

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

Equipement.

AVIATION CIVILE

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joesph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 18), 2053 (tome IX) et in-8° 567.

Sénat : 24 et 25 (tomes I, II et III, annexe 18) (1966-1967).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Air France :	
A. — La flotte	6
B. — Le trafic	7
C. — Situation financière	8
D. — Exercice 1966	10
II. — L'U. T. A. (Union des Transports Aériens) :	
A. — La flotte	11
B. — Le trafic	12
III. — Dualité du transport aérien français	15
IV. — Air-Inter	17
V. — Une mutation dans le transport aérien : le transport de fret	22
VI. — Les constructions aéronautiques	27
A. — Le « Concorde »	27
B. — L'avion moyen-courrier à grande capacité	29
ANNEXE. — Trafic régulier des principales compagnies aériennes membres de l'I. A. T. A.	31

Mesdames, Messieurs,

Traditionnellement, votre Rapporteur pour avis présente le budget de l'aviation civile en étudiant successivement l'activité des compagnies, l'évolution du trafic aérien et les constructions aéronautiques. Cependant, il a voulu cette année, après l'examen des crédits proprement dits qui relève de la compétence du Rapporteur spécial de la Commission des Finances, M. Coudé du Foresto, faire précéder son étude de **quelques considérations d'ordre général**. L'aviation commerciale constitue, en effet, un des éléments les plus dynamiques des moyens de transport et elle est appelée à jouer un rôle de plus en plus important dans la vie économique du pays.

A ce sujet, il est intéressant de se demander ce que pourrait être le rôle des élus de la Nation à une époque où les fonctions économiques de l'Etat se développent chaque jour davantage. Comme les grandes administrations et comme l'armée, il est nécessaire que le Parlement adapte ses méthodes à l'évolution des techniques de l'organisation économique de l'Etat, en un mot qu'il se situe dans la perspective d'une très profonde reconversion.

Notre critique sera d'autant moins « émotionnelle » qu'elle n'est pas réservée à telle ou telle forme de régime, mais qu'elle veut combattre un mal résultant d'un vieillissement des structures de la Nation.

Celle-ci, parvenue à un haut degré de civilisation matérielle, subit tout naturellement un engourdissement plein de dangers ; pour ne citer qu'un exemple : est-il raisonnable de subventionner indistinctement et à grand frais tous les modes de transport, sans se préoccuper des choix prioritaires qui doivent intervenir, non seulement en fonction du développement de ces activités, mais encore d'une certaine politique du peuplement et de la décentralisation, et donc d'une « vision » de la réalité française et européenne de demain ?

Alors que nous sommes incontestablement à une époque de mutations, comment ne pas déplorer l'absence d'une prévision à long terme et, quelquefois même, que des prévisions à court terme n'aient pas été respectées. En matière économique, il semblerait que des objectifs devraient être définis par le Parlement, à quinze ou vingt ans de distance.

C'est dans cette perspective que devraient alors intervenir les Plans de cinq ans dont le Parlement définirait plus précisément les options. Après qu'elles aient été mises en forme par les techniciens, leur rédaction, approuvée par le Parlement, deviendrait la loi du Plan et liant aussi bien l'exécutif que le législatif, le budget serait la traduction comptable et annuelle de cette loi.

C'est donc *une conception nouvelle de la responsabilité du Parlement* que nous souhaitons, surtout au fur et à mesure que s'affirme, dans les démocraties occidentales, une certaine personnalisation du pouvoir. Pour jouer son rôle, le Parlement ne doit pas se contenter d'année en année d'approuver ou de critiquer les crédits qui lui sont présentés ; il doit être doté des moyens et des pouvoirs de contrôle *a posteriori* qui lui permettront, sur pièces et sur place, en toute connaissance de cause, de suivre l'évolution de la politique qu'il a approuvée dans la loi du Plan et, si besoin est, de dénoncer les retards qui ont été apportés à son exécution, ainsi que les maladresses ou les fautes qui devraient être sanctionnées par l'exécutif. Il remplirait ainsi sa fonction de contrôle.

En matière de transport, le mot « *coordination* » ne doit pas être synonyme de *stagnation* ou de *paralysie* et la pratique d'une étude des dossiers qui se poursuit à l'échelon horizontal, à l'intérieur des commissions ou des comités qui sont irresponsables par définition, ne doit pas faire perdre de vue qu'une saine vision de la réalité ne peut être prise qu'à l'échelon vertical. C'est, en effet, à cet échelon que s'exercent les responsabilités et que s'engagent les crédits.

A titre d'exemple, il n'est pas défendable de donner la responsabilité du plan de charge de la construction aéronautique à une administration et celle de programmes aussi importants que *Concorde* à une autre, comme l'a signalé M. Dupérier devant l'Assemblée Nationale.

De la même façon, par une harmonisation des méthodes comptables, il serait souhaitable que l'appréciation commerciale des constructeurs soit la même que celle des utilisateurs.

Nous souhaiterions également que, dans le cadre de cette responsabilité verticale, il ne soit pas possible à un exploitant, faute de trouver des pilotes en nombre suffisant, de recruter des instructeurs destinés précisément à les former ! Car s'il est bon que la conception de la coordination soit pensée à l'échelon horizontal, il est nécessaire que la décision d'exécution intervienne à l'échelon vertical, celui de la responsabilité.

Cette conception de la vie parlementaire et administrative apparaîtra sans doute assez nouvelle. Nous avons cru bon de l'évoquer à l'occasion de ces crédits budgétaires, consacrés à une activité essentiellement mouvante et qui, par son caractère même, préfigure la contexture de notre économie de demain.

I. — AIR FRANCE

A. — La flotte.

Au 15 septembre 1966, la flotte directement utilisée par notre compagnie nationale, c'est-à-dire non compris les avions affrétés, loués ou hors exploitation, s'établissait comme suit :

Avions à réaction :

Boeing 707, 25 (dont 1 cargo) ;
Caravelle, 41.

Avions à piston :

Constellation : 8 (dont 1 cargo) ;
Breguet-Deux-Ponts : 6 (dont 5 cargos) ;
DC-4 : 5 ;
DC-3 : 3 (avions d'entraînement).

Mais l'essentiel de l'activité de la compagnie a été, en fait, réalisé par les appareils à réaction qui ont effectué à eux seuls, en 1965, plus de 80 % des heures de vol commercial, avec une rotation moyenne journalière de 8 heures 31 pour les longs courriers et de 6 heures 37 pour les Caravelle.

Les commandes faites ou les options prises concernent les appareils suivants :

8 Concorde ;
6 supersoniques américains ;
4 Boeing 747 ;
4 Boeing 727-200 ;
2 Boeing 707-320 B ;
3 Boeing 707-320 C (dont 1 cargo) ;
3 Caravelle.

Des commandes supplémentaires de Boeing 707 et de Boeing 727-200 sont en cours de négociation.

