

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983- 1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Raymond Dumont, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, André Diligent, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Jean-François Poncet, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Yves le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Louis Minetti, Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 41), 1740 (tome XVI), et in-8° 458.

Sénat : 61 et 62 (annexe no 33) [1983-1984].

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	5
I. CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN	5
A. SITUATION DES COMPAGNIES AMERICAINES	6
B. COMPAGNIES EUROPEENNES	7
II. LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE	9
A. LA FLOTTE	9
B. ETAT DES COMMANDES	9
C. LE TRAFIC	10
1) Résultats enregistrés en 1982	10
a) Passagers	10
b) Fret	11
2) Tendence observée en 1983	11
3) Activité « Charter »	12
D. MODIFICATIONS APORTEES AU RESEAU	12
E. SITUATION FINANCIERE	12
F. PERSPECTIVES 1983	13

III. UNION DE TRANSPORT AERIEN	15
A. LA FLOTTE	15
B. TRAFIC	15
1) Résultat de l'exercice 1982	15
a) <i>Passagers</i>	15
b) <i>Fret</i>	16
2) Premières indications pour 1983	17
a) <i>Passagers</i>	17
b) <i>Fret</i>	17
3. Résultats et perspectives au plan financier	17
a) <i>Exercice 1982</i>	17
b) <i>Perspectives pour 1983</i>	18
IV. AIR INTER	19
A. LA FLOTTE	19
B. EVOLUTION DU TRAFIC	19
C. LA POLITIQUE TARIFAIRE ET SES INCIDENCES	20
D. PREMIERS RESULTATS POUR L'EXERCICE 1983	20
E. SITUATION FINANCIERE	21
F. CAS PARTICULIER DES LIAISONS AVEC LA CORSE .	21
V. LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU	23
VI. LES AEROPORTS FRANCAIS	25
A. L'AEROPORT DE PARIS	25
1) Evolution du trafic	25

a) <i>Passagers</i>	25
b) <i>Fret</i>	25
2) <i>Perspectives pour 1983</i>	26
3) <i>Situation financière</i>	26
4) <i>Contribution de l'Aéroport aux frais d'acquisition et d'insonorisation d'immeubles</i>	26
B. AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE MER	27
1) <i>Evolution du trafic</i>	27
2) <i>Conditions de gestion des aérodromes de province</i>	28
VII. CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES	31
A. SITUATION ET PERSPECTIVES DES PRINCIPAUX PROGRAMMES EUROPEENS	32
1) <i>Airbus A 300 et A 310</i>	32
a) <i>A 300</i>	32
b) <i>A 310</i>	33
c) <i>Répartition des parts des constructeurs associés</i>	33
d) <i>Dossier commercial</i>	34
2) <i>Le court courrier A 320</i>	34
a) <i>Montage et coût financier de l'opération</i>	34
b) <i>Marché de l'appareil</i>	35
3) <i>Le court courrier franco-italien A.T.R. 42</i>	36
B. LE MOTEUR FRANCO-AMERICAIN C.F.M. 56	37
a) <i>Remotorisation des DC 8</i>	37
b) <i>Remotorisation des K.C. 135</i>	37
c) <i>Equipement des Boeing 737-300</i>	38
d) <i>Equipement du court-moyen courrier A 320</i>	38
C. LES HELICOPTERES	38
EXAMEN EN COMMISSION	41

Mesdames, Messieurs,

Avant d'examiner, dans le cadre de cet avis, la situation de nos transporteurs aériens, de nos aéroports et de nos constructions aéronautiques, votre commission a jugé indispensable de consacrer un bref exposé à la conjoncture générale du transport aérien mondial.

I. CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN

Comme tout le laissait prévoir dès le début de l'an dernier, 1982 aura été pour le transport aérien international une année noire que certains observateurs n'hésitent même pas à qualifier de catastrophique.

Plusieurs éléments ont, en effet, concouru à aggraver une situation rendue déjà difficile par la déréglementation des tarifs inaugurée par les Américains et qui a fait malheureusement école hors du nouveau monde. La récession économique et la multiplication des foyers de tension politiques et militaires, en particulier au Moyen-Orient, ont fait le reste. Sont venus s'ajouter encore à ces facteurs défavorables la hausse du dollar et des taux d'intérêt, le seul élément positif étant une certaine baisse des prix des carburants.

Si le trafic aérien global a toutefois légèrement progressé (+ 1,5 % pour les passagers et + 2,4 % pour le fret), cet accroissement a été nettement inférieur à celui de la capacité offerte, ce qui a entraîné une baisse d'un point du coefficient d'occupation (61,2 % contre 62,2 %).

Au total, les pertes supportées par l'ensemble des compagnies membres de l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) sont estimées, pour 1982, à 1870 millions de dollars (14.960 millions de francs) et, pour l'année en cours, le chiffre escompté sera encore négatif, le bénéfice d'exploitation, soit 500 millions de dollars (au lieu d'une perte brute de 200 M en 1982) ne pouvant compenser le coût des frais financiers afférents aux emprunts précédemment souscrits, intérêts qui s'élève à 1,7 milliard de dollars.

En admettant même que cette amélioration se poursuive l'an prochain, ce sont plus de 9 milliards de dollars qui auront été ainsi perdus en cinq ans.

Pour l'avenir, et dans l'hypothèse même d'une sensible augmentation du trafic, le problème des compagnies sera de gagner assez d'argent pour faire face à la fois à leurs charges financières et à leurs investissements. On mesurera les difficultés de ce redressement en observant que l'accroissement des recettes nécessaires pour parvenir à ce résultat devrait atteindre 16 %, progression inconcevable dans la conjoncture présente. C'est donc vers une réduction drastique des dépenses de toute nature et une meilleure adaptation des tarifs aux prix de revient que doivent s'orienter les compagnies, faute de pouvoir espérer retrouver les cadences d'expansion de 12 et 13 % l'an qu'elles ont connues en 1978 et 1979 et antérieurement à 1973.

Afin de permettre de mieux apprécier cette situation, nous pensons utile de distinguer, à titre d'exemple, le cas des compagnies américaines de celui des compagnies européennes.

A. SITUATION DES COMPAGNIES AMERICAINES

Le déficit net global des neuf plus grandes compagnies des Etats-Unis a progressé de 20 % de 1981 à 1982, en passant de 612 à 735 millions de dollars.

Plus de la moitié de ces pertes a été supportée par la Pan American tandis que trois compagnies : la Northwest Air Line, l'US Air et le United Air Lines ont enregistré un résultat positif.

Dans l'esprit de concurrence qui caractérise le marché américain et qui a conduit les autorités fédérales et les transporteurs à rejeter toute réglementation, l'extension abusive des tarifs promotionnels, dont bénéficient aujourd'hui 85 % de la clientèle contre 48 % seulement il y a quatre ans, a conduit à une dégradation continue de la recette unitaire qui a encore diminué de 4 % en 1982.

Depuis l'été 1982 cependant, il apparaît que de nombreux transporteurs prennent conscience de la nécessité de réaliser une certaine coordination tarifaire, au moins au plan international et on paraît s'orienter dans ce but vers des accords locaux ou régionaux susceptibles d'introduire un peu d'ordre dans le marché.

