la présente année ne devraient pas non plus être déficitaires.

Tout dépendra pour l'avenir des débouchés des nouveaux réacteurs en cours de développement.

CONCLUSION

Nous voudrions revenir, en terminant cette étude, sur un certain nombre de points qui nous paraissent essentiels.

En premier lieu, il nous faut prendre conscience du fait qu'Air France, comme d'ailleurs les autres compagnies européennes régulières, doit aujourd'hui faire face à un véritable « dumping » pratiqué au nom du libéralisme, notamment par les sociétés non régulières de transport aérien dont les tarifs sont, sur certaines liaisons, trois fois inférieures, en moyenne, au niveau du prix de la classe économique et parfois sept fois plus bas (cas de Copenhague—Athènes).

L'extension de tels tarifs à l'Atlantique-Nord apparaît plus grave encore et chacun connaît dans ce domaine la formule mise au point par la Laker Airways qui offre, depuis septembre, un aller et retour Londres—New York, sans réservation, ni prestations, pour 126 livres (contre 240 en classe économique), ce qui a contraint ses concurrents réguliers à imaginer des tarifs promotionnels de 40 % inférieurs au niveau normal.

Affrontés à cette situation, contre laquelle nous sommes hélas sans moyens d'action, nous souhaitons que notre compagnie nationale soit dégagée de toutes servitudes exceptionnelles ou plus précisément que celles-ci soient compensées équitablement dans la mesure même où elles apparaissent dictées par l'intérêt général. C'est pourquoi nous demandons instamment au Gouvernement, en premier lieu, de faire apparaître dans les comptes de l'entreprise ces charges spécifiques (essentiellement, exploitation du Concorde, maintien en service des Caravelle et desserte d'Orly et de Roissy) et, en second lieu, de prévoir des compensations financières appropriées.

En ce qui concerne les liaisons intérieures, nous constatons que la Compagnie Air Inter continue à se développer à un rythme soutenu mais nous regrettons la prééminence toujours aussi accentuée des liaisons radiales.

Votre commission déplore par ailleurs l'absence d'une véritable coordination des moyens de transport, en particulier, ferro-

viaires et aériens. Elle insiste, en outre, sur la nécessité d'une remise en ordre des services de troisième niveau indispensable à la promotion économique de nombreux centres moyens mal desservis par route et rail.

Dans ce domaine, il nous semble qu'une aide raisonnable des pouvoirs publics soulageant quelque peu les collectivités locales restera longtemps indispensable.

Mais le véritable problème qui se pose aujourd'hui et qui nécessite des décisions urgentes est celui des constructions aéronautiques.

La mise en service sur la ligne Paris—New York du supersonique franco-britannique ne doit pas nous masquer la réalité qui est celle d'une brillante mais coûteuse réussite technique sans prolongement commercial. Personne ne conteste plus aujourd'hui que la priorité donnée à cette séduisante aventure sur la mise en chantier d'un moyen courrier version agrandie de la Caravelle a été une erreur, car après avoir occupés quelque temps un créneau prometteur, nous en avons été délogés par Boeing et Douglas qui ont vendu depuis quatorze ans environ 2 500 appareils de 110 à 170 places.

Aujourd'hui, une nouvelle occasion nous est offerte par la nécessité pour les transporteurs aériens de mettre en service un nouveau moyen courrier vers 1982-1984. Après l'année perdue en vaines tractations avec Douglas, la décision à prendre se fait plus urgente et l'ouverture de négociations, entreprise à l'instigation du Gouvernement, avec les principaux constructeurs européens nous paraît bien la seule solution envisageable. Cela dit, nous espérons que nos partenaires sont aussi conscients que nous-mêmes de la nécessité d'aboutir et de le faire rapidement. Cela suppose de leur part un sincère désir d'écartier toute préoccupation chauvine mais aussi et surtout *un engagement formel d'acquérir l'appareil ainsi défini*. Concernant la France nous nous permettons d'insister pour que le souci perfectionniste de certains de nos ingénieurs ne nous fasse perdre de vue les préoccupations commerciales et que les acquis techniques des travaux déjà entrepris soient mis à profit pour économiser temps et argent.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir donné un aperçu de la conjoncture aéronautique internationale caractérisée par une reprise sensible d'activité mais un certain désordre tarifaire, le rapporteur a précisé la situation d'Air France en insistant sur les charges financières particulières supportées par cette entreprise. Il a cité parmi celles-ci : l'exploitation du Concorde, le maintien en service des Caravelle et la desserte simultanée des aéroports d'Orly et de Roissy. M. Legrand a souligné par ailleurs l'intérêt d'une collaboration d'Air France et d'Air Inter au plan des exploitations et des investissements.

Au sujet d'UTA, le rapporteur s'est félicité de la situation favorable de cette compagnie et de son dynamisme concernant le fret.

A propos d'Air Inter, M. Legrand a montré, également, la progression de son trafic de passagers et de fret, tout en déplorant les résultats médiocres des liaisons transversales.

Il a souligné, à ce propos, les difficultés afférentes aux relations entre le continent et la Corse.

A propos de la grève qui immobilise Air Inter, il a fourni quelques indications se rapportant aux salaires mensuels des personnels navigants.

Au sujet de l'Aéroport de Paris, le rapporteur en a rappelé le développement et indiqué que le déficit d'exploitation serait considérablement réduit en 1977 et que l'exercice 1978 devrait être bénéficiaire.

Concernant les autres aéroports métropolitains et d'Outre-Mer, M. Legrand a souligné la progression du trafic de Marseille, de Lyon et de Toulouse.

Abordant ensuite le problème de la construction aéronautique, le rapporteur a fait un bilan financier de l'opération Concorde, magnifique réussite technique mais échec commercial évident.

Au sujet d'Airbus, il a dit son espoir de voir l'appareil effectuer une percée sur le marché américain après l'achat de cet avion par une banque américaine et sa mise à la disposition, pour six mois, de la Compagnie Eastern-Airlines qui pourrait en commander un lot important.

A propos du moyen courrier européen, le rapporteur a indiqué qu'après l'échec de la collaboration projetée l'an dernier avec Douglas, le Gouvernement patronnait un rapprochement entre notre pays et ses partenaires européens en vue de réaliser un appareil biréacteur de 120 à 160 places susceptible de trouver un débouché intéressant à partir de 1982 ou 1983.

Il a donné, enfin, un aperçu du programme de réalisation du réacteur CFM 56 de tonnes de poussée, construit en commun par notre société SNECMA et General Electric.

Cet exposé a été suivi d'un large débat au cours duquel sont notamment intervenus : M. Parmantier, qui s'est préoccupé de l'échec du Mercure et de l'éventualité d'achat par la compagnie UTA d'appareils Concorde ; M. Millaud, qui s'est félicité de la situation financière favorable de la compagnie UTA mais s'est inquiété du désordre tarifaire qui règne dans le monde au plan aéronautique ; M. Beaupetit, qui s'est inquiété de l'absence de coordination entre transports terrestres et aériens et a cité, à ce propos, l'exemple du train à grande vitesse Paris—Lyon.

*
* *

Sous réserve de ces observations, la commission donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour l'exercice 1978, concernant l'Aviation civile et commerciale.