B. — Le trafic.

L'évolution du trafic de la Compagnie nationale Air France (en passagers-kilomètres, en fret kilométrique et en poste kilométrique) de 1962 à 1965 a été la suivante :

	1962	1963	VARIATIONS 1963-1962	1964	VARIATIONS 1964-1963	1965	VARIATIONS 1965-1964
Passagers/kilomètres transportés (en millions)	5.104,1	5.255,4	+ 2,9 %	5.866,1	+ 11,6 %	6.347,2	+ 8,2 %
Fret kilométrique (en millions de tonnes/kilomètres)	114,4	118,2	+ 3,3 %	121,7	+ 2,9 %	153,6	+ 26,2 %
Poste kilométrique (en millions de tonnes/kilomètres)	33,7	32,4	— 3,9 %	33,6	+ 3,7 %	34,8	+ 3,5 %

De 1962 à 1965, le taux moyen de progression a été de 7,3 % pour les passagers-kilomètres transportés, de 10,3 % pour le fret-kilométrique et de 1,1 % pour la poste-kilométrique. Ces taux peuvent apparaître faibles si on les rapproche de ceux enregistrés au cours de la même période par l'ensemble du trafic aérien mondial (passagers-kilomètres : + 12,6 %, fret-kilométrique : + 19,8 %, poste-kilométrique : + 9,5 %).

Mais la progression d'ensemble du trafic d'Air France s'est trouvée affectée à partir du deuxième semestre 1962 par l'évolution de la situation politique de l'Algérie et, à partir de 1963, par l'apparition, sur le marché du transport, des compagnies africaine et malgache, éléments auxquels est venue s'ajouter la nouvelle répartition, entre les compagnies françaises, de notre trafic vers l'Afrique et Madagascar.

En effet, si l'on fait abstraction de nos relations avec l'Afrique (Algérie comprise), l'ensemble de l'exploitation des autres secteurs d'Air France a connu une progression dont le taux moyen annuel durant la période 1962-1965 a été de 14,8 %, soit nettement plus que la moyenne mondiale (+ 12,6 %).

En revanche, le trafic postal, sensiblement réduit en 1963 spécialement sur les relations entre la France et l'Algérie, n'a depuis que progressé assez faiblement, au rythme de + 3,5 % par an.

Évalué en tonnes-km total, le volume du trafic est passé de 683,3 millions de tonnes-km à 759,75 soit une progression de 11,2 %.

Si l'on considère maintenant l'évolution de l'activité de notre Compagnie nationale par réseau, de 1964 à 1965, on constate en résumé :

- une régression de 24 % sur l'Algérie, de 9,5 % sur les réseaux locaux d'outre-mer et de 0,1 % sur l'Asie ;
- de faibles progrès sur la Méditerranée, sur l'Afrique et Madagascar (+ 2,3 %) ;
- enfin, un accroissement de notable à remarquable sur la métropole (+ 12,6 %), l'Amérique du Sud (+ 14,6 %) et surtout le Proche-Orient (+ 26,5 %) et l'Amérique du Nord (+ 25,7 %).

C. — Situation financière.

Pour la première fois depuis sa création, la Compagnie parvient à l'autonomie financière.

Le solde positif du compte d'exploitation de 1965 est, en effet, égal à 34.431.000 F et le profit net atteint, malgré des charges exceptionnelles, 10.875.000 F.

Cette autonomie financière d'Air France a été obtenue sans concession à la facilité, c'est-à-dire compte tenu d'un calcul des amortissements conforme à celui pratiqué par les compagnies internationales de transport aérien, et d'un approvisionnement convenable du compte d'exploitation au titre des risques encourus.

Il convient de signaler, enfin, que la Compagnie reste soumise, quant à la législation sociale et aux règles fiscales, au régime de droit commun et qu'elle subit les mêmes charges et paie les mêmes impôts qu'une société privée.

Ceci dit, l'amélioration des résultats a été obtenue tant par une compression des dépenses que par la progression du trafic.

Mais certaines ont baissé : les frais financiers, de 15,7 %, car les investissements ayant pu, comme en 1964, être couverts par autofinancement, la dette à long terme, réduite des remboursements contractuels, est passée de 811,3 millions fin 1964 à 665,8 millions fin 1965.

Ainsi des efforts de gestion poursuivis avec ténacité sur les plans administratif, technique et commercial, ont permis de maintenir certains postes de frais stables, ou en très faible hausse : carburants et lubrifiants, frais de transports et de déplacements du personnel, du matériel, des passagers et du fret, frais de gestion générale.

Pour d'autres rubriques importantes, les efforts réalisés ont permis de modérer une hausse inévitable. Ce fut le cas, par exemple, des frais de personnel qui se sont accrus de 6,5 % seulement, en dépit des charges particulières qui sont venues grever, soit le compte d'exploitation seul (prime exceptionnelle au personnel), soit le compte d'exploitation et le compte « pertes et profits » (ajustement complémentaire et rétroactif du personnel navigant).

Au total, les coûts au siège-kilomètre et à la tonne-kilomètre offerts ont été ainsi réduits d'une année à l'autre de 4 %.

Il convient de reconnaître par ailleurs que l'augmentation des dépenses a été également limitée par la stabilité relative de la conjoncture en France et dans le monde et l'expansion de certains secteurs essentiels.

Air France s'est efforcée de tirer le meilleur parti du développement du trafic en faisant porter ses efforts sur le secteur international pour remédier, notamment, à la nouvelle contraction de son activité sur l'Algérie et à la stagnation des mouvements sur l'Afrique.

Influencées par le développement du trafic, les recettes (1.864,2 millions) ont crû plus que les dépenses (7,4 % contre 4,3 %). Cependant, la recette unitaire moyenne a continué à baisser tout spécialement dans le secteur-clé de l'Atlantique Nord, où elle a subi le plein effet des aménagements promotionnels consentis en 1964. Par ailleurs, le trafic a progressé plus rapidement sur les réseaux longs-courriers à recette unitaire faible, et la part du transport de fret, favorisé par des abattements de tarifs, s'est accrue.

A l'accroissement des recettes ont concouru toutes les catégories de ressources : recettes commerciales, locations d'avions, prestations de services divers à des tiers, produits accessoires, commissions et courtages encaissés, produits financiers.

D. — Indications concernant l'exercice 1966.

Les résultats enregistrés au cours du premier semestre de l'année 1966 font apparaître une progression d'ensemble de l'ordre de 12,5 % : nettement plus importante sur le réseau international, en particulier l'Atlantique Nord, que sur les liaisons avec l'Afrique et Madagascar.

Les premiers chiffres connus pour le troisième trimestre sont plus encourageants encore, l'augmentation du trafic atteignant 22,5 % pour les passagers/kilomètres avec un coefficient d'occupation passant de 63,7 % à 66,6 %. Comme précédemment, les meilleurs résultats concernent les lignes longs-courriers (+ 26,2 %).

Compte tenu de cette évolution favorable et de l'amélioration du coefficient de remplissage, le bénéfice net attendu serait d'environ 70 millions.

Votre Commission se félicite de cette amélioration spectaculaire de la situation de notre Compagnie nationale dont l'exploitation il y a trois ans encore était lourdement déficitaire.

Bien que la conjoncture générale du transport aérien explique en partie cette situation, nous estimons équitable de souligner que cette amélioration est également due aux efforts tenaces entrepris par les dirigeants de la société et son personnel pour améliorer la productivité de l'entreprise et conquérir de nouveaux marchés.

Elle souhaite enfin qu'Air France accentue son effort dans le domaine du fret dont le remarquable développement ouvre d'intéressantes perspectives au transport aérien de demain.

II. — L'UNION DES TRANSPORTS AERIENS

A. — La flotte.

1° Composition actuelle.

La flotte de l'U. T. A. comprend, en novembre 1966, 16 appareils dont 7 quadriréacteurs, 2 biréacteurs et 7 quadrimoteurs.

a) Avions à réaction.