Dès le début de 1983, deux éléments nouveaux ont profondément modifié la précédente situation : une sensible reprise du trafic et une nette tendance à la restructuration des entreprises.

Au niveau de l'activité, on constate, en effet, une appréciable progression du nombre de passagers qui pourrait être de l'ordre de 8 % pour l'ensemble de l'année, pour les compagnies « Major ».

Au plan de l'organisation, on assiste, par ailleurs, à une *complète redistribution des cartes* caractérisée par une nette amélioration de la situation des compagnies moyennes dites « National », telles que Frontier, South West et Piedmont et l'émergence de compagnies nouvelles très dynamiques comme People Express, New-York Air ou News Air pratiquant des bas tarifs, assurant des services simplifiés desservant des zones géographiques bien déterminées et utilisant un personnel réduit et non syndiqué.

Les résultats obtenus sont encourageant si l'on considère que le trafic des seules compagnies « National » a progressé de 15 % pour les huit premiers mois de 1983.

Les grandes compagnies cherchent visiblement à imiter leurs jeunes concurrentes en usant au besoin de la faculté de se mettre en faillite afin de repartir sur des bases nouvelles.

Compte tenu de cette situation très peu homogène, les résultats financiers totaux attendus pour l'ensemble de l'année, bien que meilleurs, resteront sans doute encore négatifs.

Au prix de 5 milliards de dollars de pertes, de licenciements massifs et d'âpres luttes concurrentielles, les Etats-Unis pourront-ils maîtriser leurs difficultés ? Tout dépendra de la reprise, encore bien timide, qui s'annonce outre Atlantique.

B. COMPAGNIES EUROPEENNES

La situation est sensiblement différente pour les compagnies européennes dont la plupart semblent devoir résoudre leurs problèmes de façon plus classique (licenciements, modernisation, tarifications appropriées) malgré une progression du trafic moins satisfaisante qu'aux USA qui varie, selon les cas et les régions, de 2 à 4 %, le secteur intra-européen étant seul à marquer le pas.

Quoi qu'il en soit, un sensible redressement financier est amorcé, notamment par la British Airways, la Lufthansa, la Swissair, la KLM et la SABENA (1), tandis que la situation d'Air France s'améliore.

En dehors des USA et de l'Europe, on observe un certain marasme en Afrique contrastant avec la brillante progression des compagnies extrême orientales : Thai, Korean, Singapore Air Lines, etc.

*
**

Pour l'ensemble des compagnies adhérents à l'IATA, le secrétaire général de cette association a résumé l'opinion de la plupart des experts en déclarant récemment ne pas attendre un rétablissement de l'équilibre financier de l'industrie du transport aérien avant 1986.

(1) Compagnie qui espère équilibrer ses comptes pour la première fois depuis longtemps.

II. LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

A. LA FLOTTE

Au 1^{er} juillet 1983, la flotte de la Compagnie se présentait comme suit :

Concorde	4
B 747 « passagers »	17
B 747 « combiné »	8
B 747 « cargo »	6
Airbus A 300	20
B 727	29
B 737 (mis en service progressivement au cours du premier semestre 1983)	12

B. ETAT DES COMMANDES

Les seuls appareils en commande actuellement sont cinq Airbus A 310, dont trois livrables en 1984 et deux en 1985. Les livraisons ultérieures seront à confirmer en fonction des prochains plans de développement.

Concernant l'A 320, l'avenant au protocole d'accord en cours d'examen entre Air France et Airbus Industrie prévoit la livraison de 25 avions de ce type aux dates suivantes :

- quatre, en 1988 ;
- six, par an en 1989, 1990 et 1991 ;
- trois, en 1992.

Ces avions sont destinés à assurer en partie le remplacement des vingt premiers Boeing 727 livrés à Air France entre 1968 et 1972.

Comme nous l'avions signalé l'an dernier, l'offre de transport de la Compagnie repose, en grande partie, sur sa flotte de Boeing 747, dont le

taux quotidien moyen d'utilisation est de 10 heures 73 pour les Boeing 747 cargos et de 10 heures 08 pour les Boeing 747 passagers contre 6 heures 58 pour les Airbus et 6 heures 53 pour les Boeing 727 (les chiffres concernant les Boeing 737 ne nous ayant pas été communiqués).

Notons, par ailleurs, que cette flotte a parcouru ainsi 161 millions de Km en 1982, en 239.000 heures de vol, ce qui traduit un léger recul par rapport à 1981, imputable au retrait des Boeing 707 et à une progression de l'emploi de cinq Jumbo Jets.

Enfin, votre Commission observe, avec satisfaction, que la Compagnie a pu se doter de Boeing 737, appareils particulièrement bien adaptés à la desserte de son réseau court et moyen courrier. L'utilisation de ces avions a été ainsi l'occasion d'économies substantielles pour la Compagnie.

C. LE TRAFIC

1) Résultats enregistrés en 1982

Dans la conjoncture générale que nous avons rappelé, notre compagnie nationale a obtenu des résultats qu'on peut considérer comme satisfaisants, tant en ce qui concerne les passagers que pour le fret.

a) Passagers

L'ensemble du trafic subsonique a marqué avec 26,9 milliards de passagers-km une progression de 1,9 %, supérieure au taux de développement du trafic mondial, soit 1,8 %.

Ce résultat apparaît d'autant plus intéressant qu'il est de peu inférieur à la progression de l'offre (+ 2,3 %). Ainsi, le coefficient d'occupation des appareils, qui avait progressé de trois points en 1982, s'est maintenu au niveau élevé de 64,3 %.

Ces données globales recouvrent des situations totalement différentes selon les réseaux dont le trafic a évolué comme suit :

Amérique du Nord	- 2,5 %
Amérique du Sud	- 4,6 %
Antilles	+ 1,3 %
Caraïbes	+ 2,2 %
Asie	- 2 %
Afrique et Océan Indien	+ 9,1 %
(dont Réunion)	(+ 14 %)
Afrique du Nord	- 3,8 %
Proche-Orient	+ 7,1 %
Europe	- 0,7 %
France-Europe	+ 0,4 %
Métropole (Nice et Corse)	+ 6,8 %

On constate, par ces chiffres, que la progression de la Compagnie est due, pour l'essentiel, aux excellents résultats enregistrés sur les Antilles et la Réunion (coefficients de remplissage : 74 % et 67 %), alors que notre société nationale a souffert, comme ses concurrents, de l'ambiance défavorable sur les liaisons internationales.

b) le fret

Pour les messageries, la progression du trafic est également supérieure à l'évolution constatée au plan mondial, soit + 2,6 % contre + 2 %.

Air France se situe, à ce titre, pour le trafic international, au premier rang des compagnies européennes et au second rang au monde, derrière la Japan Air Lines.

Dans ce domaine, la part des relations avec l'étranger reste considérable (70 %) et représente donc une importante source de devises pour notre balance des paiements.

