

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1973, 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 ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Edouard Grangier, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vade pied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 35), 2590 (tome XVIII) et in-8° 685.

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexe 30) (1972-1973).

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

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Conjoncture générale du transport aérien en 1971 et au début de 1972.	5
II. — Air France :	
A. — Le matériel volant.....	7
B. — Evolution du trafic.....	8
C. — Développement du réseau.....	9
D. — Résultats financiers.....	10
E. — Activité hôtelière.....	10
III. — Union des transports aériens :	
A. — La flotte.....	12
B. — Activité de la Compagnie.....	13
C. — Situation financière.....	14
IV. — Air Inter :	
A. — La flotte.....	15
B. — Activité en 1971.....	15
C. — Premières indications pour 1972.....	17
D. — Résultats financiers.....	18
E. — Air Inter et les compagnies de troisième niveau.....	19
F. — Problèmes tarifaires.....	20
V. — Aéroport de Paris :	
A. — Activité en 1971 et 1972.....	23
B. — Travaux récemment terminés ou en cours.....	25
C. — Le problème des dessertes.....	26
D. — Le problème des nuisances.....	26
E. — Bilan de l'exercice 1971 et prévisions.....	28
VI. — Aéroports de province et d'Outre-Mer :	
A. — Activité	30
B. — Principaux travaux en cours.....	31
VII. — Les constructions aéronautiques :	
A. — Le <i>Concorde</i>	33
B. — L' <i>Airbus A 300 B</i>	39
C. — Le <i>Mercure</i>	43
D. — Participation de la S.N.E.C.M.A. aux programmes aéronautiques civils.....	45
Conclusion	48
Examen en commission	50

Mesdames, Messieurs,

L'examen de ce secteur économique dont l'importance s'accroît à un rythme rapide et qui présente, en outre, l'intérêt de faire appel à des techniques de pointe, va nous conduire à examiner, successivement, l'activité de nos transporteurs aériens et de nos aéroports, ainsi que la situation de nos constructions aéronautiques.

*
* *

I. — CONJONCTURE GENERALE DU TRANSPORT AERIEN EN 1971 ET AU DEBUT DE 1972

Pour les compagnies régulières, l'année 1971 a été marquée par des résultats médiocres et l'ensemble du trafic n'a progressé que de 4,9 %, soit la moitié du taux d'accroissement enregistré en 1970 ; encore convient-il de préciser que ce pourcentage a été sensiblement amélioré par le redressement sensible qui s'est manifesté au quatrième trimestre. De façon générale, l'évolution a été meilleure pour les passagers que pour le fret, ce dernier s'étant maintenu sensiblement au même niveau.

Dans cette ambiance assez défavorable, *l'activité des services non réguliers a cependant poursuivi sa rapide progression*. Tel est le cas, par exemple, sur l'Atlantique Nord où ce trafic, incluant celui des charters, a marqué une hausse de 29,7 % en passagers et de 101 % en fret, alors que la progression enregistré par les services réguliers n'a pas dépassé respectivement 4,6 % et 10,3 %.

Sur le plan financier, la rapide augmentation des charges sociales et financières a d'autant plus pesé sur le bilan des entreprises que le **produit du passager/kilomètre** a continué à se dégrader en raison des aménagements de tarifs imposés par la concurrence des « charters ». De ce fait, le bénéfice d'exploitation de l'ensemble des compagnies est tombé à 560 millions de francs, chiffre le plus faible enregistré depuis 10 ans. Cependant, les sociétés américaines ont sensiblement redressé leur situation au cours du deuxième semestre et certaines, telles que la T. W. A. dont le déficit avait atteint 63,5 millions de dollars en 1970, annoncent pour 1971 un bénéfice net de 3,25 millions, tandis que, pour l'ensemble des principales compagnies, une perte de recettes de 101 millions de dollars a fait place à un excédent de 7 millions.

Les premiers résultats du trafic de 1972 confirment le redressement de tendance qui s'est manifesté dès juillet et amplifié en fin 1971 et laissent espérer la fin de la récession apparue au début de 1970.

Ce relèvement du trafic ne saurait malheureusement pas résoudre à lui seul les problèmes commerciaux et financiers auxquels les compagnies régulières se trouvent affrontées, car aux

« charters », en quelque sorte classiques, sont venues s'ajouter des compagnies américaines dites « supplementals » qui mettent en jeu des capacités importantes de transport et pratiquent des prix de dumping.

Pour faire face à cette situation, les Etats et les compagnies cherchent différentes formules allant de la limitation des autorisations de vol aux aménagements de tarifs, mais les multiples réunions qui se sont tenues à Montréal, à Lausanne et ailleurs ont surtout fait apparaître la difficulté de définir une politique commune. Même échec au plan européen où les dispositions concernant l'aéronautique restent exclues du domaine communautaire.

En outre, le fait que le coût du transport aérien devienne de plus en plus un simple élément du prix d'un voyage « tout compris » n'est pas de nature à simplifier les problèmes, les frais de transport apparaissant aux agences plus faciles à comprimer que les dépenses hôtelières.

On mesurera aisément les difficultés auxquelles se heurtent ainsi les compagnies au moment où elles viennent presque toutes de réaliser des investissements exceptionnellement importants en matériels lourds, tels que les Boeing 747, les DC-10 et les Lockheed 1011.

Nous verrons, en abordant le chapitre des constructions aéronautiques, que cette conjoncture n'est pas de nature à favoriser, au moins dans l'immédiat, le placement de nos matériels.

II. — AIR FRANCE

A. — Le matériel volant.

1° SITUATION ET ÉVOLUTION DE LA FLOTTE

La situation de la flotte en service était la suivante au 1^{er} septembre 1972 :

- 8 Boeing 747 ;
- 32 Boeing 707 (dont 3 cargos) ;
- 20 Boeing 727-200 ;
- 38 Caravelle (dont 2 en location-vente et 1 en location simple à Air Inter).

Par ailleurs, Air France assure l'exploitation de quatre D. C. 4 et de quinze Fokker pour le compte du Ministère des Postes et Télécommunications, ainsi que de quatre Caravelle de sa filiale Air Charter Intercontinental.

La durée d'utilisation de ces matériels apparaît très satisfaisante puisqu'elle atteint, par jour, 12 h 05 pour les Boeing 707 cargos, 10 h 51 pour les Boeing 747 et 9 h 45 pour les 707. Quant à la part prise par chaque type d'appareil dans le trafic, elle se présente comme suit: Boeing 747 : 18,9 % ; Boeing 707 : 48,3 % ; Boeing 727 : 15,3 % ; Caravelle : 15,4 % ; divers : 2,1 %. Proportions qui traduisent une réduction sensible du rôle des Caravelle.

En 1973, Air France mettra en service trois Boeing 747 supplémentaires.

Elle doit, en outre, prendre livraison de trois Airbus en 1974 et de trois appareils du même type en 1975. Enfin, Air France a passé commande, le 28 juillet 1972, de quatre Concorde dont les livraisons s'échelonneront entre novembre 1974 et mars 1975.

2° RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU BOEING 747

En 1971, où Air France possédait cinq Boeing 747 en service sur Paris—New York, Paris—Chicago et Paris—Antilles, les résultats d'exploitation de ce Jumbo jet se sont traduits par un rendement d'exploitation (recettes/dépenses) de 82 %, au lieu de 98 % pour l'ensemble de la compagnie, et ce, pour un coefficient d'occupation de 44,1 %, contre 53,5 % en moyenne pour toute la flotte.

En 1972, les premiers résultats enregistrés permettent de prévoir une amélioration sensible avec un rendement d'exploitation de 93 % (total Air France 101 %) et un coefficient d'occupation de 49,8 % (Air France 55,2 %). Ces résultats, qu'il convient d'apprécier (notamment pour 1971) en fonction de la conjoncture défavorable du transport sur l'Atlantique Nord, montrent cependant que l'appareil à grande capacité a, sans nulle doute, précédé la demande de quelques années et que son remplissage pose un sérieux problème à ses utilisateurs. Ils font également ressortir que, si cette machine peut être une source de profits importants dès lors que son taux d'occupation dépasse un seuil de rentabilité d'ailleurs assez élevé (52 à 53 %), elle se révèle beaucoup plus coûteuse que tout autre appareil lorsqu'elle vole aux trois quarts vide.

Le problème de sa mise en œuvre apparaît donc une entreprise particulièrement difficile au plan commercial.

B. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS DE 1971

La médiocre conjoncture mondiale et la grève du printemps expliquent le taux très bas de progression : + 3 % pour les passagers. Le secteur le plus touché a été celui des long-courriers : + 1,4 % tandis que les moyen-courriers réalisaient une augmentation de 6,6 %.

Pour le fret, l'expansion, qui n'a pas dépassé 3 %, est restée aussi faible qu'en 1970 : + 5 %, contrastant avec la croissance rapide (+ 20 %) enregistrée au cours des cinq années précédentes.

Par secteur géographique, on note une grande diversité de résultats, allant du recul constaté sur l'Atlantique Nord (— 5 %) aux variations positives très élevées observées sur le Proche-Orient (+ 35 %).

Au plan mondial, malgré une croissance globale du trafic de 40,6 % depuis 1967, Air France, qui occupait il y a deux ans encore le huitième rang derrière les six grandes compagnies américaines et la B. O. A. C., se trouve maintenant au dixième rang, après les Japan Airlines et la Lufthansa dont les résultats ont progressé, de 1968 à 1971, respectivement de 139 % et 73,6 %.

De même, notre Compagnie nationale, qui se situait en 1967 en troisième position pour le *trafic international*, n'occupe plus aujourd'hui que la cinquième, après la P. A. A., la B. O. A. C., la T. W. A. et la Lufthansa.