NOMBRE	APPAREILS	TYPE
3	DC-8.	33.
3	DC-8.	53 Turbofan.
1	DC-8.	F 55 Cargo.
1	Caravelle.	10 R.
1	Caravelle.	10 B 3 (1).

(1) Qui sera remplacée par une Caravelle 10 R à partir de mars 1967.

b) Avions classiques.

NOMBRE	APPAREILS	TYPE
2	DC-6.	A.
3	DC-6.	B.
1	DC-4.	C 54 A.
1	DC-4.	C 54 A E.

Il convient de noter qu'en raison de la mise en service généralisée des DC-8 sur le réseau des lignes de l'U. T. A., les appareils du type DC-6 seront de plus en plus utilisés en « charters ».

2° Appareils en commande.

Trois DC-8 62 ont été commandés à la société Douglas. La livraison du premier appareil est prévue pour fin 1967. Celle des deux autres interviendra dans le courant de 1968.

Des conversations se poursuivent en vue de l'acquisition d'un quatrième appareil qui sera vraisemblablement du type cargo.

B. — Le trafic.

1° EN 1965.

Les résultats de trafic enregistrés par l'U. T. A. pendant l'année 1965 ont représenté, par rapport aux résultats correspondants de 1964, une augmentation appréciable dans les différents domaines de son activité.

1. Résultats kilométriques.

a) Totaux.

	1964	1965	VARIATION Pourcentage.
Passagers-kilomètres	910.007.000	1.066.655.000	+ 17,2
Tonnes-kilomètres fret.....	24.338.395	30.806.482	+ 26,6
Tonnes-kilomètres poste.....	6.661.318	7.389.862	+ 10,9
Tonnes-kilomètres offertes.....	207.310.925	232.715.349	+ 12,2
Tonnes-kilomètres produites.....	112.895.897	(1) 134.191.550	+ 18,9
Coefficient de remplissage.....	54,5 %	57,7 %	

(1) Soit 14,5 % du trafic total des transporteurs aériens français.

b) Par secteurs.

	1964		1965		VARIATION pourcentage.
	Tonnes- kilomètres.	Coef. Remp.	Tonnes- kilomètres.	Coef. Remp.	
Afrique occidentale et centrale..	30.864.660	58,8	33.620.234	60	+ 8,9
Afrique centrale et équatoriale..	25.189.265	57,7	27.489.688	59,7	+ 9,1
Afrique australe	14.379.408	48,8	16.213.357	55,9	+ 12,8
Extrême-Orient	23.203.146	47,4	33.177.263	57	+ 43
Transpacifique	13.490.115	53,5	19.507.409	51,6	+ 44,6

2. Heures de vol.

En 1965, les heures de vol commercial accomplies par l'U. T. A. ont été, au total, de 27.985 heures parmi lesquelles les deux principaux types d'appareils utilisés par la compagnie ont effectué :

	1964	1965	VARIATION Pourcentage.
DC-8	15.465	16.773	+ 8,5
DC-6	8.422	9.413	+ 11,8

En 1965, les heures de vol accomplies par les appareils frétés à d'autres compagnies, y compris Air-Afrique, ont été de 10.680 heures environ.

2° RÉSULTATS CONCERNANT LES NEUF PREMIERS MOIS DE 1966

Les résultats d'activité de l'U. T. A. pour la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 1966, comparés à ceux des neuf premiers mois de 1965, marquent une progression très sensible ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

1. Résultats kilométriques.

a) Totaux.

	1965 (9 mois).	1966 (9 mois).	VARIATION Pourcentage.
Passagers-kilomètres	795.793.000	1.014.052.000	+ 27,4
Tonnes-kilomètres fret.....	21.768.968	30.990.531	+ 42,4
Tonnes-kilomètres poste.....	5.072.876	6.187.877	+ 22
Tonnes-kilomètres offertes.....	168.397.308	223.581.479	+ 32,8
Tonnes-kilomètres produites.....	98.461.197	128.436.810	+ 30,4
Coefficient de remplissage.....	58,5 %	57,4 %	>

N. B. — Il convient de noter que l'accroissement des tonnes-kilomètres produites correspond à une augmentation sensible des moyens mis en œuvre (+ 32,8 %).

b) Par secteurs.

	1965 (9 MOIS)		1966 (9 MOIS)		VARIATION
	Tonnes-kilomètres.	Coef. rempl.	Tonnes-kilomètres.	Coef. rempl.	Pourcentage.
Afrique occidentale et centrale...	25.030.177	61,3	27.735.370	56,5	+ 10,8
Afrique centrale et équatoriale...	20.085.163	59,8	21.078.268	57,5	+ 4,9
Afrique australe.....	12.218.042	55,5	17.304.571	53,6	+ 41,6
Extrême-Orient	22.926.561	57,7	39.710.628	59,9	+ 73,2
Transpacifique	14.512.707	52,9	18.498.236	53,2	+ 27,5

2. Heures de vol.

Pendant les neuf premiers mois de 1966, le nombre d'heures de vol commerciales a atteint 22.711. On notera l'accroissement du nombre d'heures effectuées en DC-8, parallèlement à la réduction des heures de vol effectuées en DC-6.

	1965 (9 mois).	1966 (9 mois).	VARIATION Pourcentage.
DC-8	12.190	16.254	+ 33,3
DC-6	7.157	4.494	— 37,2

Pendant la même période, les heures de vol accomplies pour les appareils frétés à d'autres compagnies, y compris à Air-Afrique, ont été de 4.758 heures.

III. — DUALITE DU TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS

L'agrément de transport aérien accordé pour vingt ans à la Compagnie privée U. T. A. par arrêté du 17 décembre 1965, a ravivé les polémiques qui s'étaient élevées en 1962, lors des décisions prises par le Gouvernement concernant la définition des domaines d'activité respectifs du secteur public et privé.

Il faut bien reconnaître, en premier lieu, que la France est, au moins en Europe, le seul pays à accorder à une société privée l'exclusivité de l'exploitation de ses droits aériens dans une zone aussi vaste que celle qui a été concédée à l'U. T. A. face au secteur desservi par sa société nationale.

Par ailleurs, la formule adoptée a pu paraître aller à l'encontre de celle qui avait été retenue jusqu'en 1962, à savoir la coexistence sur les lignes de la France d'Outre-Mer à côté d'Air France (instrument choisi du transport aérien français) de compagnies privées, étant entendu que sur les liaisons internationales notre Compagnie nationale représenterait seule notre pavillon.

C'est donc en fait l'accession à l'indépendance de la plus grande partie de notre empire colonial qui, en posant le problème de la survie des compagnies privées, a conduit le Gouvernement à adopter la solution originale qui vient d'être, en quelque sorte, confirmée.

En effet, après quelques hésitations, les pouvoirs publics ont estimé d'une part, de bonne politique et de bonne finance, de tirer parti du potentiel aérien et du réseau commercial de sociétés privées qui demandaient à poursuivre leur activité à leurs risques et périls ; d'autre part, pour éviter la dispersion de nos efforts en Afrique où nous devons faire face à la fois au développement d'Air-Afrique et à la concurrence étrangère, ils ont estimé plus sage de définir le domaine propre à chacun.