2) Tendances observées en 1983

Pour les huit premiers mois de 1983, la tendance observée l'an dernier est restée sensiblement identique pour les **passagers**, avec une progression d'ensemble de 2,1 %. On observe, en revanche, une vive reprise du **fret** (+ 14,4 %). Dans ce domaine, toutefois, les résultats enregistrés sont très contrastés, les secteurs en flèche étant l'Atlantique Nord, l'Asie et le Proche-Orient qui fait, au total, les deux tiers de ce type de trafic.

3) Activité « Charter »

L'activité « Charter » d'Air France reste peu importante en raison de la politique de la Compagnie tendant à privilégier le remplissage des vols réguliers par la mise en place de tarifs attractifs concurrentiels avec ceux pratiqués par les charters traditionnels.

D. MODIFICATIONS APORTEES AU RESEAU

La mise en service des Boeing 737 a permis la réouverture de certaines lignes courtes et d'augmenter sur celles-ci la cadence des dessertes.

C'est ainsi qu'Air France a réouvert les lignes Paris-Stuttgart, Paris-Cologne et Paris-Pise et ouvert les liaisons Paris-Dublin, Nice-Munich, Metz-Strasbourg-Tunis et Montpellier-Londres.

Sur le réseau long courrier, Séoul sera désormais desservi sur la ligne de Tokyo.

De façon générale, cependant, Air France a préféré consolider les résultats obtenus que de procéder à des modifications substantielles de son réseau.

E. SITUATION FINANCIERE

Le bilan de l'exercice 1982 s'est traduit par un déficit de 792 millions de francs, soit 3,6 % du chiffre d'affaires.

Ce résultat est imputable principalement à la hausse du dollar (+ 17 %) entrant pour une part importante dans les dépenses d'exploitation ainsi qu'à l'alourdissement des charges financières liées à l'endettement et à la hausse des taux d'intérêt, tous éléments que n'a pas contrebalancé la progression trop faible des recettes de trafic.

La compagnie est cependant parvenue, contrairement à de nombreuses entreprises concurrentes, à maintenir une marge brute positive d'autofinancement.

F. PERSPECTIVES 1983

Sur la base d'un déficit prévisionnel d'exploitation de 690 millions de francs les dernières réestimations effectuées conduisent à une perte de l'ordre de 550 millions de francs inférieure à celle enregistrée en 1972, malgré des recettes de trafic en retrait de 14 % sur les prévisions. Cette réduction d'activité a été, en effet, compensée en partie par la baisse du prix du carburant et par la réduction relative du coût d'exploitation imputable, en particulier, à la mise en oeuvre d'appareils plus performants et mieux adaptés au trafic.

Les deux points noirs restent cependant l'accroissement de l'endettement total passé de 7,9 à 11 milliards de francs de 1980 à 1982 et des charges financières qui atteignaient 732 millions de francs au 31 décembre 1982, contre 331 fin 1980.

Nous nous devons toutefois de féliciter Air France d'avoir, de façon générale, fait face, mieux que ses concurrents, aux difficultés de la crise présente en dépit de la carence de l'Etat actionnaire et sans avoir procédé aux licenciements massifs et aux réductions de salaires souvent sévères pratiqués par certaines compagnies américaines ou européennes.

III. UNION DE TRANSPORT AERIEN

A. LA FLOTTE

La flotte de la Compagnie, au 1er juillet 1983, comprend :

- Boeing 747 (passagers et « combi »).....	3
- Boeing 747 cargo	2
- DC 10 30	6 (dont 3 en leasing)
- DC 8 63 (passagers).....	1
- DC 8 62 (passagers).....	2
- Fokker 27 V	2
- BN 2 A 9	1

UTA a passé commande d'un Boeing 747 supplémentaire, mais un DC 8.62 a été déclassé et trois autres appareils de ce type seront retirés d'exploitation au début de 1984, ainsi que les deux Fokker 27.

Le taux journalier d'utilisation des Boeing 747 est particulièrement élevé, soit 11 heures,3 pour le type classique et 10 heures,3 pour le combi (passager-fret).

B. TRAFIC

1) Résultat de l'exercice 1982

a. Passagers

Le trafic total enregistré en 1982, évalué en milliers de passagers-km, s'établit comme suit (par secteur) :

		Variation 1982/1981
Afrique	2.539.202	+ 5,7 %
Extrême-Orient	1.612.671	} + 7,1 %
Trans-Pacifique	661.051	
Pacifique	581.241	
TOTAL.....	5.394.165	

Ces chiffres traduisent une augmentation globale de 6,6 % qu'on peut considérer comme satisfaisante dans le contexte économique actuel, mais cependant en retrait par rapport à la progression enregistrée de 1981 à 1982, soit + 8,2 %. On note cependant un accroissement du coefficient d'occupation des sièges tant sur l'Afrique (59 %) que sur le Pacifique (75,4 %).

b. *Fret*

L'U.T.A. continue à affirmer sa vocation pour le transport des marchandises et l'activité enregistrée, à ce titre, en 1982 atteint 493 millions de tonnes-km dont 414,7 pour l'Afrique. Toutefois, les mauvais résultats enregistrés au second semestre ont réduit le taux d'expansion dans ce domaine (poste incluse) à 1,6 %.

2) Premières indications pour 1983

a. Passagers

La décélération du rythme d'expansion, observée en 1982, s'est encore amplifiée en 1983, en particulier, sur les liaisons France- Afrique. C'est ainsi que les résultats enregistrés pour les huit premiers mois de la présente année s'inscrivent en retrait de 2,6 % sur la période correspondante de l'an passé avec des reculs de 4,3 % sur l'Afrique occidentale et de 10,9 % sur l'Afrique australe, que ne peut compenser la modeste progression du trafic sur les liaisons transpacifiques : + 1,9 %.

b. Fret

L'évolution du transport de fret, très préoccupante au premier semestre (- 4 %), a affecté particulièrement les marchandises acheminées par cargo.

Il semble, toutefois, qu'un certain redressement se soit produit dans ce domaine au cours de l'été.

3) Résultats et perspectives au plan financier

a. Exercice 1982

En raison du ralentissement d'activité déjà évoqué et de l'alourdissement sensible des charges imputables, notamment sur le secteur Extrême-Orient-Pacifique, à la hausse considérable du dollar, la situation financière de l'entreprise s'est sensiblement détériorée en 1982 qu'il s'agisse du bénéfice net, ramené de 33,8 millions de francs à 7,3 millions de francs et du ratio endettement à long terme sur marge brute d'autofinancement. Ainsi, la durée de remboursement des emprunts qui était de 1,9 an en 1979 est maintenant de 2,5 ans.

Cette situation dégradée a conduit la Société à pratiquer une stricte politique d'économies, à alléger ses effectifs (arrêt du recrutement et mises à la retraite anticipée) et à reporter de deux à trois ans la livraison du deuxième Boeing 747 commandé.

b. Perspectives pour 1983

La distorsion observée entre l'accroissement des recettes freiné par l'évolution du trafic et l'alourdissement des charges dues, en particulier, à l'appréciation du remboursement des emprunts, majoritairement libellés en dollars, risque de conduire, pour le première fois, à un résultat d'exploitation déficitaire. Notre Compagnie privée traverse ainsi, avec quelque retard, une passe difficile dont on peut toutefois espérer qu'elle sortira rapidement, compte tenu de la reprise du trafic qui se manifeste déjà dans de nombreux secteurs.