La reprise d'expansion que traduisent les premiers résultats de l'exercice 1972 permettent, toutefois, d'espérer qu'Air France comblera, au moins en partie, le terrain perdu dans une compétition internationale qui s'avère de plus en plus dure.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1972

Les résultats enregistrés pour le premier semestre marquent une très nette reprise, puisque le nombre des passagers/kilomètre est supérieur de 32 % au total enregistré de janvier à juin 1971. Même en faisant abstraction de la grève, la progression est de 17 %. Le redressement est particulièrement sensible sur l'Amérique du Nord et l'Asie tandis que le trafic continue à se développer sur le Proche-Orient (+ 37 %).

Résultats également satisfaisants pour le fret.

C. — Développement du réseau.

Depuis 1971, Air France s'efforce de développer des liaisons aériennes entre l'étranger et les principaux centres de province. C'est ainsi qu'on a été ouvertes les lignes saisonnières : Nice—Tunis, Mulhouse—Nice—Alger et Biarritz—Londres. Cette politique a été poursuivie en 1972, où Nice a été reliée à Constantine, et Strasbourg à Bruxelles et Milan. Dans le Pacifique, un accord passé avec

l'U. T. A. va permettre à Air France de relier Tokio à Lima ou Santiago via Papeete et, ultérieurement, d'ouvrir une ligne Tokio—Los Angeles.

D. — Résultats financiers.

En dépit d'un contexte économique défavorable au plan mondial, aggravé en France par un long conflit social, **Air France est parvenu à limiter le déficit de son compte d'exploitation** pour 1971 à 28 millions de francs et ce résultat déficitaire, très inférieur à ce qu'il aurait pu atteindre, a été absorbé par une utilisation des bénéfices réalisés antérieurement.

Pour l'exercice 1972, malgré une concurrence accrue des charters et un certain désordre tarifaire, qui se traduit par une nouvelle réduction du produit des unités de trafic, la Compagnie espère obtenir un solde bénéficiaire : résultat digne d'éloges qui contraste avec le bilan de la plupart des autres transporteurs aériens.

E. — Activité hôtelière d'Air France.

L'activité hôtelière d'Air France se confond depuis le début de 1971 avec celle de sa filiale hôtelière : Hôtel France International (H. F. I.).

Les actions conduites par cette société le plus souvent limitées à une collaboration avec des groupes privés sont essentiellement localisées en France (Paris, Côte d'Azur et Corse) au Maghreb et au Moyen-Orient, au Sénégal et aux Antilles françaises.

La principale opération en cours concerne l'implantation à l'étranger d'hôtels « Méridien » analogues à celui qui vient d'être inauguré à la Porte Maillot. Des établissements semblables doivent être ouverts à Dakar (en décembre 1972), au Caire (en janvier 1973), à Rio de Janeiro (juin 1975), à Bahia (janvier 1975), à Mohammedia (Maroc, en avril 1974) et à Lagos (début 1975).

D'autres implantations sont prévues :

— aux Antilles : ouverture d'un hôtel de 270 chambres à la Guadeloupe et de 300 chambres, à la Martinique ;

— au Maroc : à Casablanca, Marrakech et Agadir ;

— *en Tunisie* : construction d'hôtels envisagée à Hammamet, Djerba et Monastir ;

— *à Paris* : mise en chantier d'un deuxième hôtel de grande capacité, mais de standing moyen, pratiquant des prix accessibles aux classes moyennes ;

— *sur la Côte d'Azur et en Corse* : construction de deux hôtels de 400 chambres chacun à Cannes et à Nice et d'un établissement de 150 chambres à Ajaccio ;

— *dans le bassin méditerranéen* plusieurs projets sont à l'étude à Rome, Athènes, Istanbul, Tel Aviv, Beyrouth et Djeddah.

En tenant compte des seuls projets en cours de réalisation, H.F.I. contrôlera en 1975, 4.675 chambres, prenant ainsi rang parmi les importantes sociétés hôtelières.

III. — UNION DES TRANSPORTS AERIENS

Première compagnie aérienne entièrement privée d'Europe continentale, l'U.T.A. a un capital réparti de la manière suivante :

- Chargeurs réunis: 60 %;
- Messageries maritimes : 10 %;
- Société financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer : 9 %;
- Banque de l'Indochine: 6 %;
- Banque de Paris et des Pays-Bas : 3 %.

En dehors de son activité principale de transporteur aérien, l'U. T. A. assure l'entretien de ses avions et de nombreux appareils appartenant à des tiers.

A. — La flotte.

Au 1^{er} septembre 1972, la flotte en service se présente comme suit :

- 10 Douglas DC-8, dont deux cargos ;
- 2 Caravelle 10 R ;
- 1 DC-8 est loué à la Compagnie canadienne C. P. Air.

La société a passé commande de 4 DC-10 long-courriers et a pris option pour 3 appareils supplémentaires de ce type.

Les trois premiers DC-10 doivent être livrés en 1973 et le quatrième en 1974.

Si les options prises sont levées comme prévu, U. T. A. disposera en 1976 de 7 triréacteurs Douglas qui se substitueraient progressivement aux DC-8 actuels.

L'U. T. A. sera ainsi doté d'une flotte moderne d'appareils de capacité sensiblement double de celle des avions actuellement en service.

Les appareils exploités par l'U. T. A. ont réalisé en 1970 : 40.800 heures de vol dont 38.200 pour les DC-8. L'utilisation de ce type d'appareil ressort ainsi au niveau particulièrement élevé de onze heures par jour en moyenne. Ce résultat apparaît remarquable lorsqu'on considère la structure du réseau étiré sur plus de 25.000 kilomètres d'Ouest en Est et les problèmes qui se trouvent ainsi posés pour la rotation et l'entretien des machines. Nous ne pouvons donc que féliciter les services techniques et commerciaux de la Compagnie de tirer ainsi un parti aussi élevé de leur matériel volant.

B. — Activité de la Compagnie.

1° TRAFIC RÉALISÉ EN 1971.

Malgré l'arrêt d'exploitation causé par la grève du personnel navigant du 22 février au 16 mars 1971, l'U. T. A. a enregistré en 1971 une progression de son trafic de passagers de 6 %, supérieure à la moyenne mondiale (+ 4,7 %). En revanche, l'augmentation a été plus faible pour le fret.

Ces résultats d'ensemble recouvrent toutefois des situations très inégales. En effet, pour les passagers, contrairement aux tendances signalées l'an dernier, un recul sensible a affecté les liaisons avec l'Afrique centrale et australe et surtout les dessertes intérieures du Pacifique (— 41 %) qui ne jouent, il est vrai, qu'un rôle modeste (2,2 % du trafic total).

En revanche, l'expansion s'est poursuivie sur l'Afrique occidentale (+ 14,4 %) et le marasme signalé sur la ligne transpacifique a fait place à une brillante progression : + 18,4 %.

Le transport de marchandises, qui constitue pour l'U. T. A. une activité importante, a enregistré, nous l'avons dit, des résultats modestes dans l'ensemble. Cependant, la mise en œuvre sur l'Extrême-Orient d'un DC-8 mixte a entraîné une vive augmentation du fret sur ce secteur.

De 1967 à 1971, la progression des résultats globaux (passagers + fret) ressort à 73,2 % contre 51,7 % pour l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1972

La comparaison établie entre les huit premiers mois de 1972 et de 1971 (non compris les mois de février et mars perturbés par la grève) fait apparaître une progression de 6,4 % pour les passagers/kilomètre et de 8,8 % pour les tonnes/kilomètre. Mais cette évolution recouvre des situations fort différentes. En effet, la progression enregistrée sur l'Afrique contraste avec le recul du trafic intérieur Pacifique (— 23 %).

C. — Situation financière.

Le chiffre d'affaires réalisé en 1971 s'est élevé à 869,9 millions de francs, soit une progression de 12 % sur 1970. Ce résultat, avant amortissement et impôts, ressort à 80,8 millions de francs contre 90,1 en 1970. Le bénéfice net après affectation de 66,7 millions de francs à la dotation aux amortissements et 6 millions de francs à la provision pour impôt, est de 8,1 millions de francs (contre 7,9 en 1970).

Sur la base des renseignements connus et escomptés pour 1972, le résultat d'exploitation devrait marquer cette année une sensible amélioration.

Votre commission se doit de féliciter notre grande compagnie privée pour les résultats ainsi obtenus malgré la grève du printemps 1971 et la dure concurrence à laquelle elle est affrontée sur le secteur du Pacifique.

IV. — AIR INTER

A. — La flotte et son évolution.

La composition de la flotte en service était, au 1^{er} novembre 1972, la suivante :

- 15 Caravelle III (99 sièges) ;
- 12 Viscount (60 sièges) ;
- 10 Fokker 27-500 (56 sièges).

Appareils en commande :

- 5 Caravelle XII (125 sièges) ;
- 10 Mercure (150 sièges).

En ce qui concerne la Caravelle XII, le premier de ces appareils doit entrer en service le 1^{er} novembre prochain et Air-Inter disposera, en principe, des cinq avions commandés au début d'avril 1973.

Pour le Mercure, les livraisons prévues s'échelonnent entre le 30 octobre 1973 et le 15 décembre 1975, les cinq premiers appareils de ce type devant entrer en service au milieu de 1974.

Ainsi qu'on peut le constater, la capacité totale de la flotte va donc s'accroître très sensiblement au cours de l'année prochaine, ce qui permettra à la compagnie une exploitation commerciale plus saine, compatible avec la progression escomptée du trafic.

B. — Activités en 1971.

1° PHYSIONOMIE GÉNÉRALE

Sur 3.418.114 passagers payants acheminés sur les lignes aériennes de la France continentale, Air Inter en a transporté 2.791.339, soit 81,19 %, Air France : 13,93 %, U. T. A. et les treize compagnies de troisième niveau se partagent les 5 % restants.