Après ce court rappel historique, il nous appartient de juger les résultats acquis. Or, votre Commission ne peut que constater que notre pays a maintenu sa position dans le ciel africain et y a

même accru son trafic tout en instaurant la collaboration la plus fructueuse et la plus amicale avec la Compagnie Air-Afrique, collaboration facilitée sans doute par le caractère privé de la société française en cause.

Elle tient, par ailleurs, à féliciter l'U. T. A. pour le dynamisme dont elle a fait preuve en Asie orientale et en Océanie face à la concurrence américaine et australienne.

Elle observe, enfin, que les deux compagnies privées, maintenant regroupées, ont développé leur activité aussi bien en Afrique qu'en Extrême-Orient et dans le Pacifique sans autre appel à l'Etat que la subvention minimale accordée pour les réseaux intérieurs calédonien et océanien.

Elle ne peut, en conséquence, que souhaiter que la collaboration la plus fructueuse s'établisse entre les grandes compagnies françaises dont les trafics sont souvent complémentaires, notamment dans le Pacifique, et qui contribuent, chacune pour leur part, au développement de notre trafic aérien et au maintien de la présence française sous tous les cieux du monde.

IV. — AIR INTER

A. — Evolution du trafic.

Le trafic assuré par la Compagnie Air Inter a poursuivi sa progression à un rythme qui reste notablement supérieur aux prévisions, le taux d'accroissement de 1965 sur 1964 ressortant à 52,8 % pour les passagers et 48,5 % pour les passagers/kilomètre.

On peut seulement regretter que les principaux efforts portent une fois de plus sur les lignes radiales alors que les liaisons transversales sont d'un intérêt économique évident.

Les résultats connus pour les neuf premiers mois de l'exercice 1966 confirment les précédentes indications. Tout d'abord le taux de progression du trafic se maintient au niveau élevé de 48,4 % et le nombre de passagers transportés au 30 septembre dépasse déjà de près de 100.000 le chiffre atteint pour l'année 1965 tout entière.

Il est donc permis de penser que le chiffre de 1.100.000 passagers sera atteint, voire dépassé. Dans ce domaine également, les prévisions de trafic du Plan demanderaient donc à être rectifiées.

Si le coefficient de remplissage a légèrement baissé : 62,51 % contre 65,78 %, il reste encore à un niveau trop élevé qui traduit le sous-équipement de la Compagnie.

Quant aux résultats par ligne, leur évolution se traduit pour les principales de la manière suivante :

(En pourcentage.)

Bordeaux—Lyon	+ 160
Paris—Nîmes	+ 87
Paris—Bordeaux	+ 64
Paris—Toulouse—Perpignan	+ 62
Paris—Lyon	+ 53
Paris—Clermont	+ 41
Nantes—Lyon	+ 41
Paris—Marseille	+ 26
Lyon—Nice	+ 22
Paris—Strasbourg	+ 20
Lille—Lyon	+ 14
Paris—Brest	+ 2
Paris—Lorient	+ 1

On voit que les résultats sont très variables et qu'en particulier l'expansion des lignes de Bretagne reste très faible.

En revanche, nous constatons cette fois un accroissement notable sur certaines transversales essentielles, telles que Nantes—Lyon et Bordeaux—Lyon où le nombre des places offertes a, il est vrai, été très sensiblement relevé.

Tout en se félicitant de l'augmentation générale de notre trafic aérien intérieur, votre Commission tient à faire observer que la progression constatée ne doit pas surprendre si l'on tient compte du retard considérable qu'avait pris notre pays. Elle rappelle, en particulier, que nous n'avons pas encore atteint dans ce domaine le niveau de l'Espagne (1.900.000 passagers) et que nous restons loin derrière le Royaume-Uni (4.400.000 passagers) et l'ensemble des pays scandinaves (1).

B. — Flotte et prévisions d'équipement.

La Société Air Inter dispose actuellement de 22 appareils :

- 14 turbopropulseurs Vickers-Viscount ;
- 4 Nord 262 ;
- 4 Caravelle (affrétés à Air France).

Pour les quatre années à venir, la composition de la flotte devrait évoluer comme suit :

1967.....	5 Caravelle ;
	15 Viscount ;
	4 Nord 262.
1968.....	8 Caravelle ;
	10 Fokker F. 27 (Friendship) ;
	11 Viscount.
1969.....	10 Caravelle ;
	10 Fokker F. 27 ;
	11 Viscount.
1970.....	12 Caravelle ;
	10 Fokker F. 27 ;
	11 Viscount.

(1) En 1965, le trafic intérieur métropolitain (Corse comprise) a atteint 1.384.000 passagers.

Au plus tard en 1970, il faudra prévoir la mise en œuvre d'avions d'une capacité de l'ordre de 150 places, tels que les Boeing 727-200 ou 737-200, en attendant l'aérobuse de 250 places. Dès aujourd'hui le Gouvernement doit donc envisager de mettre les principaux aérodromes de province en mesure de recevoir ces appareils.

Ces équipements posent naturellement à la Compagnie des problèmes financiers d'autant plus ardues qu'il est difficile de demander à une société en expansion rapide de disposer de ressources d'autofinancement suffisantes.

Dans l'immédiat et après de longues tractations avec les Pouvoirs publics, le problème a été résolu à concurrence d'un tiers par autofinancement, et pour les deux tiers par des prêts consentis par des organismes d'Etat ou para-étatiques.

Pour faire face à ces obligations nouvelles, la Compagnie a procédé à une augmentation de son capital social qui a été portée de 7,5 à 18,7 millions, conduisant à la nouvelle répartition suivante :

	(En pourcentage.)
Air France.....	24,95
S. N. C. F.....	24,95
Caisse des Dépôts et Consignations....	4
Banque de l'Indochine.....	6,49
Banque de Paris et des Pays-Bas.....	6,49
Lazard Frères.....	6,49
U. T. A.....	14,59
Compagnie de navigation mixte.....	4,11
Aigle Azur.....	1,07
Chambres de commerce.....	5,25
Rapides de Lorraine et de Côte d'Azur.	1,60

Votre Commission regrette qu'à l'occasion de cette opération, la structure du capital n'ait pas été modifiée. Elle déplore, en effet, la part importante faite au sein de la Société à une activité concurrente et rappelle qu'aux Etats-Unis une disposition légale interdit à un administrateur d'une Société de transport de siéger au conseil d'une compagnie de transport concurrente.

C. — Convention liant Air-Inter à l'Etat.

L'autorisation valant agrément accordée pour 20 ans à Air-Inter est, aux termes de l'article 6 de l'arrêté du 18 mai 1966, conditionnée par la signature d'une Convention devant définir les rapports de l'Etat et de la Société, et notamment leurs obligations réciproques.

Votre Commission se félicite de cette disposition qui donnera enfin à Air-Inter un statut légal. Elle espère que seront précisés à cette occasion un certain nombre de points, tels que la zone d'action de la Compagnie, les modalités de fixation des tarifs, l'évaluation de la subvention budgétaire et les modalités d'aide des collectivités locales.

A l'occasion de la signature d'un tel texte qui consacre en quelque sorte l'entrée en lice du transport aérien dans l'ensemble des moyens de communication intérieurs, elle souhaite que le Gouvernement pratique dans ce domaine une politique d'équipement coordonné avec les investissements consentis au « rail » et à la route et une politique tarifaire favorisant en priorité l'expansion du trafic

Sur le plan plus général des relations aériennes intéressant les grandes villes de province, elle souhaite que ces dernières soient reliées aux principaux centres européens étrangers, notamment par une prolongation au-delà des frontières des principales lignes radiales, formule qui devrait naturellement être mise au point en collaboration avec la Compagnie Air France.