IV. AIR INTER

A. LA FLOTTE

Au 1er août 1983, la composition de la flotte était la suivante :

Airbus A 300 B 2 (314 sièges)	9
Airbus A 300 B 4 (313 sièges)	1
Dassault Mercure 100 (150 sièges)	10
Caravelle XII (131 sièges)	11
Fokker F 27 500 (49 sièges)	7

La compagnie attend la livraison d'ici la fin de l'année d'un Airbus et d'une Caravelle XII.

Elle a, par ailleurs, acquis un Mercure supplémentaire qui doit entrer en service en 1985.

Concernant l'Airbus A 320, Air Inter a marqué son intention d'acquérir vingt avions de ce type (dix commandes fermes et dix options) pour remplacer à terme (à partir de 1988 ?) ses Mercure et ses Caravelle XII.

B. EVOLUTION DU TRAFIC

Au cours de l'année 1982, le trafic d'Air Inter a continué à progresser en dépit de l'ambiance économique déprimée, et sur les lignes du Sud-Est, de la concurrence du TGV (qui a fait perdre à Air Inter environ 256.000 passagers l'an dernier).

Pour l'ensemble des lignes, le nombre de passagers payants a atteint 9.239.685, soit une augmentation de 6,9 % avec un taux de remplissage de 66,7 %, légèrement supérieur à celui enregistré en 1981 : 66,4 %.

Ce sont toujours les lignes radiales (1) qui l'emportent de très loin sur les transversales, qui n'assurent encore qu'environ 11 % du trafic. Cependant, des progrès très sensibles ont été réalisés sur plusieurs transversales, telles que Nantes-Nice (+ 36,8 %), Lille-Marseille (+ 19,8 %), Lyon-Bordeaux (+ 16,7 %), Nantes-Lyon (+ 15,1 %).

La concurrence de la liaison ferroviaire rapide Paris-Lyon a réduit de 18 % le nombre des passagers sur cet axe et de 0,2 % sur Paris-Grenoble.

C. LA POLITIQUE TARIFAIRE ET SES INCIDENCES

Il convient de noter, en premier lieu, que la progression des tarifs est resté, depuis cinq ans, nettement inférieure au taux moyen d'inflation, soit 7,7 % par an au lieu de 10,5 %.

Par ailleurs et contrairement à une opinion couramment admise, les prix de passage sont inférieurs à ceux des lignes intra-européennes.

Concernant la structure de ces tarifs, notre Compagnie se félicite de la part croissante de la clientèle touristique ou familiale :

enfants	+ 10 %
étudiants	+ 20 %
troisième âge	+ 26 %

Cependant, il reste encore beaucoup à faire lorsque on songe au très petit nombre de nos compatriotes qui empruntent l'avion à l'intérieur de l'hexagone.

D. PREMIERS RESULTATS POUR L'EXERCICE 1983

Du 1er janvier au 31 octobre 1983, le nombre des passagers transportés s'est élevé à 8.368.000, soit 8,5 % d'augmentation sur 1982 ou 6,9 % seulement si l'on considère les perturbations apportées l'an dernier au trafic par les grèves et le mauvais temps.

(1) Huit de ces lignes assurent 80 % du trafic total de passagers

Ces résultats se situent légèrement au-dessous des prévisions de la Compagnie qui espérait dépasser, en 1983, le cap des dix millions de passagers (1). On peut toutefois les considérer comme satisfaisants dans la conjoncture actuelle.

Concernant les principales radiales, on a observé des taux de progression assez contrastés : Paris-Mulhouse : + 42 % ; Paris-Toulon : + 25 % ; Paris-Lorient : + 18 %.

Sur le secteur Sud-Est, la perte globale imputable au T.G.V. est, du 26 sept. au 31 oct., de 60 % sur Paris-Lyon ; 26 % sur Paris-Grenoble ; 15 % sur Paris-Marseille et 20 % sur Paris-Nîmes.

E. SITUATION FINANCIERE

En 1982, Air Inter a réalisé un bénéfice net de 40 millions de francs en légère progression sur 1981, ce qui traduit un recul relatif si l'on considère que dans le même temps le chiffre d'affaires a augmenté de 16,8 % (4,19 milliards de francs en 1982).

Pour l'exercice 1983, les premiers résultats obtenus permettent d'espérer un léger excédent des recettes sur les dépenses, mais confirment la baisse de rentabilité de l'entreprise déjà constatée précédemment et que traduit la diminution de sa marge brute d'autofinancement.

A noter que 26 lignes sont bénéficiaires et 41 déficitaires.

F. CAS PARTICULIER DES LIAISONS AVEC LA CORSE

En 1982, les résultats d'exploitation des lignes entre la France continentale et la Corse (Air France + Air Inter) ont été avant compensation et impôt, déficitaires de 99,8 millions de francs. Les résultats des liaisons « bord à bord » continuent à être lourdement négatifs (85,7 millions de francs en 1982 contre 58,9 millions de francs en 1981). Ce déficit peut être imputé à la faiblesse des distances (340 km sur Marseille-Corse,

(1) Air Inter compte transporter, en 1983 : 9 950 000 passagers, soit 710 000 de plus qu'en 1982 (+ 10,2 %, hors effet TGV).

212 km sur Nice-Corse) qui engendre des coûts d'exploitation élevés et à la mise en place de tarifs inférieurs à en valeur absolue et en kilométrique à ceux pratiqués sur les lignes métropolitaines équivalentes.

Au total, les pertes ont été de 77 millions de francs pour Air France et de 22,7 millions de francs pour Air Inter (avant compensation pour le « bord à bord »).

Pour 1983, on prévoit un déficit global de 104,6 millions de francs.

Compte tenu des subventions allouées aux deux compagnies intéressées, la perte totale restant à leur charge s'est élevée à 20 millions de francs en 1982 et devrait atteindre 24 millions de francs en 1983 et ce, pour un trafic de 1.125.000 passagers dont le rythme de progression est de l'ordre de 8,8 % l'an.

V. LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU

En dehors d'Air France qui assure essentiellement en France une partie des liaisons entre Paris et Nice et des services continent-Corse, et d'Air Inter qui exploite la plus grande partie du réseau aérien intérieur, existent des compagnies complémentaires dont certaines sont autorisées à assurer des liaisons régulières (permanentes ou saisonnières) au sein de l'hexagone.

Ces compagnies dites de troisième niveau, autrefois très nombreuses, se réduisent aujourd'hui à douze, d'importance fort inégale, qui se présentaient comme suit, par volume de trafic, en 1982 :

- Touraine Air Transport (T.A.T.)	626 400
- Air Littoral	60 423
- Europe Aéro Service	56 425
- Air Alsace	55 699
- Air Languedoc	45 591
- Bret Air	26 319
- Finist Air	9 660
- Air Jet	9 014
- Air Vendée	6 756
- Lance Aviation	1 224
- Lucas Aigle Azur	1 191
- Montluçon Air Service	

Depuis l'an dernier, cet ensemble, on le voit disparate, a subi quelques modifications dont la principale a été la disparition d'Air Alsace dont le réseau a été repris par la T.A.T. et la création de Montluçon Air Service.