En ce qui concerne la Corse, les proportions sont inversées puisque Air Inter n'assure encore que 7,34 % du trafic, loin derrière Air France : 92,07 %.

Le problème de la desserte de cette liaison reste donc posé et ceci nous fournit l'occasion de rappeler que *le trafic cumulé des aéroports d'Ajaccio, Bastia et Calvi représente environ le dixième de celui des aéroports des Baléares.*

Certes, la différence d'équipement hôtelier entre la Corse et l'archipel espagnol, sans parler du niveau des prix, explique en partie cette disproportion, mais il semble bien également que l'insuffisance des moyens aériens réguliers mis à la disposition des touristes et notre politique restrictive concernant les charters freinent le développement du trafic.

On en verra pour preuve le fait que la part des « charters » dans le trafic de Palma dépasse 72 % contre 2 % à Ajaccio.

Dans ces conditions, il apparaît souhaitable qu'Air Inter augmente sensiblement sa part dans un trafic qui correspond d'ailleurs à sa vocation de desserte des lignes intérieures françaises.

Sur le plan général, on observera que la *progression propre d'Air Inter a été relativement faible (+6,69 %)* en raison surtout du long conflit social survenu au printemps qui a paralysé pendant près d'un mois le mouvement aérien.

2° TRAFIC DES PRINCIPALES LIGNES

a) Résultats en 1970 et 1971.

L'évolution du trafic sur les principales lignes s'établit comme suit de 1970 à 1971 :

	1970	1971
Paris—Marseille	337.315	387.552
Paris—Lyon	375.927	374.772
Paris—Toulouse	251.764	275.087
Paris—Bordeaux	200.691	215.790
Paris—Nice	222.119	213.473
Paris—Strasbourg	94.059	103.711
Paris—Grenoble	96.606	102.267
Paris—Nantes	96.747	100.682
Paris—Montpellier	67.228	78.440
Paris—Nîmes	79.393	67.457
Paris—Pau	53.260	58.342
Paris—Clermont	47.166	53.907
Lyon—Nice	59.245	49.897
Paris—Brest	46.463	43.432

Sous réserve des incidences de la grève, on notera la progression sensible de la ligne Paris—Marseille qui prend maintenant la tête devant Paris—Lyon et l'accroissement également très sensible des trafics sur les *liaisons radiales* avec Toulouse, Bordeaux, Montpellier et Clermont.

En revanche, les mouvements enregistrés sur les *transversales* restent faibles et, en général, stationnaires ou même en baisse, la meilleure ligne de cette catégorie n'arrivant qu'en treizième position.

Le transport des marchandises joue encore un rôle modeste en raison de l'inadaptation des appareils utilisés et des moyens encore embryonnaires des transporteurs terrestres assurant l'apport et la diffusion du fret aérien. Cependant, le tonnage acheminé est passé de 7.163 tonnes en 1970 à 8.416 tonnes en 1971. 85 % de ce trafic sont réalisés sur les cinq principales radiales.

C. — Premières indications pour 1972.

Au cours des huit premiers mois de l'année en cours, une vive progression s'est manifestée sur les principales liaisons radiales. Le taux d'accroissement n'a été nulle part inférieur à 18 % et a dépassé 40 % sur Paris—Nice, Paris—Montpellier et Paris—Grenoble. Paris—Marseille consolide sa première place devant Paris—Lyon, Paris—Toulouse et Paris—Nice. Bien qu'en progrès, le trafic sur les liaisons transversales évolue moins favorablement, tant il est vrai que le niveau économique des centres urbains reliés importe plus que les difficultés de communication par voie terrestre.

L'accroissement du tonnage de fret est également très sensible mais plus irrégulier.

Les coefficients de remplissage, déjà élevés en 1971, atteignent dans certains cas, en 1972, des niveaux difficilement compatibles avec une bonne gestion commerciale. Il en est ainsi, en particulier, sur les principales radiales, où ils dépassent 70 %.

La société Air Inter a fait cependant de louables efforts pour tirer le meilleur parti de sa flotte, ainsi qu'en témoigne l'accroissement sensible de la durée moyenne annuelle d'utilisation des différents types d'appareils, qui est passée, par exemple, pour les Caravelle, de 2.472 à 2.567 heures et, pour les Fokker, de 1.984 à 2.078 heures, marquant ainsi une progression de l'ordre de 5 %.

D. — Résultats financiers.

1° EXERCICE 1971

La grève du printemps a naturellement pesé sur les résultats de cet exercice qui se traduisent par un déficit de 5,6 millions de francs du compte d'exploitation. Mais cet excédent de dépenses est également dû à la péréquation assurément souhaitable au plan de l'aménagement du territoire entre le réseau rentable constitué par quelques grands axes à fort trafic (sur lesquels Air France est également présent) et le reste du réseau qui comporte encore de nombreuses liaisons déficitaires qu'il ne peut être question de supprimer.

C'est ainsi qu'en 1971, le compte d'exploitation des lignes transversales et des radiales intéressant les centres secondaires s'est traduit par un déficit de 39,5 millions de francs, chiffre qui ne compense que partiellement les 30,4 millions de francs gagnés sur les grandes liaisons radiales.

On mesure par là l'importance de la contribution que la Compagnie Air Inter apporte à l'économie du transport aérien « domestique », contribution sans doute excessive mais qui a du moins rendu possible la réduction de 2,23 % à 0,76 % de la participation des collectivités locales aux recettes.

2° EXERCICE 1972

Une meilleure conjoncture économique et sociale a permis à Air Inter d'améliorer sensiblement ses résultats au cours des huit premiers mois de l'année en cours. La Compagnie a pu, dans ces conditions, prendre dorénavant totalement à sa charge l'ensemble des lignes qu'elle exploite aux seules exceptions près des lignes régulières Paris—La Rochelle et Metz—Lyon et des deux saisonnières : Paris—Deauville et Paris—Vichy—Nice.

De ce fait, la contribution des collectivités devrait être encore sensiblement réduite (272.000 francs à fin août 1972).

Au niveau du compte « Profits et pertes », les résultats obtenus à ce jour permettent d'escompter pour l'exercice actuel un bénéfice de l'ordre de 18 millions de francs.

On mesure donc le chemin parcouru par Air Inter vers son autonomie depuis l'époque où le support de l'Etat et des collectivités locales couvraient une large partie du déficit ; et ce résultat est d'autant plus remarquable qu'au cours des dix années passées, la société a étendu son réseau à la quasi-totalité du territoire sans profiter pour autant de la totalité du trafic domestique sur les liaisons les plus productives.

E. — Air Inter et les compagnies de troisième niveau.

En dépit de la préférence qui lui est reconnue par la convention qui régit ses rapports avec l'Etat pour l'exploitation du réseau aérien intérieur, Air Inter ne s'est pas opposé, bien au contraire, à ce que des liaisons complémentaires soient confiées à des exploitants concurrents. Il ne pouvait être question, en effet, pour cette entreprise visant à atteindre l'autonomie financière, de prendre en charge des liaisons dont l'exploitation se révèle généralement, au départ, lourdement déficitaire.

C'est ainsi qu'à côté du réseau de lignes régulières et saisonnières d'Air Inter s'est développé un maillage complémentaire de liaisons assurées par douze petites sociétés utilisant un matériel assez hétéroclite qui ont transporté, en 1971, 161.869 passagers (dont 3.327 vers la Corse), se répartissant comme suit :

Air Alpes.....	35.270
Air Centre.....	181
Air Champagne-Ardennes.....	2.779
Air Limousin.....	2.729
Air Paris.....	4.779
Air Périgord.....	1.535
Air Vosges.....	3.419
Avia-Taxi-France.....	7.093
Europe-Aéro-Service.....	13.301
Rousseau-Aviation.....	53.303
Touraine-Air-Transport.....	28.653
Uni-Air-Rouergue.....	5.500

Comme on le voit, l'importance de ces entreprises est fort variable et quatre d'entre elles seulement jouent un rôle notable.

Quoi qu'il en soit, ces sociétés regroupées dans une association des transporteurs aériens régionaux (A. T. A. R.) desservent aujourd'hui plus de vingt-cinq lignes permanentes ou semi-permanentes contre deux seulement en 1968.

Un important effort de coordination et de normalisation des exploitations a été réalisé cette année sous l'impulsion dynamique de M. Maurice Ziegler, président de l'A. T. A. R. C'est ainsi qu'a été conclu entre l'A. T. A. R. et l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport un accord définissant les contrats types relatifs aux conditions d'exploitation des lignes aériennes subventionnées.

Votre commission suit avec sympathie et intérêt l'activité de ces sociétés aériennes complémentaires tout en estimant que *des regroupements s'imposent* et qu'Air Inter doit jouer dans ce domaine un rôle de coordination. Elle note d'ailleurs qu'Air Rousseau exploite déjà pour le compte de cette entreprise un certain nombre de lignes telles que Paris—Dinard—Saint-Brieuc—Lannion, Nantes—Bordeaux, Paris—Nancy et Paris—Belfort.

Au plan de l'économie du transport aérien, le point d'aboutissement de tels accords doit être de définir les conditions dans lesquelles la desserte d'une ligne actuellement exploitée avec des appareils légers pourra être intégrée demain au réseau principal.

C'est dans cet esprit qu'a été passé entre Air Inter et Touraine Air-Transport un contrat de coopération étroite dont la pièce maîtresse est la création d'un *Comité des programmes et accords* visant à rationaliser les ouvertures de lignes, à augmenter les fréquences des dessertes et à ajuster progressivement les capacités offertes à la demande.

F. — Problèmes tarifaires.

Il est fréquent d'entendre reprocher à Air Inter de pratiquer *des tarifs trop élevés* au regard de ceux en vigueur sur les liaisons intérieures étrangères ou internationales. C'est pourquoi nous avons estimé utile de fournir quelques éléments de comparaison.