Au point de vue tarifaire enfin, votre Commission reconnaît que, dans l'immédiat, compte tenu de l'insuffisance de la flotte, face à une demande grandissante, un relèvement modéré du prix des passages peut apparaître indispensable pour parvenir à l'autonomie financière. Mais elle estime qu'il ne peut s'agir que d'une mesure provisoire, la Société devant au contraire s'orienter vers un abaissement sensible des tarifs rendu possible, nous l'espérons, demain par l'utilisation d'appareils de grande capacité et l'augmentation des fréquences.

D. — La détaxe des carburants.

La détaxe théoriquement consentie est soumise en fait à un double plafonnement puisque le crédit total accordé est fixé *ne varietur* et que la détaxe ne peut dépasser une somme donnée par litre.

Or, pour 1967, le crédit inscrit au budget est ramené, pour des raisons inexplicables, de 9,7 à 6,4 millions, alors que la consommation doit suivre une évolution inverse. Sur la base de ce crédit la détaxe serait en fait réduite à 50 %.

E. — La fiscalité.

A partir du 1^{er} janvier, Air Inter sera assujettie à la T. P. S. en ce qui concerne le montant des subventions de l'Etat et l'aide financière des collectivités. Ceci aura, par exemple, pour résultat de ramener la subvention de 4 millions à 3,6 millions. Pour compenser cette perte de recettes, Air Inter serait appelée à demander aux collectivités un relèvement de leur participation. Nous retrouvons là un nouvel exemple de ces transferts de charge de l'Etat aux départements et communes qui constitue un moyen facile mais illusoire d'alléger le budget.

Sur le plan des équipements, Air Inter est soumise à la T. V. A., ce qui a conduit par exemple à payer 20 millions de francs un appareil qui est acheté par Air France, dispensée de la T. V. A., 16 millions de francs.

Votre Commission insiste comme l'a fait à l'Assemblée Nationale le rapporteur M. Duperrier, pour que soient mis fin à de telles anomalies fiscales concernant une société dont on se plaît, par ailleurs, à louer le rôle dans l'aménagement du territoire.

V. — UNE MUTATION DANS LE TRANSPORT AERIEN LE TRANSPORT DE FRET

Après s'être longtemps cantonné dans le transport des personnes et de la poste et avoir ainsi progressivement grignoté le trafic maritime de passagers à longue puis moyenne distance, le transport aérien fait, spécialement depuis quelques années, une part plus importante aux marchandises.

A partir de 1960, en effet, le taux d'accroissement du fret kilométrique a largement dépassé le pourcentage d'augmentation des passagers/kilomètre, ainsi qu'il ressort des indications suivantes concernant l'ensemble du transport aérien mondial :

	1961-1960	1962-1961	1963-1962	1964-1963	1965-1964
Accroissement des passagers/kilomètre	+ 7	+ 11	+ 13	+ 16	+ 20
Accroissement des tonnes / kilomètre de fret	+ 14	+ 17	+ 12	+ 20	+ 28

Mais les chiffres seraient plus parlants encore si l'on considérait la ligne d'Atlantique Nord où la progression annuelle du fret est, depuis plusieurs années, supérieure à 40 %.

Ainsi, suivant certains experts, on peut s'attendre d'ici à 1985 à ce que le fret l'emporte en tonnage sur les passagers.

L'évolution qui se manifeste actuellement devrait, en effet, s'accélérer notablement à brève échéance en raison de la mise en œuvre prochaine d'appareils à grande capacité tels que les Boeing 747 et les C 5 A américains susceptibles d'emporter respectivement 93 et 140 tonnes, des avions comme le Boeing 707 « 320 C » et le D C-8 F acquis récemment par Air France et l'U.T.A. pouvant déjà transporter de 35 à 40 tonnes sur 4.000 km.

Dans l'état actuel de la technique, on estime que les marchandises dont le coût dépasse 10 F au kg sont justiciables du transport aérien, mais il est certain que la mise en œuvre d'avions cargos géants et l'abaissement des tarifs qui en résultera permettra d'ache-

miner par avion une catégorie toujours plus importante des marchandises diverses non pondéreuses qui représentent, d'après certaines estimations, 4 % du tonnage des produits transportés par voie maritime.

Si l'on considère qu'à l'heure actuelle, sur les relations Europe-Amérique du Nord, l'avion a transporté 160.000 tonnes sur plus de 400 millions, soit 0,04 %, on voit que la marge de développement est considérable même dans l'hypothèse d'un trafic global stationnaire (1).

De telles perspectives doivent inciter nos transporteurs à s'équiper en matériels aériens appropriés et nos ingénieurs à prévoir les installations au sol adaptées.

Votre Commission estime utile d'attirer sur ce point l'attention des pouvoirs publics et de nos transporteurs dont certains ne semblent pas avoir pris suffisamment conscience de cette véritable mutation intéressant aussi bien le trafic international que les liaisons intérieures.

Nous avons, d'ailleurs, pensé utile dans le cadre de ce chapitre de donner quelques indications sur les orientations de la politique du fret de nos deux grandes compagnies aériennes :

A. — Air France.

Après une progression relativement faible de 1960 à 1964, due essentiellement à la réduction de son activité sur les réseaux algériens et africains, le trafic de fret de notre Compagnie nationale a fait, en 1965, un véritable bond en avant dû en grande partie à la mise en œuvre sur l'Atlantique Nord d'un avion tout cargo : le Boeing 707 « 320 C », d'une capacité d'emport de 40 tonnes.

Après cette augmentation de 27 % du volume des marchandises acheminées, la part du fret a atteint 20,2 % des tonnes kilométriques totales réalisées contre 17,8 en 1964.

En dehors du secteur de l'Atlantique Nord sur lequel la progression a été supérieure à 50 %, on a pu constater une amélioration sensible sur les liaisons avec la Suisse (+ 67 %), l'Europe Orientale (+ 28 %), l'Italie (+ 25,9 %) et la Grande-Bretagne (+ 35 %).

(1) Selon les déclarations d'un des dirigeants de la Société Lockheed, le nombre des tonnes/km de fret pourrait passer de 9 milliards en 1965 à plus de 40 en 1975 et atteindre 90 en 1980.

En 1966, l'accroissement du transport des marchandises s'est poursuivi à un rythme élevé et l'on peut estimer que le tonnage acheminé cette année dépassera de 18 à 20 % celui atteint en 1965.

Notre Compagnie nationale s'est préoccupée depuis plusieurs années déjà de cette expansion du fret aérien et a aménagé sa flotte en conséquence.

En effet, en dehors des avions de passagers qui assurent encore actuellement, grâce aux disponibilités qu'offrent leurs soutes, près de 70 % du transport de marchandises, elle a à la fois transformé certains avions en cargos volants et acquis un matériel convertible qu'on peut assimiler aux paquebots mixtes en service dans les compagnies de navigation.

C'est ainsi qu'Air France dispose aujourd'hui, en dehors du Boeing « Pelican » récemment acquis, de 6 Breguet Deux-Ponts d'une capacité de 13 tonnes et de 2 « Super-Constellation » pouvant enlever 14 tonnes (1).