Au total, le trafic assuré par ces compagnies a atteint, l'an dernier, 924 818 passagers dont 626 399 pour la seule T.A.T. Au premier semestre 1983, ces résultats d'ensemble ont progressé de 1 %, la part de la T.A.T. représentant maintenant 68 % du total contre 64 % précédemment. C'est dire la position dominante qu'occupe aujourd'hui Touraine Air Transport.

Une carte du réseau du troisième niveau confirme d'ailleurs cette domination, la T.A.T. desservant à titre permanent trente ville de métropole et plus de dix autres cités, à titre saisonnier. T.A.T. est, en outre, affrété par Air France notamment pour un certain nombre de liaisons assurées entre les villes de province et l'étranger, et par Air Inter pour quelques liaisons intérieures. C'est ainsi, par exemple, que Londres est relié directement à Nantes, Bordeaux, Biarritz, Lyon et Strasbourg, et Milan à Strasbourg, Lyon, Marseille et Toulouse.

En dehors de la T.A.T., qui assure ainsi le rôle de leader, les autres compagnies ont une vocation régionale plus affirmée et leurs réseaux se limitent parfois à une seule ligne :

- Air Jet Lyon - Avignon
- Montluçon Air Clermont - Montluçon
- Finist Air Brest - Ouessant.

Au plan financier, et contrairement à Air Inter, ces entreprises bénéficient de subventions d'exploitation généralement consenties par les collectivités locales concernées, aides qui se chiffrent, au total, à 34,2 MF en 1982 dont 14,1 MF pour T.A.T.

Constatation inquiétante pour l'avenir, les résultats nets enregistrés après subvention étaient, pour certaines compagnies, lourdement négatifs. Tel est le cas en particulier pour la T.A.T. dont la perte d'exploitation a atteint 16,15 MF pour un chiffre d'affaire de 690 MF.

Votre commission, parfaitement consciente du rôle que jouent ces entreprises qui contribuent à désenclaver de nombreux centres de province souvent mal desservis, souhaiterait donc connaître la position du gouvernement (maître de l'attribution des droits de trafic) concernant ce réseau aérien secondaire dont il nous apparaît au minimum qu'il gagnerait à être mieux coordonné et structuré pour demeurer viable sans exiger un effort excessif des collectivités intéressées.

VI. LES AEROPORTS FRANCAIS

A. L'AEROPORT DE PARIS

1) Evolution du trafic

a) *passagers*

L'Aéroport de Paris a enregistré en 1982 284.000 mouvements d'avions et 29,6 millions de passagers, chiffres qui traduisent, par rapport à 1981, une réduction de 0,6 % du nombre de « touchées » d'appareils, mais une progression de 3,8 % des voyageurs.

Paris se situe ainsi, dans ce domaine, au septième rang mondial et au second rang en Europe après Londres (38,4 millions de passagers).

Comme les années précédentes, on observe une forte disparité entre lignes intérieures (+ 6,9 %) et liaisons internationale (+ 2 %).

b) *le fret*

Avec 626.000 tonnes de marchandises, l'Aéroport de Paris se maintient à la première place en Europe, surclassant Francfort (longtemps premier : 604.000 tonnes) et Londres (508.000 tonnes). Ces derniers chiffres montrent, cependant, que cette situation éminente de notre place aérienne doit être vivement défendue.

Comme nous l'avons indiqué l'an dernier, cette remarquable progression du fret est due aux moyens considérables et très modernes mis en place, notamment à Roissy, depuis quelques années et par les tarifs relativement attractifs des opérations effectuées.

Il serait souhaitable, cependant, que les transporteurs français, notamment routiers, portent plus d'intérêt qu'ils ne le font aux possibilités offertes par l'avion, afin que se développe le trafic d'apport et d'éclatement en provenance et à destination de la France et les pays limitrophes.

2) Perspectives pour 1983

Selon le scénario le plus récent, le nombre des passagers prévu pour 1983 marquera une progression de l'ordre de 3 %.

3) Situation financière

La situation financière de l'Aéroport de Paris apparaît relativement saine bien que le bénéfice net d'exploitation, qui était de 58 millions de francs en 1980 et encore de 28 millions de francs en 1981, soit tombé à 5 millions de francs, chiffre obtenu, il est vrai, malgré un résultat d'exploitation négatif grâce à un solde des opérations de pertes et profits qui était de + 93 millions de francs en 1981 et de + 61 millions de francs en 1982.

L'endettement de l'établissement ne semble pas excessif surtout si l'on considère que 18 % seulement de celui-ci est constitué par des emprunts en devises étrangères.

Précisons en outre que rapporté, aux capitaux propres de l'Aéroport, cet endettement ne représente que 1,39 % de ceux-ci.

4) Contribution de l'Aéroport aux frais d'acquisition et d'insonorisation d'immeubles

La contribution de l'Aéroport a été sensiblement accrue depuis le 2 mars 1983 en raison de la décision prise par le Gouvernement de porter de 66 à 80 % le pourcentage de prise en charge du coût des travaux par le fonds spécial créé à cet effet. De plus, le nombre de pièces par logement n'est plus plafonné comme précédemment. Dans ces conditions, et au regard de recettes du fonds qui se sont élevées, de 1973 à 1982, à 489,20 millions de francs, l'emploi de celles-ci se répartit comme suit :

Acquisition d'immeubles

(270 à Orly et 275 à Roissy)..... 202,20 MF

Insonorisation

– Maisons particulières (1001, dont 1000 à Orly) 16,83 MF

– Etablissements scolaires (121, dont 104 à Orly) 81,07 MF

Etablissement médico-sociaux

(42, dont 41 à Orly)..... 23,07 MF.

Au total, et compte tenu de frais généraux se montant à 27,9 millions de francs, 458 millions de francs ont donc été dépensés ce qui laissait, à fin juin 1983, un reliquat de 31 millions de francs.

Votre commission, qui s'est particulièrement intéressée, depuis plusieurs années, au problème de la protection des riverains des Aéroports de Paris, constate avec satisfaction que le rythme des travaux entrepris dans ce but s'est sensiblement accéléré depuis un an, alors qu'elle avait cru noter dans le passé une certaine lenteur dans la cadence de réalisation d'opérations dont l'urgence ne pouvait cependant être contestée.

B. AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE MER

1) Evolution du trafic

A l'exception de quelques aéroports dont l'expansion s'est poursuivie, en 1982, pour les passagers, à un rythme soutenu : Toulon : + 15,4 %, Montpellier : + 14 %, Toulouse : + 12 %, Nantes : + 10,1 %, un certain tassement s'est manifesté dans les taux de développement et pour certains aérodromes on a même enregistré un recul : Grenoble : - 5,7 %, Tarbes : - 1,6 %, Lyon : - 0,3 %.

La situation est beaucoup plus contrastée encore dans les DOM et TOM où Fort-de-France et Nouméa progressent de 11 %, tandis que de nombreux aéroports, il est vrai, secondaires voient leur activité régresser.

Concernant *le fret*, le trafic reste faible sauf dans quelques places ; encore ne dépasse-t-il 10.000 tonnes qu'à Marseille, Nice, Lyon et Toulouse.