Une étude portant respectivement sur un certain nombre de lignes françaises et intra-européennes donne les résultats suivants :

	KILOMETRES	TARIFS
	(En francs.)	
<i>Lignes Air Inter.</i>		
Lyon—Marseille	256	140
Paris—Nancy	283	150
Bordeaux—Clermont	321	160
Paris—Mulhouse	402	190
Bordeaux—Lyon	454	205
Paris—Quimper	490	215
Paris—Brest	500	215
Paris—Pau	635	265
Paris—Nice	676	275
Paris—Toulon	689	275
<i>Lignes internationales.</i>		
Milan—Genève	190	237
Paris—Bruxelles	177	274
Paris—Londres	190	326
Paris—Genève	211	402
Paris—Francfort	243	474
Paris—Stuttgart	248	499
Francfort—Milan	264	501
Paris—Milan	278	636
Bruxelles—Milan	286	585
Paris—Dublin	315	690

Comme on peut le constater, nos tarifs « domestiques » sont en moyenne *inférieurs de 16 % à ceux pratiqués sur les lignes européennes*, en dépit des 17,6 % de T. V. A. qu'Air Inter supporte sur le montant des billets.

On objectera sans doute à cette présentation chiffrée qu'il s'agit de tarifs de base et que, dans la pratique, des réductions importantes sont accordées aux familles, aux groupes, etc. Mais sans nier que ces avantages soient plus substantiels sur les lignes internationales, il convient de rappeler qu'Air Inter met en œuvre également des tarifs promotionnels visant à toucher une clientèle nouvelle constituée encore pour 75 % d'hommes d'affaires.

Ces avantages particuliers sont résumés dans le tableau suivant :

BÉNÉFICIAIRES	CONDITIONS	RÉDUCTION	VALIDITÉ
Familles	3 personnes au moins, parenté en ligne directe.	25 %	Toute l'année sur tous les vols à l'exclusion des lignes Paris—Nice—Paris et Paris—Corse—Paris.
Personnes âgées.....	Plus de 65 ans.	25 %	Idem.
Nouveaux mariés....	Voyage accompli dans le mois suivant la date du mariage.	50 %	Toute l'année sur tous les vols.
Etrangers	Emission du billet en France.	25 %	Du 1 ^{er} juillet au 30 septembre sur tous les vols sauf Paris—Nice et continent—Corse.
Groupes	10 à 19 personnes.	10 %	Du lundi au vendredi inclus sur tous les vols du réseau.
	A partir de 20 personnes.	20 %	
	10 à 19 personnes.	25 %	Week-end samedi et dimanche sauf sur les lignes Paris—Nice et continent—Corse.
	A partir de 20 personnes.	50 %	

On notera que les réductions ainsi consenties ont fait baisser sensiblement le prix moyen du billet et annulé, en partie, au niveau des recettes commerciales l'effet des augmentations tarifaires annuelles.

V. — AEROPORT DE PARIS

A. — Activité en 1971 et premières indications pour 1972.

1° EXERCICE 1971

a) Mouvemens d'avions.

Le mouvement d'avions commerciaux est passé de 228.000 en 1970 à 235.000 en 1971, soit une progression de 3 %. Par rapport à une année supposée non perturbée par le conflit social du printemps, l'accroissement serait de 6 %.

Comme nous l'avions signalé l'an dernier, ce développement relativement faible s'explique par la mise en service progressive d'appareils gros porteurs sur les liaisons long-courriers et de moyen-courriers de capacité dite intermédiaire remplaçant peu à peu les Caravelle (150 places au lieu de 90).

b) Passagers.

Le nombre total de passagers est en augmentation plus sensible, soit 9,1 % (ou 14 % par rapport aux mois non perturbés).

L'évolution a été la suivante sur les principales liaisons :

Paris—Londres	1.640.000	+	4,5 %
Paris—Nice	609.000	+	2,5 %
Paris—Marseille	508.000	+	13,1 %
Paris—New York	503.000	—	7,5 %
Paris—Genève	499.000	+	6,3 %
Paris—Lyon	422.000	+	0,2 %
Paris—Amsterdam	355.000	+	3,2 %
Paris—Francfort	345.000	+	7,4 %
Paris—Milan	337.000	+	13,8 %
Paris—Rome	323.000	—	0,3 %

On notera, en particulier, que sur ces dix itinéraires principaux figurent une seule ligne long-courrier (en quatrième position) et neuf liaisons européennes.

c) *Fret.*

Le taux d'accroissement du fret (+ 5,1 %) a été moins affecté que celui des passagers puisqu'il reflète l'évolution constatée au plan mondial. Dans ce domaine, c'est toujours la ligne Paris-New York qui tient la tête devant Londres, Francfort, Amsterdam et Montréal.

On observera que, si le tonnage reste faible, la valeur des marchandises traitées atteint, avec 18.448.000.000 F, près du dixième du trafic extérieur français (+ 12,5 % par rapport à 1970).

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1972

Les résultats enregistrés pour les trente premières semaines de 1972 se présentent comme suit :

Mouvements d'avions	148.000	+ 7,2 %
Passagers	8.919.000	+ 12,6 %
Fret (en tonnes)	157.400	+ 16,1 %

Pour l'année en cours, le trafic total devrait approcher 15 millions de passagers et 250 mille tonnes de fret, chiffres inférieurs aux prévisions du Plan mais voisins de celles, plus prudentes, de l'Aéroport.

3° COMPARAISON AVEC LES PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS

Malgré son pourcentage modeste de progression, Paris conserve la deuxième place pour les passagers derrière Londres (20.829.000) et devant Francfort (9.988.000) et Rome (7.524.000).

Remarquons cependant que, parmi les dix premiers aéroports de notre continent, figurent quatre aéroports allemands qui ont traité au total 24 millions de passagers.

En ce qui concerne le fret, notre position est moins brillante, puisque nous sommes dépassés par Londres (365.000 t) et Francfort (307.000 t) et suivis par Amsterdam (175.400 t).

B. — Travaux récemment terminés ou en cours.

1° Orly.

Parmi les installations terminées, on peut citer les extensions de la centrale frigorifique de la partie Est de l'aérogare Sud, 2.500 mètres carrés de bureaux dans la gare de fret, quatre postes de stationnement pour les quadri-réacteurs et une installation expérimentale anti-brouillard.

Sont en cours : la construction d'installations nouvelles pour les Boeing 747, un magasin hors douane de 4.000 mètres carrés et un nouveau parc à voitures.

2° Le Bourget.

Aucune opération importante n'est actuellement réalisée sur cet aéroport, qui sera fermé au service commercial en 1978 et dont une partie sera affectée à l'aviation de voyages et aux appareils à atterrissage court.

3° Roissy-en-France.

La première tranche d'installations, qui permettra de recevoir 7 à 8 millions de passagers et 250.000 tonnes de fret, doit entrer en service à la fin du premier trimestre 1974.

La conception de l'aérogare et des installations annexes ne manquera pas de surprendre les personnes habituées au luxe et à l'ambiance agréable et détendue d'Orly. En effet, par souci d'économie et d'efficacité et pour tenir compte également du changement d'échelle quant au nombre des passagers, *toute décoration et tout souci de plaire ont été sacrifiés à l'efficacité*, l'objectif à atteindre étant de permettre aux voyageurs d'effectuer les formalités de douane et d'enregistrement dans un minimum de temps, en ne parcourant pas plus de 200 mètres à pied.

Ce résultat sera sans doute atteint, mais l'**ambiance générale** qui se dégage de *cette énorme machine à traiter les voyageurs* apparaîtra toutefois **très austère**.

C. — Problèmes des dessertes et des correspondances.

Problème à l'étude depuis plus de quinze ans, la *desserte rapide d'Orly* n'est toujours pas résolue malgré le doublement partiel de l'autoroute A 6 et la mise en œuvre de la formule Orly-rail inaugurée en mai dernier.

Cette dernière solution présente en effet l'inconvénient majeur d'imposer aux voyageurs, généralement porteurs de bagages, un double transbordement à Orsay et à Pont-de-Rungis, sans d'ailleurs que rien ne soit prévu, du moins à Orsay, pour l'accueil des passagers encombrés de lourdes valises. Aussi n'est-il pas étonnant que cette navette ferroviaire et routière soit parfois utilisée, comme nous avons pu le constater, par une seule personne, voire aucune ! Il faudra cependant attendre la mauvaise saison pour juger définitivement des chances de cette solution.

Dans ces conditions, *nous ne pouvons que regretter le rejet des deux autres solutions*, c'est-à-dire le prolongement de la ligne métropolitaine n° 5 et la mise en œuvre d'un aérotrain.

Ceci nous conduit à aborder le problème des correspondances entre Orly et Roissy.

Les autorités aéroportuaires estiment qu'une judicieuse répartition des départs entre les deux aéroports limitera à un million au plus, en 1980, le nombre de personnes ayant à se rendre d'un aéroport à l'autre. Outre que ce chiffre nous paraît assez faible, nous ne voyons pas bien comment ces déplacements pourront être assurés dans un temps acceptable, compte tenu de l'encombrement des voies routières. Aussi souhaitons-nous vivement que la solution de l'aérotrain soit rapidement réétudiée.

D. — Le problème des nuisances.

Nous avons déjà traité de cette question l'an dernier, mais nous pensons devoir l'aborder à nouveau, compte tenu des répercussions indirectes qu'elle pourrait avoir pour l'activité du nouvel aéroport de Roissy-en-France.

Bien qu'implanté dans une zone choisie pour sa très faible urbanisation, cet aéroport ne manquera pas, en effet, d'apporter aux riverains, heureusement peu nombreux, une certaine gêne.

C'est ainsi qu'ont été définies, sur le terrain environnant l'aéroport, trois zones de bruit d'inégale intensité, qualifiées par ordre de décroissance : A, B et C.