Cette flotte permet à notre Compagnie d'assurer un service cargo régulier entre Paris et un certain nombre de grands centres étrangers tels que New York, Montréal, Londres, Bristol, Francfort, Berlin, Zurich, Moscou, Alger, Casablanca, Tunis et Tananarive, tandis que, sur la France, en liaison avec l'Aéropostale, des services sont également assurés vers Bordeaux, Toulouse, Paris, Nice, Marseille, Ajaccio et Bastia.

Ce réseau pourra être notablement étendu et renforcé lorsque notre Compagnie aura reçu son deuxième Boeing cargo qui entrera en service aux côtés du premier à l'automne 1967.

De plus, la mise en service, en 1968 et 1969, de moyens courriers Boeing 707-200, dont la capacité de soute est six fois plus importante que celle de la « Caravelle », permettra d'augmenter largement le trafic de fret sur les liaisons européennes.

Par ailleurs, sur le plan commercial Air France, qui a créé à Paris une agence de fret et aménagé à Orly un vaste entrepôt, s'efforce d'amener au transport aérien le réseau des groupeurs et des commissionnaires de transport jusqu'ici traditionnellement orientés vers le fer, la route et la navigation maritime.

Grâce à cette politique conduite activement par la division « cargo » de sa direction commerciale, Air France espère conserver la place honorable qu'elle occupe depuis plusieurs années dans les compagnies aériennes non spécialisées dans le transport de fret.

(1) Qui seront retirés du service à la fin de 1967.

B. — L'Union des Transports aériens.

1° *Considérations générales.*

La politique de la Compagnie en matière de fret est orientée vers le transport aérien de tonnages de plus en plus importants, permettant la mise en œuvre d'une exploitation régulière « tout cargo ».

L'expansion dans ce domaine restait subordonnée à la possession de l'outil nécessaire, c'est-à-dire d'un appareil spécifique spécialisé tel que le DC-8-F récemment acquis par l'U. T. A. Cet avion est, notamment, équipé d'un système de palettisation permettant le chargement et le déchargement rapide de 40 tonnes de fret environ.

La possession d'appareils cargo est par ailleurs susceptible d'abaisser sensiblement le prix de revient des transports de fret. C'est ainsi que dès le premier mois d'exploitation du DC-8-F par l'U. T. A., le bilan financier des vols cargo s'est révélé positif alors que le déficit d'exploitation aurait été avec le DC-6 de l'ordre de 1 million de francs.

La baisse des tarifs qui doit en résulter permettra de drainer vers le transport aérien de nouvelles catégories de marchandises. Dans cette perspective des accords particuliers ont été passés avec des entreprises de transport pour permettre des liaisons intervilles de plus en plus rapides.

2° *Fret transporté sur les liaisons franco-africaines.*

Le tonnage de fret transporté sur l'Afrique contractuelle (A. O. C. et A. C. E.) par l'Association U. T. A. - Air-Afrique, a représenté :

Dans le sens Nord-Sud :

— en 1965	4.740 tonnes
— en 1966	5.300 tonnes (+ 12 %)
— en 1967 (prévision)	7.400 tonnes (+ 30 %)

Dans le sens Sud-Nord :

— en 1965	2.883 tonnes
— en 1966	3.100 tonnes (+ 10 %)
— en 1967 (prévision)	5.500 tonnes (+ 70 %)

Activité Inter-Etats :

— en 1965	2.960 tonnes
— en 1966	4.100 tonnes (+ 38 %)
— en 1967 (prévision)	10.000 tonnes (+ 15 %)

La participation de l'U. T. A. à ces trafics est sensiblement égale à la moitié.

Quant aux recettes produites par le transport de fret, leur augmentation a été de 19 % en 1965 par rapport à 1964, sera de 20 % environ en 1966 par rapport à 1965 et doit atteindre 35 % en 1967 par rapport à 1966.

Sur l'Afrique du Sud, où la progression pour les 9 premiers mois de 1966 a été de 50 % par rapport à la période correspondante de 1965, le fret a représenté en 1965 : 14 % des recettes totales de la Compagnie, représentera en 1966 : 16 % et, selon la prévision, devrait atteindre 20 % en 1967.

Précisons en terminant que l'objectif poursuivi par l'U. T. A. est d'assurer en 1972 le transport de plus de 40.000 tonnes de marchandises sur l'ensemble de l'Afrique, et de quelque 7.500 tonnes sur l'Extrême-Orient et le Pacifique Sud.

VI. — LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Comme l'an dernier, et nous pouvons même dire plus encore qu'en 1966, l'essentiel des crédits prévus pour la participation aux dépenses d'études et de prototypes est consacré à l'avion supersonique « Concorde ».

A ce titre, on trouve en effet, en crédits de programme, sur un total de 742.750.000 F, une dotation de 741.000.000 de francs, dont 676 millions pour l'avion proprement dit, 31 millions de dépenses annexes et 34 pour la construction d'une piste d'essais à Toulouse. Ce crédit rapproché des 370 millions de francs inscrits au budget de 1966 représente une augmentation inhabituelle de 100 %.

La quasi-totalité de notre effort dans le domaine d'investissements aéronautiques qui conditionnent l'avenir de notre aviation commerciale est donc mobilisée pour une opération d'un intérêt technique incontestable mais dont la réalisation n'est pas sans aléas possibles (1), la valeur commerciale de l'affaire apparaissant, par ailleurs, assez problématique.

Afin d'en juger objectivement, nous pensons utile de donner ici quelques précisions concernant ce « supersonique » franco-anglais et le projet, toujours dans les cartons, de l'appareil moyen courrier à grande capacité.

A. — Le « Concorde ».

Il s'agit, rappelons-le, d'un appareil supersonique quadri-réacteur équipé de moteurs « Bristol Olympus 593 », susceptible d'emporter 136 passagers à 6.000 kilomètres, à la vitesse de 2,2 machs, soit, à la hauteur de 20.000 mètres environ, 2.200 km/h.

La mise au point de l'avion se poursuit au rythme prévu et les essais en vol du réacteur sont actuellement en cours. Le premier vol du prototype reste donc fixé au 28 février 1968.

En ce qui concerne la mise en service, les retards pris dans les commandes de matériels entraîneront sans doute un certain report de la date prévue et l'on peut penser que les livraisons à l'aviation commerciale n'interviendront pas avant le milieu de 1971.

(1) En particulier, il ne nous apparaît pas que le problème posé par le « bang » sonique soit encore résolu, notamment dans le cas de survol des régions habitées.

Quant au bilan financier de l'affaire, nous nous permettons de rappeler que le coût de développement de l'appareil avait été évalué, en novembre 1962, à 1.290 millions, alors qu'on est parvenu aujourd'hui à 7.000 millions : différence faisant apparaître une sous-estimation certaine au départ.

Il est vrai de dire que le premier chiffre visait un appareil nettement moins spacieux et moins puissant que l'avion actuellement défini et que cette évaluation ne comprenait pas, comme le chiffre aujourd'hui retenu, la fabrication de deux prototypes, de deux avions de présérie et de deux cellules d'essai, ainsi qu'une provision pour les mises au point éventuelles à réaliser sur les premiers avions à construire.

Nous pouvons donc espérer que l'estimation actuelle n'entraînera pas de nouvelles surprises.