Pour le premier semestre 1983, la situation s'est, pour les passagers, sensiblement dégradée presque partout, mais la tendance est particulièrement mauvaise pour le fret où les tonnages traités s'inscrivent en sévère recul dans la plupart des aérodromes, sauf à Toulon, Grenoble et Montpellier.

2) Conditions de gestion des aérodromes de province

L'adoption des mesures de décentralisation, adoptées à l'initiative du Gouvernement, ont conduit votre Commission à se pencher, notamment, sur le problème de la gestion des aéroports de province et sur les interventions respectives de l'Etat et des organismes privés dans ce domaine.

Aussi, nous est-il apparu opportun de rappeler dans le cadre de cet avis comment se présente aujourd'hui la question pour les dix principaux aérodromes qui assurent à eux seuls plus de 90 % du trafic.

Rappelons, tout d'abord, deux données essentielles :

Les dix aéroports en question ont été créés par l'Etat et leur appartiennent.

Ils sont tous exploités en concession par la Chambre de Commerce et d'Industrie locale.

Les responsabilités des uns et des autres s'analysent comme suit.

En tant que *puissance publique*, l'Etat conserve outre les missions de police et de sûreté, celles qui concourent à la sécurité du trafic aérien : contrôle de la circulation aérienne et prévisions météorologiques. Il met en place les moyens en personnels et en matériels qu'il juge nécessaire à l'écoulement du trafic aérien.

Au plan des *investissements*, l'Etat conserve la charge des équipements nécessaires aux missions qui viennent d'être rappelées. Pour le reste, il exerce une action d'accompagnement des opérations engagées par le gestionnaire, d'importance variable selon la nature de cette opération et ses possibilités budgétaires. Cette participation de l'Etat peut donc aller de zéro pour des installations commerciales (telles les aéro-gares) à 50 % pour des réfections de piste ou des aides à l'atterrissage.

C'est ainsi que l'Etat a participé, depuis 1970, à deux opérations importantes : la construction du nouvel aérodrome de Lyon-Satolas et l'extension Sud de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur où une nouvelle piste vient d'être mise en service.

Concernant l'exploitation, l'Etat en assure en dernier recours la responsabilité financière, en reprenant en cas de cessation du contrat, les droits et obligations découlant de la gestion de son concessionnaire. Il doit, notamment, assurer la suite du service de la dette, et rembourser les avances éventuellement consenties (avec son accord) pour garantir l'équilibre de l'exploitation.

Au titre indicatif, la répartition des charges pour l'année 1981 entre Etat et gestionnaires se présentait comme suit (en MF), pour les cinq plus grands aéroports :

Chambres de commerce

– Chiffres d'affaires	405
– Charges d'exploitation	270
– Service de la dette	79
– Investissements	139

Etat (Crédits de paiement)

– Fonctionnement	157
– Investissement	58

VII. CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Comme nous l'avons fait pour le transport aérien, nous pensons utile de fournir en préface à ce chapitre quelques informations concernant les caractéristiques et les perspectives commerciales des principaux appareils américains en construction ou en projet, avions entrant en concurrence avec les avions européens.

Le tableau suivant rend compte de la situation à fin août 1983 :

– *Boeing 747* :

Seul long courrier quadriréacteur de grande taille (500 places) :

- commandes enregistrées 616
- dont avions livrés 580

Un modèle équipé de 600 places au lieu de 500 (en haute densité) est actuellement proposé à la clientèle (Boeing 747-300).

– *M.D. 310* :

Long courrier de dimension intermédiaire en projet chez Douglas (270 places) destiné à succéder au D.C. 10.

– *Boeing 767* :

Biréacteur moyen courrier en service depuis septembre 1982 (208 passagers, 252 en haute densité). Equipement moteur : 2 CF 6.80 A Général Electric :

- appareils commandés 188
- dont livrés 56.

– *Boeing 757* :

Biréacteur moyen courrier (170 à 200 passagers) à cellule étroite, mise en service fin 1982 :

- appareils commandés 127 (+ 53 options)
- dont livrés 17.

– *D.C. 9.80* :

Version allongée du D.C. 9 (145-155 places) :

- appareils commandés 196
- dont livrés..... 124.

– *Boeing 737-300*

Version allongée du 737-200 (140 sièges) à cellule large.
 Equipement : deux réacteurs CF M 56 (SNECMA, Général Electric) :

- appareils commandés 50 (+ 40 options).

Mise en service prévue en novembre 1984.

Comme on le voit, le créneau occupé par l'Airbus moyen courrier tend à se combler. On notera, en particulier, que les caractéristiques du Boeing 767 sont voisines de celles de la version A. 310 de l'Airbus européen.

La concurrence est donc destinée à se durcir et ce, d'autant plus que les clients se font plus rares et plus exigeants.

A titre d'exemple, les commandes enregistrées en juin, juillet et août derniers ont été de 1 pour le Boeing 767, 2 pour le Boeing 757 et 17 pour le D.C. 9.80 contre 4 pour l'Airbus A 310.

A. SITUATION ET PERSPECTIVES DES PRINCIPAUX PROGRAMMES EUROPEENS

1) Airbus A 300 et A 310

a. A 300

Il convient de rappeler qu'à partir des modèles de base B 2 et B 4, le consortium international Airbus-Industrie a déjà développé trois versions nouvelles A 300. B 4.200, A 300 C 4 et A 300 600 :

– la première étant équipée de 269 sièges et ayant un rayon d'action de 5.600 km (au lieu de 4.600 pour le B 4) ;

– la seconde étant une version mixte cargo-passagers ou « tout cargo » susceptible de transporter 41 tonnes de fret ;

– la troisième pouvant emporter 285 passagers à 5.900 km devant se substituer progressivement aux B 2 et B 4, à partir de l'été 1984.

b. A 310

Cet appareil constitue une version raccourcie de l'A. 300, lancée en 1978 et mise en service en août 1983. Avec une masse au décollage de 139 tonnes, il emporte 220 passagers à près de 6.000 km. Cet avion représente au plan technologique de sensibles progrès sur l'A 300 d'origine. Une nouvelle version A 310.300 a été lancée par les constructeurs ; outre un rayon d'action nettement plus important (+ 1600 km) elle sera légèrement plus vaste et la consommation sera encore réduite en dépit d'une masse au décollage sensiblement accrue : 150 tonnes.

Ce nouveau type d'avion permettrait, notamment, de relier Paris à la côte du Golfe de Guinée.

c. répartition des parts des constructeurs associés

La part respective des constructeurs dans le développement de l'avion s'établit comme suit pour ces deux versions :

	A 310	A 310-300
France	35,5 %	30,8 %
RFA	35,4 %	34,4 %
Grande-Bretagne	22,6 %	18,3 %
Espagne	3,2 %	11,4 %
Belgique	2,2 %	4,2 %
Pays-Bas	1,1 %	0,8 %

d. dossier commercial

Au 31 juillet 1983, les commandes fermes d'Airbus de tous types enregistrées, s'élevaient à 352 (+ 97 options). A la même date, 222 appareils étaient en service sur 224 livrés.

La répartition des commandes par type était de :

- 228 pour les modèles B2, B4, C4 ;
- 108 pour le « 310 » ;
- 16 pour le « 600 ».