Les pouvoirs publics se sont naturellement préoccupés de contenir, dans ce secteur, la poussée d'urbanisation qui se manifeste dans toute la périphérie extérieure de la capitale.

En application d'un protocole d'accord passé entre l'Aéroport de Paris et les départements des Transports et de l'Équipement à la fin de 1970, il a été convenu :

— qu'aucun permis de construire ne serait, en principe, accordé dans la zone A ;

— qu'aucune extension des périmètres d'urbanisation et aucun programme d'ensemble de locaux d'habitation ne seraient autorisés dans la zone B et que, par ailleurs, certaines catégories de construction à destination publique (hôpitaux, crèches, écoles) pourraient être interdites, étant entendu que tous les immeubles devraient être insonorisés ;

— que les urbanistes seraient invités à tenir compte des nuisances susceptibles d'affecter la zone C.

Plus récemment, des notes, en date du 10 mars 1972, du Directeur de l'Urbanisme à ses directeurs départementaux, récemment rapportées, prescrivaient même le refus de toute autorisation de construire dans les trois zones. Enfin, une circulaire du 22 mars 1972 précise que le voisinage des aérodromes doit être considéré comme un facteur défavorable à l'octroi de l'aide au logement.

Mais il reste naturellement à régler le cas des constructions anciennes car, en dépit des dispositions prises par les constructeurs de l'aéroport pour éviter le survol des agglomérations par les appareils, plusieurs centaines d'immeubles se trouveront exposés à un bruit intense.

Faute de pouvoir et de vouloir adopter une solution aussi draconienne et coûteuse que l'expropriation et la démolition de ces habitations, le Gouvernement étudie *une formule d'insonorisation dont le coût serait sans doute à la charge de l'aéroport*. Une telle mesure entrerait dans le cadre d'un projet de loi de portée générale concernant les nuisances dont le dépôt est épisodiquement annoncé, puis démenti.

Il est bien entendu, toutefois, que les ressources nouvelles à dégager ne devront pas peser sur le budget d'exploitation de l'aéroport.

Votre commission, qui rappelle qu'une législation appropriée a déjà été mise en place en Allemagne et en Suisse, **insiste vivement pour qu'une décision soit prise. Elle craint**, en effet, que faute de solution satisfaisante, on soit contraint, quelques mois après l'ouverture de Roissy, **à renoncer à exploiter cet aéroport jour et nuit, formule qui serait désastreuse** pour l'avenir commercial de cette plate-forme aérienne, notamment en ce qui concerne le trafic de fret.

E. — Bilan de l'exercice 1971 et prévisions.

Le rythme des investissements (2,8 milliards de francs courants pour le VI^e Plan et 5,4 milliards de francs courants pour le VII^e Plan) est imposé à l'Aéroport de Paris par le développement de la demande.

Ce rythme qui conduit actuellement à des investissements annuels supérieurs au chiffre d'affaires n'est pas en rapport avec les possibilités d'autofinancement de l'établissement.

L'Aéroport de Paris est donc contraint à recourir de plus en plus largement à l'emprunt et, suivant un processus cumulatif bien connu, les charges financières augmentant d'année en année, sa marge d'autofinancement diminue.

Ainsi, le compte d'exploitation après amortissement se solde par *un déficit de 15 millions de francs* en 1971.

Après une légère amélioration en 1973, le plan prévoit une très nette détérioration qui conduirait, en 1975, à un déficit de l'ordre de 100 millions de francs.

Préoccupées de cette situation, les autorités aéroportuaires ont mis au point un plan d'action préconisant les principales mesures suivantes se situant toutes dans le cadre d'une autonomie plus grande de l'établissement :

— souplesse tarifaire plus grande dans le cadre de la politique générale du Gouvernement ;

— développement d'activités annexes (zones industrielles et commerciales sur les aéroports, participation à des filiales commerciales, réemploi de la zone Sud du Bourget) ;

— compensation ou suppression des charges supportées par l'Aéroport de Paris pour le compte de l'Etat (aménagement notamment du prélèvement de 16 % sur les redevances d'atterrissage).

— approbation de programmes d'investissements pluriannuels, avec définition à l'avance des montants d'emprunts autorisés chaque année, et de la part du F. D. E. S. dans ces emprunts ;

— mise au point des règles pluriannuelles de participation de l'Etat au financement des infrastructures aéroportuaires (par analogie avec les ports maritimes) : apport en capital à l'Aéroport de Paris, crédits budgétaires et consolidations de dettes antérieures.

Ce plan d'action donne actuellement lieu à une étude des autorités de tutelle mais, d'ores et déjà, des mesures ont été prises pour fournir annuellement à l'Aéroport de Paris des dotations en capital pour lesquelles un intérêt de 5 % est, il est vrai, réclamé à l'établissement : le montant ainsi attribué en 1971 s'était élevé à 120 millions de francs ; il a été fixé à 45 millions de francs par la loi de finances 1972 ; le montant prévu pour 1973 est de 95 millions de francs.

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

A. — Activité.

Le trafic des aéroports de province et d'outre-mer a été naturellement influencé par le conflit social du printemps 1971.

Cependant, la plupart d'entre eux ont marqué une progression sensible, ainsi que l'indiquent les chiffres suivants :

1° MÉTROPOLE

	NOMBRE DE PASSAGERS			FRET		
	1970	1971	Pourcentage de variation.	1970	1971	Pourcentage de variation.
				En tonnes.)		
Nice	1.837.427	1.780.602	— 3	11.136	12.749	+ 14
Marseille	1.517.707	1.679.068	+ 11	10.531	9.729	— 8
Lyon	875.498	911.629	+ 4	6.782	4.557	— 33
Bordeaux	508.436	523.747	+ 3	2.363	3.107	+ 31
Toulouse	488.556	490.529	+ 8	3.048	3.173	+ 4
Bastia	324.170	381.186	+ 17	1.746	1.656	— 5
Ajaccio	316.971	361.118	+ 14	1.412	2.048	+ 46
Beauvais	270.936	240.386	— 11	2.922	3.174	+ 9
Tarbes	167.228	223.533	+ 32	57	54	— 7
Le Touquet	137.411	137.570	»	23.243	8.064	— 65

2° DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

	NOMBRE DE PASSAGERS			FRET		
	1970	1971	Pourcentage de variation.	1970	1971	Pourcentage de variation.
				(En tonnes.)		
Pointe-à-Pître	387.321	475.251	+ 23	5.244	7.615	+ 37
Fort-de-France	280.177	319.689	+ 14	5.528	5.481	— 1
Saint-Denis—Gillot	96.720	121.752	+ 26	2.974	3.625	+ 22
Cayenne	39.545	45.407	+ 15	1.591	1.379	— 13
Marie-Galante	50.311	59.846	+ 18	28	51	+ 82
Tahiti	340.308	500.785	+ 47	3.571	3.383	— 5
Mooréa	122.074	160.967	+ 32	1	9	+ 900
Bora-Bora	98.151	125.692	+ 28	2.377	3.635	+ 53
Nouméa—La Tontouta..	143.590	149.598	+ 4	2.682	2.698	+ 0,5
Nouméa—Magenta	60.042	70.818	+ 18	858	897	+ 4
Djibouti	50.896	54.931	+ 8	131	147	+ 12

On observera, en particulier en Métropole, la remarquable progression de Tarbes, de Bastia et Ajaccio et l'accroissement très important du nombre de passagers sur la plupart des aéroports d'Outre-Mer. C'est ainsi que l'aérodrome de Tahiti-Faaa a dépassé celui de Toulouse. En revanche, le tonnage de marchandises reste faible.

B. — Principaux travaux d'équipement en cours.

En métropole, les principaux travaux entrepris intéressent Lyon, Nice et Marseille.

1° Lyon.

L'opération de réalisation d'un nouvel aéroport à Satolas est sérieusement engagée et un crédit de 46 millions est prévu pour cette fin en 1973. Le nouvel aérodrome pourra traiter, en 1975, 2 millions de passagers (contre 900.000 aujourd'hui à Bron).

Le coût des travaux a été estimé à 300 millions de francs (1969). Il sera assuré à 50 % par l'Etat et à 50 % par les collectivités locales (Chambre de commerce, Conseil général et Communauté urbaine).

2° Nice.

L'allongement, en cours, de la piste n° 1 de 2.680 mètres à 3.000 mètres permettra son utilisation par la plupart des long-courriers à pleine charge.

3° Marseille.

L'allongement de la piste principale de 3.000 mètres à 3.800 mètres rendra possible le décollage et l'atterrissage de tous les appareils quel que soit leur poids.

*
* *

Outre-mer, l'allongement de la piste de Fort-de-France va permettre la desserte de la Martinique par des Boeing 747 d'Air France.

Compte tenu de ces travaux, aux aérodromes de Toulouse, Pointe-à-Pitre et Cayenne qui peuvent, d'ores et déjà, recevoir sans restriction tous les longs-courriers, s'ajouteront prochainement Marseille, Nice et Fort-de-France.

VII. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

L'essentiel de nos efforts dans le domaine de l'aéronautique civile reste concentré sur le Concorde, l'Airbus et le Mercure. Aussi, nous apparaît-il nécessaire de faire une fois encore le point sur ces trois programmes qui, en dehors de leur importance, représentent un exemple particulièrement prometteur de collaboration européenne.

A. — Le Concorde.

Nous avons regretté, l'an dernier, le **climat passionnel** entourant la fabrication de cet appareil et masquant les données financières et commerciales qui devraient, à notre avis, être déterminantes.

Il nous faut reconnaître que le dossier du Concorde est aujourd'hui plus étoffé et, qu'en particulier, le devenir commercial de l'avion apparaît moins incertain.

Ceci étant dit, nous allons examiner successivement les principaux éléments de l'opération.