Quant à l'aspect commercial du problème déjà évoqué plus haut, il dépend de la réponse qui sera donnée aux deux questions suivantes :

— Dans quelle mesure la clientèle aérienne sera-t-elle disposée à payer un gain de temps de l'ordre de 40 % — c'est-à-dire 3 heures sur l'Atlantique Nord — par un supplément de tarif de 30 à 40 % alors que la durée d'acheminement du centre des villes aux aéroports restera équivalente dans tous les cas ;

— Même dans l'hypothèse où la formule supersonique attirera un nombre suffisant de personnes, quelle sera la vie commerciale d'un appareil qui aura au départ, pour concurrent, un avion subsonique bon marché et, 3 ou 4 ans plus tard, un appareil américain supersonique également plus économique en raison de sa grande capacité de transport.

Quoi qu'il en soit, votre Commission prend acte avec satisfaction des 65 options déjà confirmées à ce jour et des 12 « interventions » d'achat supplémentaires qui se sont manifestées, portant à 77 le nombre des commandes probables. Pour la réussite de l'opération, il lui apparaît en tout cas indispensable que le projet franco-britannique conserve l'avance de 3 à 4 ans qu'il a actuellement sur les projets américains intéressant des avions nettement plus spacieux et plus rapides.

B. — L'avion moyen-courrier à grande capacité.

Si nous revenons encore une fois sur ce sujet c'est, tout d'abord, pour constater que « budgétairement parlant » le projet peut paraître complètement abandonné en dépit de son intérêt commercial évident. Cependant, et si nos renseignements sont bien exacts, l'affaire se présente au contraire actuellement sous les auspices les plus favorables.

En premier lieu, les différentes sociétés intéressées à la construction de l'appareil sont enfin parvenues à un accord concernant sa forme et sa capacité. L'avion ainsi défini par les constructeurs français représentés par Sud-Aviation, Hawker Siddeley et le groupe allemand présidé par le Docteur Frydag, serait un biréacteur de section cylindrique pouvant emporter 250 passagers à 1.500 kilomètres à la vitesse de 900 km/h.

L'appareil serait équipé, au moins au début, de réacteurs « J. T. 9 » du même type que ceux prévus par Pratt et Whitney pour les avions géants Boeing 747. Toutefois, la société « Rolls Royce » envisage de mettre au point un réacteur de meilleur rendement qui pourrait être monté dans la suite sur ce nouvel Air-Bus.

Le coût total de construction de l'avion est évalué à 1.600 millions, non comprise la participation à la mise au point du moteur Rolls Royce. Cette somme est à répartir par tiers entre les trois pays constructeurs.

Compte tenu du développement actuel du trafic, on estime que les besoins en moyens courriers à grande capacité sont de l'ordre de 600 appareils d'ici 1978.

Même en tenant compte de la présence, presque certaine, d'un concurrent américain, un marché intéressant s'ouvre donc pour cet avion à condition, bien entendu, que sa mise en service intervienne en 1971-1972. Mais pour respecter un tel délai, il est indispensable qu'une décision soit prise par les trois gouvernements au plus tard à la fin de l'année en cours.

Votre Commission insiste donc vivement afin que tout soit mis en œuvre du côté français pour permettre le lancement de cette

fabrication. Si, en effet, l'Europe et la France devaient laisser passer l'occasion qui s'offre, elles seraient pratiquement éliminées du marché aéronautique civil pour dix ans au moins.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant l'Aviation civile et commerciale.

ANNEXE

Trafic régulier des principales compagnies membres de l'I. A. T. A. en 1965.