Ces chiffres pourraient être considérés comme satisfaisants si l'on n'enregistrait, en particulier depuis un an, une très sensible diminution des commandes nouvelles (sans parler des annulations et reports), soit, par exemple, pour l'A 300, 3 commandes en 1982, contre 34 en 1981 et 70, en 1979.

De ce fait, la cadence mensuelle de fabrication aujourd'hui de cinq devra être sensiblement réduite.

On estime cependant, compte tenu de la reprise attendue du trafic, que cinq cents A 310 pourraient être vendus d'ici l'an 2000 dont plus de 300 avant 1992.

2) le court courrier A 320

a. Montage et coût financier de l'opération

Le lancement envisagé de l'A 320 répond à l'objectif de proposer aux transporteurs à la fin de la présente décennie un appareil moyen courrier, moderne et économique, d'une capacité de l'ordre de 150/160 places susceptible d'emporter, en version cargo, 38 m³ de fret en conteneurs ou en vrac.

L'étude technique de l'avion est pratiquement au point et son lancement ne dépend plus que du résultat des négociations en cours avec les participants prévus à l'opération. L'accord de principe déjà conclu conduirait à la répartition suivante des charges de chacun :

France	34 %
G.B.	26 %
R.F.A.	37 %
Espagne	3 %

Sous réserve de modifications de ces pourcentages que pourrait entraîner l'intervention de nouveaux coopérants : Canada, Pays-Bas, Australie ou Italie, la part française au financement de l'opération, évaluée globalement à 10 milliards de francs (1982) serait de l'ordre de 3,5 à 4 milliards de francs, dotation à étaler sur cinq ans.

Notons que cet avion serait en principe équipé d'un CF M 56-4 de 11,5 tonnes de poussée, réalisé en coopération par Général Electric et SNECMA.

b. marché de l'appareil

Encore qu'il soit prématuré de parler de marché pour un avion non encore lancé, on peut dès maintenant faire état des prises de position :

– d'Air France :
25 commandes fermes et 25 options ;

– d'Air Inter :
10 commandes fermes et 10 options ;

– et de British Caledonian :
7 commandes fermes et 3 options.

La décision de la Compagnie intérieure britannique constitue, en effet, un indice significatif de l'intérêt manifesté déjà par certains transporteurs pour cet avion qui répond à un besoin évident dans le domaine des courts et moyens courriers, où les appareils concurrents actuels sont en fait des modèles anciens modernisés. Sous les réserves d'usage, nous observons que, selon une étude récente, 750 avions de ce type pourraient être vendus d'ici la fin du siècle, chiffre correspondant au quart des aéronefs de même type susceptibles d'entrer en service dans ce délai.

En raison de ces différentes données, votre commission est consciente de la nécessité qu'un accord puisse être rapidement conclu au niveau des participants européens afin de ne pas retarder, à terme, la mise en service d'un avion promis, à n'en pas douter, à un succès certain, sous réserve d'être prêt en temps voulu.

3) Le court courrier franco-italien ATR 42

Caractéristiques générales

Réalisé en coopération paritaire par l'Aérospatiale et Aéritalia, le court courrier ART 2, équipé de deux turbopropulseurs, est destiné aux dessertes aériennes de type troisième niveau. Il est, en effet, particulièrement économique d'exploitation pour des exploitants de lignes de caractère régional. Les experts estiment ainsi que, sur une étape de 360 km, le coût direct d'utilisation de cet avion est de 20 % inférieur à celui de ses concurrents existants (tel que le Fokker 27-500), l'avantage étant encore de 10 % vis-à-vis d'appareils en développement (du type de Havilland DHC 8).

Sa faible consommation de carburant permet à cet appareil de couvrir, par exemple, 4 étapes de 370 km sans ravitaillement intermédiaire.

Il offre, par ailleurs, un confort appréciable à ses passagers potentiels grâce à une pressurisation efficace et une cabine d'une largeur intérieure de 2,57 m, haute de 1,91 m.

Indiquons enfin que la fabrication d'une version allongée pour transporter 60 passagers est d'ores et déjà programmée.

Concurrentiel à l'exploitation, l'ATR 42 l'est aussi au niveau du prix d'achat puisque celui-ci, annoncé par ses constructeurs, est de 6 millions de dollars US.

Marché commercial

Le nombre des commandes enregistrées à la mi-septembre était de 46 achats fermes plus 14 options.

Ces commandes intéressent 13 transporteurs dont 4 français (Air Littoral, Brit-air, Air Guadeloupe et Air Calédonie). On peut considérer ces chiffres comme satisfaisants pour un avion qui ne rentrera normalement en service qu'à la fin de 1985. A plus long terme, le consortium franco-italien, se basant sur un besoin de 3 000 appareils de ce type, estime que 750 ATR 42 devraient trouver acquéreurs.

Cette opération paraît donc bien engagée et financièrement valable. Elle permettra, en outre, aux constructeurs aéronautiques français et italiens de développer une coopération fructueuse susceptible de connaître d'autres débouchés au plan civil ou militaire.

B. LE MOTEUR FRANCO-AMERICAIN C.F.M. 56

L'opération lancée en 1971 et qui pouvait paraître à l'époque quelque peu aventurée se présente aujourd'hui sous les meilleurs auspices.

Le marché de ce réacteur connaît, en effet, trois voies acquises de développement et une potentialité : la remotorisation des DC 8 et des avions ravitailleurs en vol K.C. 135, l'équipement des appareils Boeing 737.300, et la motorisation de l'A 320.

a. remotorisation des DC 8

Concernant les Douglas DC 8, SNECMA et Général Electric associés à égalité à l'entreprise ont enregistré 95 commandes fermes qui, en raison d'annulation et de reports, peuvent être estimées aujourd'hui au chiffre minimum de 83.

A raison de cinq moteurs par avion (quadriréacteur) ceci correspond à une commande de 415 réacteurs du modèle de base (CFM 56-2) de 10 tonnes de poussée.

A la fin de la présente année, les deux chaînes en service auront en principe livré environ 400 moteurs.

Pour l'avenir, la SNECMA évalue à 120 ou 130, le nombre d'avions à équiper, correspondant à la fourniture de 600 à 650 moteurs.

b. remotorisation des K.C. 135

Après la décision prise par le gouvernement américain de monter sur les K.C. 135 des moteurs CFM 56, les commandes sont passées aux constructeurs en fonction des crédits votés annuellement par le Congrès. Celles-ci portent, aujourd'hui, sur 30 avions auxquels vont s'ajouter 24 à 27 appareils nouveaux.

Au total, ces besoins de remotorisation visant 300 KC 135 correspondent à la commande de *1350 moteurs*, tous de type CF M 56-2 comme pour les DC 8.

A ceci pourrait s'ajouter l'équipement d'une quinzaine d'avions E.C.A., dérivés des Boeing 707, choisis par la marine américaine pour assurer, notamment, les communications avec les sous-marins en plongée.

c. équipement des Boeing 737-300

Le moteur retenu par Boeing pour équiper cet avion qui doit, rappelons-le, entrer en service en novembre 1984, est une version détarée du CM 56, le CFM 56-3 de 9 tonnes de poussée. Sur la base des 51 commandes acquises et des 40 options enregistrées à ce jour, ceci correspond pour Général Electric-SNECMA de 120 à 200 moteurs.