1° AVANCEMENT DU PROGRAMME

Trois Concorde ont actuellement pris l'air : les prototypes 001 et 002 réalisés respectivement par les Français et les Anglais et l'avion de présérie 01, construit en Grande-Bretagne (premier vol 17 décembre 1971). L'appareil 02, en cours de finition à Toulouse, doit décoller prochainement.

Les essais en vol effectués à ce jour se présentent comme suit :
Prototype 001 : 555 heures, dont 155 h 51 en supersonique ;
Prototype 002 : 520 heures, dont 126 h 30 en supersonique ;
Avion présérie 01 : 199 h 26, dont 43 h 06 en supersonique,
soit au total : 1.275 h 18, dont 325 h 27 à plus de un mach.

La partie, sinon la plus instructive, du moins la plus spectaculaire des essais a été le vol effectué par le prototype 002 de Fairford (Grande-Bretagne) à Toulouse, via Athènes, Téhéran, Bom-

bay, Bangkok, Singapour, le Japon, les Philippines et l'Australie, le golfe Persique et le Liban. *Ce voyage*, qui a duré au total 70 h 16 (dont 23 h 05 en supersonique), a eu un retentissement considérable et a permis de tester l'appareil dans les conditions les plus proches d'un vol commercial réel. En dehors de quelques incidents mineurs, aucune panne notable n'a été signalée. On a noté en particulier l'excellent comportement de l'avion au cours de la traversée d'une zone très froide (— 90° à 17.000 mètres entre Bombay et Bangkok) et au décollage par temps très chaud.

Les mesures faites au sol sur le trajet de l'avion ont permis également d'observer que l'intensité du bang sonique n'était pas de nature à exclure le survol des zones habitées.

En ce qui concerne la répartition des masses de l'avion, l'ensemble des essais permet de préciser qu'au cours d'un étape du type Paris—New York, le tonnage de carburant nécessaire au voyage et aux réserves de sécurité représenterait 51 % de la masse totale de l'avion ce qui, compte tenu du poids à vide, ne laisse qu'un pourcentage de 7 % pour la charge marchande.

Si l'on considère que les seules réserves de sécurité représentent 25 % du poids de l'appareil à son envol, on voit combien les possibilités du Concorde, en charge et rayon d'action, sont conditionnées par les procédures d'attente qui lui seront imposées.

En dehors des essais statiques poursuivis simultanément en Grande-Bretagne et en France, les deux prototypes et les trois avions de présérie devront, d'ici à l'été de 1974, date toujours prévue pour la certification de l'appareil, avoir réalisé 3.320 heures de vol. Sous réserve qu'aucun accident ou incident majeur ne vienne troubler le déroulement de ce programme, le Concorde pourrait entrer en service commercial au début de 1975.

En terminant ce chapitre, il nous faut souligner que l'appareil de présérie 02, qui volera courant novembre à Toulouse, sera en fait le premier à être équipé du moteur définitif Olympus 583-602, d'une poussée de 38.000 livres (au lieu de 28.800 livres pour le premier prototype). Il préfigurera ainsi, à quelques détails près, l'avion de série.

En dehors de l'accroissement de poussée qui traduit l'effort des techniciens de Rolls Royce, on notera avec satisfaction l'économie de 5,8 % de consommation de carburant, la suppression presque totale des fumées et une sensible réduction du bruit.

2° FRAIS DE DÉVELOPPEMENT

Aux conditions économiques du 30 juin 1971, le coût du programme de construction et de développement du Concorde couvrant la période 1962-1974 est évalué à 12.960 millions de francs, dont 6.438 millions de francs à la charge de la France.

Au 30 juin 1971, 8 milliards de francs environ avaient été dépensés et nous avons pour notre part engagé 59 % des crédits qui seront en principe nécessaires pour mener à bien l'opération, du moins jusqu'à la certification de l'avion.

Même en tenant compte de la dégradation de la monnaie, on voit que le crédit prévu au départ a été affecté d'un coefficient de majoration de l'ordre de 2,5. Ce dépassement nous apparaît, quels qu'en soient les motifs, difficilement admissible.

Prix de vente et coût d'investissement.

Selon les renseignements qui nous ont été fournis par les constructeurs, le prix de vente de Concorde, dans une définition entièrement équipée, serait de l'ordre de 208 millions de francs aux conditions économiques de juillet 1974. En y ajoutant les pièces de rechange, soit 51,1 millions de francs, l'investissement à réaliser atteindrait environ 260 millions de francs.

Ces évaluations sont contestées par les Compagnies Air France et B. O. A. C. qui chiffrent à 291,5 millions de francs par appareil l'investissement qu'il leur faudra engager.

Il semble que la différence résulte de l'importance de la couverture en pièces de rechange jugées nécessaires selon les points de vue respectifs du constructeur et de l'usager.

Quoi qu'il en soit, *on ne peut nier que le Concorde soit un appareil relativement coûteux*, surtout si l'on rapproche son prix de celui du Boeing 747 — de capacité de transport sensiblement double de celle du supersonique — que la société constructrice américaine s'engage à livrer à Air France en 1974, pour la somme de 149,6 millions de francs, rechanges incluses.

3° DOSSIER COMMERCIAL

a) *Commandes et options.*

Les commandes fermes et engagements d'achat annoncés au début d'octobre portaient sur quinze appareils se décomposant comme suit :

Air France : 4 ;

B. O. A. C. : 5 ;

Compagnie nationale chinoise : 3 ;

Iran-Air : 3.

En revanche, la renonciation des compagnies Air Canada et United Airlines à leurs options ramène le nombre des options à 55 dont 29 prises par les compagnies américaines. La décision positive des Iraniens et des Chinois n'a donc pas compensé l'effet des décisions négatives des Canadiens et des Américains.

b) *Perspectives.*

La signature des contrats de vente avec Air France, B. O. A. C. et les compagnies Iran-Air et C. A. A. C. (Chine) a déclenché le processus de commercialisation de l'appareil et les constructeurs ont entamé des négociations précontractuelles avec la plupart des compagnies ayant pris des options.

La décision la plus attendue est naturellement celle de la Panam qui termine actuellement une étude détaillée des aspects techniques et économiques de l'appareil. Cette prise de position sera capitale, émanant d'une grande société privée totalement indépendante des constructeurs et n'obéissant ainsi qu'à des motifs commerciaux. Les commandes de la Panam entraîneraient sans doute dans un bref délai celles des Japan Air Lines, des Continental Air Lines et de la Quantas (Australie).

En revanche, les perspectives de vente restent faibles en Amérique du Sud.

A moyen terme (d'ici à 1978), les constructeurs espèrent atteindre le chiffre de 150 appareils, chiffre qui traduirait une percée technique appréciable, mais ne représenterait qu'un **demi-succès commercial**, sans parler naturellement du plan financier, l'espoir d'amortir totalement la construction de l'appareil paraissant peu réaliste.

c) *Coût d'exploitation comparé et rentabilité.*

Exprimé en sièges-kilomètres, le rapport des coûts entre le Concorde, exploité en classe unique, et le Boeing 747, équipé en deux classes, se situe entre 1,75 et 1,80. C'est-à-dire que dans l'hypothèse d'un remplissage total de l'un et l'autre avions, la dépense au passager est, pour le Concorde, de 75 % à 80 % plus élevée. Mais si nous considérons maintenant le cas où le nombre de passagers serait égal ou inférieur à 100, la comparaison apparaît beaucoup moins défavorable pour le supersonique dont le coût au kilomètre-avion est inférieur de 40 % à celui du gros porteur américain.

Cette approche du problème de la rentabilité souligne l'intérêt que pourra présenter la mise en œuvre du Concorde pendant les périodes relativement creuses de l'hiver et du printemps où la clientèle est composée principalement de personnalités politiques ou d'hommes d'affaires pour lesquels la rapidité du voyage est une donnée primordiale.

Quoi qu'il en soit, les tarifs envisagés pour Concorde seront nécessairement assez élevés et on peut estimer qu'ils s'établiront, dans le cas d'une exploitation en classe unique, dans une fourchette de plus ou moins 10 % autour du tarif actuel de première classe.

Sur cette base tarifaire, le *coefficient de remplissage de rentabilité* s'élèverait à 60 % sur l'étape type Paris—New York.

4° LE PROBLÈME DES NUISANCES

Niveau de bruit au décollage et en approche.

Le tableau suivant permet d'établir une comparaison entre le bruit (évalué en E. P. N. d B) produit respectivement par le Concorde et quelques-uns des appareils en service :

	CONCORDE	BOEING 707	D C 10	TRISTAR
Bruit latéral.....	111	108	96	95
Décollage	114	114	99	97
Survол et approche.....	115	120	106	103

Il ressort de ces chiffres que les niveaux de bruit du Concorde se situent entre ceux produits par les avions de la génération précédente et les appareils nouveaux tels que le DC 10 et le Tristar. Le point le plus délicat reste le bruit latéral qui excède nettement celui produit par tout autre avion commercial en service.

Les constructeurs sont conscients de ce problème et s'efforcent de parvenir à réduire ce bruit, tout en recommandant la mise en œuvre de procédures opérationnelles susceptibles d'en limiter la portée.

Emission de fumées.

Des progrès décisifs ont été réalisés dans ce domaine et les constructeurs assurent que les nouveaux réacteurs mis en place sur l'avion de présérie 02 n'émettront pratiquement aucune fumée.

Bang sonique.

La récente tournée du prototype 002 en Asie et Océanie a permis de mieux apprécier l'intensité de la détonation balistique et la zone qu'elle affecte, notamment au cours du survol de l'Australie où un appareillage spécial de détection avait été mis en place au sol.

Les observations faites ont montré qu'en vol horizontal et à vitesse constante le bang supersonique engendré par l'avion se situait à un niveau très inférieur au maximum tolérable.