COMPAGNIE	T-KM RÉALISÉES (millions).				COEFF. charg. total %.	PASS.-KM réalisés (millions et rang).	COEFF. occ. %.	PASSAGERS transportés (rang).	NOMBRE d'appareils au 31-12-65.	EFFECTIFS au 31-12-65.
	Total.	Pass.	Fret *.	Poste.						
UAL	2.185,8	1.710,7	338,6	136,4	48,2	19.712,9 (1)	55,1	17.193.913 (1)	282	36.268
PAA	2.158,5	1.306,8	607,3	244,3	60,3	14.272,6 (4)	55,5	5.576.704 (7)	115	28.168
TWA	1.902,2	1.440,1	366,0	96,0	44,3	16.454,9 (2)	53,9	8.659.056 (4)	155	27.912
AMERICAN	1.733,5	1.276,9	401,1	55,5	49,1	14.798,0 (3)	58,9	11.507.272 (3)	168	25.546
EAL	1.283,4	1.135,3	111,9	36,1	48,3	12.803,1 (5)	57,3	14.861.004 (2)	178	22.010
BOAC	863,9	619,0	197,3	47,5	48,9	7.029,1 (6)	56,0	1.298.637 (25)	42	18.899
AIR FRANCE	736,8	551,7	150,4	34,7	58,5	6.129,6 (8)	56,1	3.939.846 (10)	113	23.893
DELTA	715,7	597,7	93,0	25,0	50,0	6.926,1 (7)	58,3	6.514.448 (6)	92	11.560
NORTHWEST	660,7	464,8	122,4	73,5	46,9	5.316,8 (10)	53,8	4.593.462 (9)	64	7.580
AIR CANADA	623,3	505,0	93,4	24,9	51,1	5.701,5 (9)	64,9	4.673.754 (8)	78	12.709
LUFTHANSA	519,7	362,9	133,3	23,4	58,3	3.784,9 (13)	53,2	2.955.479 (14)	61	14.990
KLM	512,5	300,6	198,7	13,2	55,1	3.342,1 (15)	52,8	1.620.793 (22)	38	13.811
ALITALIA	457,1	343,0	100,9	13,2	52,7	3.811,3 (12)	54,8	2.941.311 (15)	67	9.090
NATIONAL	426,2	369,4	44,5	12,2	41,1	4.285,8 (11)	52,5	3.574.960 (11)	40	5.409
SAS	397,4	282,8	92,2	22,5	59,9	3.188,7 (16)	53,5	3.066.886 (13)	51	12.552
BEA	372,3	311,3	52,8	8,3	58,9	3.717,2 (14)	62,6	6.603.370 (5)	100	18.925
JAL	348,3	256,7	71,3	20,2	56,2	2.937,9 (17)	54,7	2.073.286 (16)	33	9.133
QANTAS	342,3	230,5	81,2	30,7	52,4	2.471,4 (19)	55,7	382.217 (47)	24	9.085
BRANIFF	311,2	252,4	46,0	12,8	49,3	2.903,8 (18)	54,0	3.371.985 (12)	62	6.206
SWISSAIR	288,9	220,9	56,1	11,9	53,6	2.435,5 (20)	54,7	1.894.998 (18)	30	8.922
CONTINENTAL	235,5	192,3	36,7	6,5	41,4	2.231,2 (21)	48,3	1.865.346 (19)	26	4.015
IBERIA	220,6	191,4	22,2	6,9	55,1	2.174,1 (22)	58,0	2.066.173 (17)	57	8.765
SABENA	207,4	147,1	55,2	5,1	56,6	1.634,6 (24)	53,1	973.769 (29)	45	10.041
FLYING TIGER	186,3	»	184,3	2,1	73,9	» (s)	»	»	26	1.666
CPAL	179,7	151,5	23,5	4,6	51,8	1.648,1 (23)	55,8	596.797 (40)	17	2.906
VARIG	179,0	129,9	45,0	4,1	63,2	1.585,8 (25)	59,4	1.158.862 (27)	99	10.337
AIR INDIA	152,2	98,7	46,1	7,4	48,8	1.074,0 (30)	47,2	219.474 (60)	8	7.289
TAA	151,9	126,4	22,1	3,3	66,1	1.387,7 (26)	66,1	1.799.151 (21)	72	5.749
EL AL	149,6	119,9	27,6	2,2	59,1	1.331,4 (27)	60,1	288.336 (55)	7	2.749
ANSETT-ANA	145,4	95,7	46,4	3,4	62,8	1.278,1 (28)	65,1	1.597.185 (23)	54	5.015
SAA	134,7	100,7	29,2	4,7	55,9	1.144,4 (29)	57,0	693.267 (36)	31	3.750
AVIANCA	131,1	89,4	39,7	2,0	61,4	1.017,6 (32)	55,9	1.814.615 (20)	45	7.382
UTA	128,5	92,6	28,7	7,3	56,6	1.028,7 (31)	55,9	192.034 (62)	15	4.155
PIA	115,1	81,4	30,3	3,4	65,0	923,6 (36)	68,0	705.768 (35)	23	9.455
IAC	107,6	85,6	12,4	9,5	72,1	965,1 (33)	68,7	1.185.843 (26)	64	11.615
AERO ARGENTINAS	99,3	87,5	8,0	3,8	72,8	948,2 (34)	71,0	727.113 (34)	40	6.105
SEABOARD WORLD	98,7	»	82,8	15,9	68,3	» (s)	»	» (s)	11	1.164
AERONAV. MEXICO	97,1	81,2	13,8	1,2	55,7	936,7 (35)	58,4	847.164 (32)	27	3.249
AIR AFRIQUE	81,8	48,3	28,1	5,4	63,9	536,4 (43)	54,0	270.928 (57)	9	2.651
CSA	76,1	59,6	12,7	3,9	61,5	680,4 (38)	64,2	1.123.330 (28)	37	3.449
PAL	66,4	52,6	12,8	1,0	61,2	728,8 (37)	60,5	1.487.829 (24)	45	3.496
TAP	63,7	55,5	4,5	3,7	58,7	628,6 (39)	62,3	337.883 (52)	12	2.472
PANAGRA	63,6	41,0	19,5	3,1	65,0	447,9 (48)	64,1	158.172 (66)	7	1.383
LAN	60,7	44,7	15,3	0,7	72,1	483,7 (45)	63,8	439.881 (44)	29	2.615
BUA	59,6	29,7	29,0	1,0	49,2	328,8 (57)	47,2	147.417 (68)	27	2.400
UAA	59,5	52,6	6,1	0,8	47,1	569,5 (40)	48,0	365.001 (49)	24	4.066
IRISH INTERNAT'L	58,2	43,0	14,7	0,5	62,9	498,9 (44)	68,7	101.809 (76)	4	439
GARUDA	56,6	45,9	8,9	1,7	56,2	545,8 (41)	65,3	411.695 (46)	35	5.878
OLYMPIC	55,6	45,7	8,3	1,6	63,7	542,3 (42)	60,6	771.977 (33)	16	2.773
MEA-AIR LIBAN	52,0	41,1	9,4	1,5	55,0	457,0 (47)	49,1	322.284 (53)	10	3.234
EAAC	48,6	30,3	15,5	2,7	54,3	351,1 (56)	49,8	242.480 (59)	16	3.093
VIASA	46,9	36,6	9,0	1,3	52,3	386,1 (54)	49,3	115.169 (74)	3	360
AIR NZ	43,1	37,9	4,0	1,2	62,1	499,0 (51)	63,1	184.825 (63)	6	1.607
AEROLIN. PERUANAS	42,7	39,6	2,6	0,5	47,7	393,2 (52)	52,8	99.091 (77)	3	708
NZNAC	42,4	34,1	7,6	0,7	69,9	402,9 (50)	72,7	922.346 (31)	32	2.330
VASP	42,2	36,7	4,7	0,7	59,3	470,4 (46)	54,4	605.327 (39)	53	4.343
CRUZEIRO do SOL	40,1	32,8	5,4	1,9	61,1	414,5 (49)	63,8	521.505 (42)	49	4.121
AER LINGUS	39,9	32,3	7,1	0,5	62,8	397,0 (53)	63,6	947.591 (30)	22	4.154
FINNAIR	39,4	32,2	5,6	1,5	48,2	363,0 (55)	50,6	690.937 (37)	23	2.081
ETHIOPIAN	30,4	20,7	8,0	1,6	38,0	233,2 (61)	34,5	176.312 (65)	23	1.833

COMPAGNIE	T-KM RÉALISÉES (millions).				COEFF. charg. total %.	PASS.-KM réalisés (millions et rang).	COEFF. occ. %.	PASSAGERS transportés (rang).	NOMBRE d'appareils au 31-12-65.	EFFECTIFS au 31-12-65.
	Total.	Pass.	Fret *.	Poste.						
CUBANA	29,1	23,3	5,1	0,7	71,8	281,1 (59)	74,1	424.366 (45)	20	1.954
JAT	27,9	25,4	2,0	0,6	56,3	297,5 (58)	58,2	506.546 (43)	21	1.743
TMA	26,3	»	26,3	»	72,2	» (*)	»	9.988 (95)	8	700
AVIACO	24,6	18,8	4,1	1,8	62,9	221,0 (65)	62,4	667.327 (38)	13	425
NIGERIA AIRWAYS ...	24,1	18,2	4,6	1,3	48,0	202,7 (66)	53,2	152.313 (67)	13	2.331
AUA	23,8	21,2	2,0	0,6	53,5	230,2 (62)	50,1	348.055 (51)	11	1.396
LOT	22,5	19,2	2,1	1,2	49,8	229,3 (63)	57,8	349.437 (50)	27	2.369
THY	21,8	19,6	1,6	0,6	69,5	226,7 (64)	65,5	379.377 (48)	31	1.400
AIR VIETNAM	21,3	18,6	2,4	0,3	71,8	241,3 (60)	74,3	572.664 (41)	30	1.869
KUWAIT AIRWAYS ...	21,1	17,3	3,5	0,2	43,7	201,4 (67)	43,5	121.015 (71)	8	1.148
AIR CONGO	19,3	12,5	6,3	0,4	61,8	131,6 (71)	66,0	202.917 (61)	50	3.314
IRANAIR	17,9	16,4	1,4	0,1	51,3	170,5 (68)	51,2	282.841 (56)	14	1.350
GHANA AIRWAYS ...	17,7	13,1	4,2	0,4	35,4	149,7 (70)	42,4	119.511 (72)	12	1.290
CAAC	15,3	13,3	1,6	0,4	63,3	158,4 (69)	61,8	264.986 (58)	16	1.389
CAT	13,6	11,6	1,7	0,2	45,4	131,1 (72)	44,5	184.275 (64)	3	1.425
SUDAN AIRWAYS ...	12,2	9,9	1,9	0,4	38,9	110,9 (73)	36,4	86.109 (82)	11	1.051
TUNIS AIR	11,3	9,8	1,3	0,3	62,6	110,3 (74)	67,2	118.887 (73)	5	417
FLUGFELAG	10,4	8,9	1,3	0,3	61,4	97,4 (75)	61,3	131.050 (69)	8	326
LIA	9,4	7,0	2,2	0,2	32,7	73,8 (77)	38,1	28.154 (90)	5	481
BRITISH EAGLE	7,4	7,0	0,4	»	41,8	79,9 (76)	41,2	92.170 (78)	23	2.322