Ce marché se développe-t-il ? Il est prévu de l'espérer, mais il est cependant improbable que ce type d'avion touche une vaste clientèle, celle-ci étant sans doute amenée à se tourner vers les appareils de conception nouvelle offerte par le même constructeur. Il serait donc optimiste de spéculer sur la vente de plus de 150 à 200 avions de ce type.

==--==
==--==

Quoi qu'il en soit, la cadence de fabrication des CF M 56 est, aujourd'hui, de l'ordre de 20 moteurs par mois de tous types ce qui correspondra, à la fin de l'année, à la livraison d'environ 400 exemplaires.

d. équipement du court-moyen courrier A 320

La SNECMA a déjà défini une version CF M 56-4 (11,5 tonnes de poussées) dérivée de son réacteur d'origine, celle-ci convenant particulièrement bien à l'avion A 320. Mais le lancement de ce moteur est, bien entendu, lié à celui de cet appareil.

C. LES HELICOPTERES

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un matériel à vocation spécifiquement civile, notre commission a jugé nécessaire de consacrer à la construction de ces appareils une courte notice, les hélicoptère étant aujourd'hui dans la proportion de 90 % ou plus, utilisés pour des activités à caractère industriel, commercial et touristique.

La location d'hélicoptères, au printemps dernier, par une délégation de notre commission spéciale de l'exposition universelle a d'ailleurs montré l'intérêt que pouvait avoir cette formule pour juger concrètement de la physionomie d'importants travaux d'urbanisme.

1) Principaux types d'appareils

En nous limitant aux hélicoptères de la nouvelle génération, la fabrication actuelle comporte, par ordre d'importance, trois types de machine : les « Ecureuils », les « Dauphin » et les « Super Puma ».

a) *L'AS. 350 Ecureuil*

Cet appareil équipé d'un turbomoteur (turboméca de 650 CV) et qui peut emporter 5 passagers ou 1 tonne de fret, a été commandé à 921 exemplaires, dont 686 ont été livrés.

b) *L'Ecureuil AS 355*

Cet appareil a sensiblement la même capacité d'emport que le précédent, mais le fait d'être doté de deux turbomoteurs lui confère plus de souplesse et de maniabilité.

Il est présentement équipé des moteurs américains mais le sera prochainement de Turboméca T.M. 319.

271 hélicoptères de ce type ont été commandés et 267 livrés (en quasi totalité au marché civil).

c) *Le S.A. Dauphin*

Cet appareil équipé, également, de deux turbomoteurs (Turboméca-Arriel) peut emporter 1,8 tonne de charge ou 13 passagers.

354 ont été vendus, dont 137 livrés.

d) *Le Super Puma AS 332*

Il s'agit d'un modèle nettement plus puissant qui peut porter 4,5 tonnes ou 22 passagers (avec deux pilotes).

132 machines de ce type ont été vendues et 73 livrées.

Au total, la division hélicoptère de la S.N.I.A.S. occupe le second rang dans le monde, derrière la Société SIKORSKY. Le chiffre d'affaires réalisé en 1982 a été de 4 300 millions de francs, dont 80 % à l'exportation. Ce type de fabrication constitue donc un des plus brillants fleurons de notre activité industrielle.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir décrit sommairement la conjoncture générale du transport aérien mondiale, qui semble s'améliorer légèrement après avoir connu, en 1982, une année catastrophique, M. Bernard Legrand, rapporteur, a passé successivement en revue la situation des compagnies Air France, UTA, Air Inter qui, tout en étant affectées par le marasme économique mondial et intérieur, supportent relativement mieux que leurs concurrents ce climat difficile.

A propos des compagnies de troisième niveau, il a signalé leur déficit particulièrement inquiétant qui nécessite des remèdes d'urgence, compte tenu du rôle essentiel que jouent ces entreprises pour le désenclavement de nombreuses régions déshéritées.

Concernant l'Aéroport de Paris, M. Bernard Legrand s'est, notamment, félicité de l'œuvre accomplie par cet établissement pour insonoriser les habitations dans les zones affectées par le bruit des aéronefs.

Enfin, à propos des constructions aéronautiques, le rapporteur a noté une baisse des commandes d'Airbus et s'est, au contraire, félicité des perspectives intéressantes de vente du réacteur franco-américain CFM 56, destiné à remotoriser les avions ravitailleurs américains KC 135 et les DC 8 et à équiper le moyen courrier Boeing 737.300.

Compte tenu de ces observations, il a proposé à ses collègues de laisser le Sénat juger de l'adoption des crédits de l'Aviation civile.

Après la présentation de cet avis, le Président a invité les commissaires à présenter leurs observations.

M. Albert Ramassamy s'est élevé contre les tarifs, qu'il estime trop élevés, pratiqués par Air France, entre la métropole et La Réunion, en ajoutant que cette compagnie se distingue essentiellement par le monopole dont elle dispose sur cette liaison.

M. René Régnauld a insisté sur le rôle essentiel des lignes de troisième niveau. Soulignant le caractère dissuasif des tarifs pratiqués sur ce réseau, il a souhaité qu'en coordination avec Air Inter une péréquation tarifaire soit pratiquée, afin notamment de ramener à un niveau acceptable les subventions souvent démentielles que doivent accorder les collectivités locales intéressées.

M. Jean Colin a noté que le déficit des compagnies internationales semblait en voie de résorption. A propos des travaux d'insonorisation

entrepris par l'Aéroport de Paris, il a souhaité que l'effort effectué soit encore accéléré et amplifié. Enfin, concernant Air Inter, il a regretté la mauvaise qualité du service assuré en particulier sur Paris-Nice.

M. Michel Chauty, se faisant l'interprète de plusieurs commissaires, a souhaité un allongement de la poste de Saint-Pierre et Miquelon permettant d'utiliser plus souvent ce terrain par mauvais temps.

En réponse à ses collègues, M. Bernard Legrand a indiqué que La Réunion bénéficiait d'une desserte quotidienne et de tarifs au km, analogues à ceux pratiqués sur les Antilles.

Au sujet des desserts de troisième niveau, il a reconnu la nécessité d'une coordination de celles-ci et d'une aide de l'Etat de nature à soulager les collectivités locales, mais estimé préférable qu'Air Inter conserve son autonomie.

Enfin, le rapporteur a marqué son accord pour une accélération des travaux d'insonorisation des immeubles par l'Aéroport de Paris, tout en félicitant l'établissement de l'œuvre accompli.

A propos du vote à émettre par la commission, M. Robert Laucournet, prenant acte des appréciations générales contenues dans le rapport de M. Bernard Legrand, dont il a souligné la remarquable qualité, a estimé qu'il serait logique de présenter des conclusions favorables et non, comme l'a indiqué le rapporteur, de s'en remettre à la sagesse du Sénat.

**

La commission consultée a écarté cette suggestion et proposé, en conséquence, de soumettre le vote des crédits de l'Aviation civile à la sagesse du Sénat.