Il reste, toutefois, que les phénomènes de focalisation causés par l'accélération de l'appareil peuvent créer des vibrations de valeur élevée. Le franchissement de la vitesse supersonique devra donc toujours se faire au-dessus d'une zone maritime ou désertique.

En dépit de ces observations de nature à apaiser beaucoup de craintes, un certain nombre de pays ont, d'ores et déjà, sous la pression de leur opinion publique, dressé **une législation interdisant le survol de leur territoire à vitesse supersonique par des appareils civils**. C'est, en particulier, le cas de la Suisse, de la Suède, de la Grande-Bretagne, du Japon et des Etats-Unis. Certains autres pays sont prêts à étudier le tracé de corridors supersoniques.

B. — L'Airbus A 300 B.

Moyen-courrier subsonique, l'Airbus ne diffère fondamentalement des appareils de la même famille actuellement en service que par sa taille puisqu'il pourra emporter de 210 à 345 passagers suivant les aménagements intérieurs retenus par les utilisateurs.

1° CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Les versions actuellement offertes à la clientèle présentent les caractéristiques suivantes :

	VERSION	
	B 2	B 4
Masse maximale au décollage.....	137 tonnes.	150 tonnes.
Charge payante.....	32 tonnes.	35 tonnes.
Capacité	210 à 345 passagers.	210 à 345 passagers.
Volume des soutes.....	138 mètres cubes.	138 mètres cubes.
Rayon d'action (avec 281 passagers).....	2.600 kilomètres.	3.900 kilomètres.

a) *Comparaison avec quelques autres appareils en service ou en cours de développement.*

	LARGEUR maximale de la cabine. (En mètres.)	NOMBRE de sièges de front.	TOTAL
Airbus	5,35	8	281
Boeing 747.....	6,13	9 - 10	454 à 490
D. C. 10.....	5,72	8 - 9	293 à 330
Boeing 727.200.....	3,52	6	150
Mercure	3,66	6	145

b) *Capacité de transport de fret.*

En ce qui concerne le fret, l'avion utilisera les mêmes conteneurs et palettes que ceux transportés par le Boeing 747. L'Airbus pourra ainsi acheminer 20 conteneurs de 4,5 mètres cubes d'un chargement maximum unitaire de 1.280 kilogrammes, plus 2.500 kilogrammes de marchandises en vrac.

Ces chiffres montrent que l'A 300 B est utilisable pour le transport de fret comme un appareil-cargo actuel sans qu'on ait à se préoccuper des bagages pour lesquels les passagers disposeront d'ailleurs d'armoires spéciales d'une capacité globale de 10 mètres cubes environ.

2° ETAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME

L'année 1972 a été décisive pour le programme puisqu'elle aura été celle du premier vol du prototype de l'appareil effectué avec succès le 28 octobre dernier. On notera qu'avant ce décollage, l'avion a été soumis depuis trois mois à de nombreux essais et tests intéressant la cellule, les appareillages et les moteurs. Parallèlement au montage de ce premier appareil un certain nombre d'opérations ont été poursuivies parmi lesquelles nous citerons :

- 15.000 heures d'essais en soufflerie ;
- un vaste programme d'essais au banc, visant notamment à tester les circuits hydrauliques et électriques ;
- la réalisation de maquettes de travail (cockpit et soutes) et d'une maquette commerciale permettant d'étudier avec les compagnies leurs aménagements ;
- la mise en place d'un simulateur de vol.

De plus, le programme a bénéficié de l'expérience acquise par les utilisateurs du D. C. 10 propulsé par un réacteur General Electric C. F. 6 analogue à celui qui équipera l'Airbus.

En dehors de ce premier prototype, l'avion n° 2, dont la structure est terminée est en cours d'équipement et l'on procède à l'assemblage des appareils n° 3 et n° 4.

En sus de ces avions dits « de développement » et de deux cellules complètes destinées aux essais statiques, la construction d'une première tranche de huit avions est d'ores et déjà entreprise et les matières premières ont été commandées en vue du lancement d'une seconde tranche de huit appareils.

Les avions n° 2 et n° 3 voleront respectivement, au début et au milieu de 1973. L'appareil n° 4, premier modèle conforme à la version définitive B 2 commandée par Air France, effectuera en principe son premier vol en octobre 1973.

Cette phase préparatoire devait se concrétiser par la livraison à Air France du premier appareil commercial (n° 5) à la fin de mai 1974.

La capacité de production de la chaîne de montage unique qui sera installée à Toulouse pourrait atteindre, dès la fin de 1975, quatre appareils par mois.

Dès aujourd'hui, 10.000 personnes travaillent à l'opération Airbus pour l'ensemble des coopérants, dont 3.700 à l'Aérospatiale.

3° FRAIS DE DÉVELOPPEMENT

Le financement garanti à la Société Airbus Industrie pour la phase de développement de l'avion correspondait à 2.050 millions de francs 1968. En ramenant les dépenses effectuées à mi 1972 à leur valeur en unités monétaires ainsi définies, on constate que leur montant correspond à 70 % du total prévu, soit 1.465 millions de francs, se décomposant comme suit :

- 650 millions pour la France ;
- 650 millions pour l'Allemagne ;
- 110 millions pour Hawker Siddely (Grande-Bretagne) ;
- 55 millions pour les Pays-Bas.

Ces éléments permettent de penser que le niveau des dépenses prévues par les co-contractants ne sera pas sensiblement dépassé.

Il convient de préciser à ce propos que le financement dont nous venons de parler ne couvre naturellement que la construction des quatre prototypes et des deux cellules d'essai ainsi que les opérations afférentes à la certification. Un crédit complémentaire de l'ordre de 4.500 millions de francs est par ailleurs ouvert pour le lancement de la série.

4° COÛT D'EXPLOITATION

L'A 300 B a été optimisé pour une utilisation sur des étapes courtes et moyennes.

Sur ce type de liaison la version B 2 présente un coût d'exploitation au siège/kilomètre :

— 15 % moins cher que les meilleurs avions moyen-courriers de la génération précédente (Boeing 727 et DC-9) ;

— 11 % moins cher que les nouveaux triréacteurs (DC-10-10 ou Tristar) conçu pour des étapes de 4.000 à 5.000 kilomètres.

Le seuil de rentabilité serait ainsi atteint par l'Airbus pour un nombre de passagers inférieur de 17 % à celui permettant aux nouveaux triréacteurs américains de couvrir leurs frais d'exploitation.

5° CARNET DE COMMANDES ET PERSPECTIVES

a) *Commandes fermes et options.*

A la date du 1^{er} octobre 1972, les constructeurs ont reçu dix commandes fermes de l'appareil émanant d'Air France (six) et d'Iberia (quatre). Les mêmes sociétés ont pris, respectivement, dix et huit options. A ces dix-huit options, s'en ajoutent trois émanant de la Compagnie Sterling Airways.

Iberia et Sterling ont choisi la version B 4 à long rayon d'action.

b) *Perspectives de vente.*

L'Airbus se situe dans un créneau actuellement inoccupé, puisqu'il n'existe aujourd'hui sur le marché ou en fabrication aucun appareil moyen-courrier offrant une capacité de 280 à 300 places.

Cependant, si les moyen-courriers « longs » DC-10 et Lockheed 1011 — nettement plus lourds et adaptés à des liaisons de 4.000 à 5.000 kilomètres — ne peuvent être considérés comme des avions susceptibles de rendre les mêmes services que l'Airbus, ils n'en sont pas moins pour lui des concurrents commerciaux.

Il se trouve, en effet, que de nombreuses compagnies qui ont déjà commandé ces appareils les emploient déjà ou seront amenées à le faire sur des étapes de 2.000 à 4.000 kilomètres, c'est-à-dire sur des distances se situant dans la zone d'activité de l'Airbus. Le problème est donc de savoir si ces sociétés, dont les disponibilités financières sont actuellement fort réduites, ne préféreront pas, au moins

à court terme, se contenter d'utiliser la flotte qu'elles se sont ainsi constituée à grands frais. L'année à venir nous dira si nos inquiétudes sont réelles, mais **il est aujourd'hui peu de gens qui contestent que la situation soit au moins préoccupante.**

Sous ces réserves, l'Airbus devrait cependant intéresser tout particulièrement les sociétés desservant les lignes intérieures ou intra-européennes et, de façon générale, les compagnies charters. Le fait qu'il soit équipé de moteurs General Electric est, par ailleurs, de nature à favoriser sa percée sur le réseau américain.

Sur la base d'un accroissement même modéré du trafic et compte tenu de la place occupée par les liaisons moyens courriers, le marché total pour l'Airbus est évalué par ses constructeurs à 260 unités au cours des huit années à venir, chiffre qui peut paraître satisfaisant mais qui est cependant notablement inférieur à celui jugé nécessaire pour couvrir les frais de construction de l'avion, soit 350 unités.

C. — Le « Mercure ».

Le fruit de la coopération de sept constructeurs appartenant à des pays différents mais assemblé et commercialisé par la Société Marcel Dassault, le Mercure constitue le troisième volet de notre effort de percée dans le domaine de l'aéronautique commerciale.

1° PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Ayant déjà décrit cet appareil à l'occasion des précédents budgets, nous rappellerons seulement qu'il s'agit d'un appareil court-courrier biracteur pouvant emporter de 140 à 150 passagers en version touriste, et plus particulièrement conçu pour couvrir, aux meilleures conditions, des étapes de 300 à 1.300 kilomètres.

2° AVANCEMENT DU PROGRAMME

Le prototype 01, qui a décollé pour la première fois le 28 mai 1971, a actuellement effectué 200 heures de vol. Le prototype 02, en tous points semblable à l'appareil commandé par Air Inter, volera incessamment. La date de livraison du premier avion de

série reste fixée au 1^{er} octobre 1973. Les quatre avions suivants seront mis à la disposition d'Air Inter au début de 1974 et les cinq derniers à la fin de la même année.

Ces appareils seront équipés d'un système d'atterrissage dit « tous temps » leur permettant de se poser avec une visibilité horizontale de 150 mètres et verticale de 15 mètres.

3° DOSSIER COMMERCIAL

En dépit de caractéristiques sensiblement différentes concernant notamment le poids et le rayon d'action, on ne peut nier que le Mercure soit en fait en concurrence avec le Boeing 727-200, appareil qui a pour lui d'avoir conquis un vaste marché (plus de 430 exemplaires vendus) et d'être relativement peu coûteux au regard du nombre des places offertes.

Les données suivantes caractérisent, en effet, les deux appareils :

	BOEING 727 - 200	MERCURE
Rayon d'action maximale.....	3.200 kilomètres.	2.050 kilomètres.
Nombre de places offertes..... (Au pas de 34 pouces.)	155	140
Distance de décollage (à pleine charge)....	1.829 mètres.	1.835 mètres.
Coût direct du siège/kilomètre (en centimes) :		
Pour une étape de 500 kilomètres....	7,2	6,5
Pour une étape de 1.000 kilomètres..	5,1	4,7
Atterrissage « tous temps ».....	Non.	Oui.
Prix de vente.....	39,8 millions de francs.	40,5 millions de francs.

Sur ces bases, le Mercure apparaît nettement intéressant sur les distances courtes et, en prolongeant cette étude, nous aurions pu montrer qu'il conserve cette avance jusqu'à 1.500 kilomètres environ, distance qu'on peut donc considérer comme une limite commerciale d'utilisation.

Mais il reste à savoir si cet avantage apparaîtra suffisamment intéressant pour déterminer les compagnies à commander un appareil de type nouveau et, ainsi, à diversifier encore leurs flottes à

l'heure où la standardisation apparaît un peu trop comme une panacée. Beaucoup d'exploitants estiment, en effet, que toute introduction d'un nouvel appareil se traduit par un supplément important de dépenses d'entretien et de maintenance, et ceci a conduit jusqu'à maintenant la plupart d'entre eux à donner la préférence à un matériel polyvalent, pas toujours adapté aux étapes, ou courtes ou longues, mais ayant du moins l'avantage d'être homogène.

Nous ne pouvons nous dissimuler que le maintien d'une telle position pèserait lourd sur l'avenir du Mercure ainsi affronté à un moyen-courrier américain, certes moins moderne, mais plus vaste et plus éprouvé, dont le constructeur compte bien poursuivre la fabrication pendant encore de longues années, malgré le lancement d'un modèle dérivé du Boeing 727 ayant un rayon d'action beaucoup plus important que le « 200 » et situé bien au-delà du créneau que prétend occuper le Mercure.

Convaincre la clientèle qu'elle a tort est une tâche exaltante mais difficile.

D. — Participation de la S. N. E. C. M. A. aux programmes aéronautiques civils.

1° DÉVELOPPEMENT DU MOTEUR OLYMPUS POUR L'AVION SUPERSONIQUE « CONCORDE »

La Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avions (S. N. E. C. M. A.) participe à la réalisation du moteur du Concorde à concurrence de 40 %. Dans cette coopération franco-britannique, la société Bristol assure la mise au point du générateur à gaz tandis que la S. N. E. C. M. A. est responsable de la partie arrière de l'engin. A ce titre, l'entreprise française étudie plus particulièrement les moyens d'accroître la poussée par la post-combustion, le système d'inversion de jet et les dispositifs de réduction du bruit.

La S. N. E. C. M. A. participe, en outre, à la mise au point de la chambre de combustion de la version 602 du moteur qui équipera les premiers appareils de série.

Une première tranche de 90 réacteurs est actuellement lancée en vue de l'équipement des appareils ayant fait l'objet de commandes fermes et de ceux dont on escompte prochainement la vente.

C'est dire que cette activité de la S. N. E. C. M. A. est entièrement conditionnée par l'avenir même du Concorde.

2° PARTICIPATION A LA RÉALISATION DU MOTEUR DE L'AIRBUS

Aux termes d'un accord passé avec la Société « General Electric », la S. N. E. C. M. A. participe à l'assemblage général du moteur CF 650 devant équiper l'Airbus, ce qui représente 5 % en valeur de celui-ci. Elle fabrique, en outre, certains composants de ce turbo-réacteur à concurrence de 22 % de son prix. Ces opérations intéressent actuellement 50 moteurs.

3° CONTRIBUTION AU PROGRAMME « MERCURE »

La S. N. E. C. M. A. développe l'arrière-corps du moteur JT 8 D de Pratt et Whitney équipant le Mercure. Cet élément a pour objet de permettre le freinage de l'avion par inversion de jet et de réduire le bruit par l'adjonction d'un silencieux.

4° DÉVELOPPEMENT DU MOTEUR CFM 56 DE LA CLASSE DES 10 TONNES DE POUSSÉE

La réalisation de ce turbo-réacteur, en collaboration avec General Electric, constitue l'opération française la plus importante dans le domaine des moteurs aéronautiques et une dépense de 1 milliard de francs a été prévue, à ce titre, au VI^e Plan.

L'objectif à atteindre est de réaliser un moteur susceptible d'équiper à partir de 1977-1978 des avions subsoniques moyens courriers d'une capacité de 180 à 200 places à décollage conventionnel ou court.

Ce réacteur se caractériserait par un rapport poids - poussée plus élevé, par un niveau de bruit et une consommation spécifique faibles et un taux de pollution réduit au minimum.

La première phase du programme a été engagée en 1971 et la coopération entre les deux associés s'est déroulée tout d'abord sans problème majeur.

Cependant des difficultés ont récemment surgi du fait du refus opposé par l'administration américaine à l'exportation de certaines pièces du cœur du moteur.

Il ne nous est pas possible de dire actuellement si les motifs réels qui ont conduit les Américains à adopter cette mesure sont de nature militaire ou commerciale, mais il est bien certain que le maintien d'une telle interdiction se traduirait par une remise en cause du programme en cours.

La S. N. E. C. M. A. et General Electric s'emploient à trouver une solution à ce problème et il est permis d'espérer que ces restrictions seront prochainement levées en raison même de l'évolution de l'industrie aéronautique qui enlève rapidement toute signification au maintien du secret couvrant, au départ, certaines technologies particulières.

CONCLUSION

En conclusion, votre commission estime devoir rappeler les principales observations qu'elle a esquissées à l'occasion de l'examen de chacun des chapitres de son avis.

Tout d'abord, elle se félicite de la **nette reprise de l'activité des transports aériens français** et de l'amélioration de leur situation financière. Elle demande en conséquence au Gouvernement de ne pas ménager à ces compagnies son soutien au moment où elles doivent faire face à des investissements particulièrement onéreux.

Dans le domaine des transports aériens intérieurs, elle souhaite, par ailleurs, une meilleure coordination entre les services assurés respectivement par Air Inter et les compagnies de troisième niveau.

En ce qui concerne l'Aéroport de Paris, elle regrette que le **problème des liaisons avec la capitale** ne reçoive toujours que des solutions d'attente inadaptées à la nature et à l'importance des besoins à satisfaire. Elle déplore également qu'aucune disposition claire, et *ne souffrant aucune exception*, ne soit adoptée concernant la réglementation des constructions dans les zones directement exposées au bruit des aéronefs.

Mais sa principale source d'inquiétude provient de la situation et des perspectives de nos constructions aéronautiques.

En ce qui concerne le « Concorde », nous n'avons jamais contesté la valeur technique de cet avion et sa contribution au développement des techniques de pointe, mais nous avons à plusieurs reprises émis des doutes sur ses possibilités de commercialisation. Or, si l'on peut toujours espérer que cet appareil finira par s'imposer, force est aujourd'hui de constater qu'en raison de la situation financière difficile des sociétés, des restrictions d'emploi qui lui sont imposées par de nombreux pays et de son adaptation à un nombre limité de liaisons, son placement sur le marché s'avère difficile, au moins à court terme. De plus, on ne peut ignorer le

danger qui résulte à plus long terme de la décision très probable des Américains de mettre en chantier un nouveau supersonique de 250 à 300 places susceptible d'être mis en service d'ici dix ans.

Devons-nous donc, dès aujourd'hui, songer à développer un super-Concorde dans le cadre européen ou nous associer aux Américains pour la réalisation du supersonique de l'avenir ? La question nous paraît posée.

En ce qui concerne l'Airbus, nous avons dit que les perspectives étaient plus favorables mais on ne peut nier que les « longs » moyen-courriers DC-10 et Lockheed 1011 occupent en partie le créneau à conquérir, ce qui souligne l'inconvénient du retard apporté à sa mise en œuvre.

Quant au Mercure, ses chances de desservir demain les liaisons courtes apparaissent assez incertaines devant la redoutable concurrence des Boeing 727-200.

EXAMEN EN COMMISSION

M. Francou s'est montré préoccupé de la situation de l'usine d'hélicoptères de la Société nationale aéro postale installée à Mari-gnane dont le nombre d'employés a été réduit de 7.000 à 4.000. Il a signalé que l'activité de cette entreprise qui travaille à 75 % pour l'étranger se trouve handicapée par l'interdiction d'exporter qui affecte soixante-dix-sept pays. Il a regretté enfin la lourdeur des organismes administratifs qui contrôlent non seulement les ventes mais la prospection des marchés.

M. Picard a marqué son étonnement de voir la Grande-Bretagne interdire le survol de son territoire à l'appareil supersonique qu'elle fabrique.

M. Marzin a estimé qu'Air Inter devrait utiliser la flotte de l'aéro postale qui reste encore largement sous-employée.

M. Barroux, se référant à l'accident survenu récemment sur la ligne Lyon—Clermont, s'est inquiété de la qualité des appareils Viscount employés par Air Inter.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1973 concernant L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE.