

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur
le projet de loi de finances pour 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Chamant, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Marcel Daunay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimsaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lachenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Moisson, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmentier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenet, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Pusch, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepted, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légis.) : 1983 et annexes, 1166 (annexe 42), 1170 (tome XVII), et ss-8° 200.

Sénat : 94 et 95 (annexe 32) (1982-1983).

SOMMAIRE

	Pages
I.- CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN	5
II.- LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE	9
<i>A. La flotte</i>	9
<i>B. Le trafic</i>	10
1. Résultats enregistrés en 1981	10
2. Premiers résultats enregistrés en 1982	12
<i>C. Situation financière</i>	12
III.- U.T.A.	15
<i>A. La flotte</i>	15
<i>B. Le trafic</i>	16
1. Résultats enregistrés en 1981	16
2. Premiers résultats enregistrés en 1982	17
<i>C. Situation financière</i>	17

IV.- AIR INTER	19
A. La flotte	19
B. Evolution du trafic	19
C. Incidence de la politique tarifaire	20
D. Premiers résultats de l'exercice 1982	21
E. Charges et situation financière	21
 V.- L'AEROPORT DE PARIS	 23
A. Evolution du trafic	23
1. Passagers	23
2. Frêt	23
B. Premiers résultats enregistrés en 1982	24
C. Répartition des Compagnies entre Roissy et Orly	24
D. Situation financière	25
 VI.- AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER	 27
A. Evolution du trafic	27
1. Passagers	27
2. Le frêt	28

VII.- LES COMPAGNIES AERIENNES INTERIEURES DE « 3^e NIVEAU »	31
1. Evolution en 1982	31
2. Situation financière	33
VIII.- LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES	35
A. Les airbus A 300 et A 310	35
1. Le marché	35
2. Résultats 1981 et 1982 et perspectives	36
B. Une version améliorée de l'Airbus : l'A 300-600	36
C. L'Airbus A 320	37
D. L'A.T.R. 42	38
E. Les moteurs d'avions	38
F. Le CFM 56	38
G. Le CFT-50 et la version CF6-80A1	39
CONCLUSION	41
EXAMEN EN COMMISSION	43

I.- CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN

Comme nous l'avions déjà souligné l'an dernier, le transport aérien international aura connu en 1981 et au début de 1982 une situation particulièrement difficile.

Alors que le premier choc pétrolier fut en fait rapidement absorbé, le second, aggravé par la politique américaine de dérégulation et l'affaiblissement du rôle de l'I.A.T.A. a acculé les plus grandes compagnies à une situation financière les plaçant au bord de la faillite.

En effet, après une croissance moyenne annuelle de 10% de 1975 à 1979, la progression du trafic a chuté, en 1980, à 4% aux USA et à 2% pour l'ensemble des entreprises adhérentes à l'IATA et, dans un premier temps, certaines d'entre elles, croyant ainsi remonter la pente, ont eu recours à des baisses inconsidérées de tarif qui n'ont fait qu'aggraver leur situation et celle de leurs concurrents. L'ensemble du transport aérien mondial connu ainsi, en 1981, un déficit de 1,6 milliards de dollars.

On mesurera l'ampleur de ces difficultés en notant que, pour une compagnie telle que la PANAM, autrefois florissante, les pertes d'exploitation ont été de 377,4 millions de dollars en 1981. Pour réduire cette hémorragie financière, cette entreprise a engagé une politique particulièrement rigoureuse qui fait honneur au civisme de son personnel. Les cadres ont, en effet, accepté une réduction de 25% de leurs salaires, tandis que le personnel navigant consentait à voler 15 heures de plus par mois pour une rémunération plus faible, ces mesures s'accompagnant d'une réduction des dessertes et d'une rationalisation de la flotte.

Après un premier trimestre 1982 qui paraît avoir marqué le « creux de la vague », ces remèdes pratiques imités par les « grands » du transport aérien des USA ont commencé à porter leurs fruits puisque, pour la première fois, depuis 1979, au cours du deuxième semestre de cette année, des résultats positifs ont pu être dégagés par les 11 « majors » américains.

Mais les responsables des compagnies d'Outre-Atlantique, actuellement moins pessimistes, sont aujourd'hui conscients comme leurs confrères européens, que ces mesures ne seront que des palliatifs sans lendemain si l'on n'en revient pas à une saine concurrence basée sur une discipline tarifaire excluant tout dumping. On ne peut donc que regretter sur ce point les réserves manifestées encore aujourd'hui par l'administration américaine visiblement peu disposée au nom du libéralisme à accepter toute réglementation concertée.

SITUATION PARTICULIERE DES COMPAGNIES EUROPEENNES

Une étude récente portant sur 13 compagnies représentant 93% du trafic aérien de notre continent, montre que leur situation, sans être brillante, a été jusqu'ici sensiblement moins affectée que celle de leurs concurrents du reste du monde.

C'est ainsi que leurs pertes d'exploitation n'ont pas dépassé 1,9% de leur chiffre d'affaires en 1980 (contre 2,7% pour l'IATA) et 0,2% (contre 2,4%) en 1981. En outre, ces compagnies ont dégagé un « cash flow » de 250 millions de dollars (contre 0 pour l'IATA).

Un examen plus précis fait toutefois apparaître pour 1981 des situations très différentes :

- très difficiles pour Laker (en faillite), les British Airways (plus de six milliards de francs de pertes), Alitalia (- 600 MF), Olympic et Sabena,

- difficiles pour Air France (- 370 MF) et la Lufthansa (déficit comblé artificiellement par des ventes d'avions),

- satisfaisantes pour U.T.A., Ibéria, KLM et Swissair.

Cependant, toutes les compagnies sont préoccupées par la disparition de leurs réserves financières, et la plupart d'entre elles sont hors d'état de faire face au renouvellement de leurs flottes dont le coût est aggravé par la hausse du dollar et celle du loyer de l'argent.

N'étant pas en mesure, comme leurs concurrentes américaines, de recourir à des mesures impossibles à concevoir de ce côté-ci de l'Atlantique, cumulant licenciements massifs, baisses de rémunérations et abandon de la notion de service public, les compagnies européennes ne peuvent espérer surmonter leurs difficultés que par une gestion rigoureuse, une politique commerciale active et coordonnée, excluant toute attitude de facilité, et une sensible réduction de leurs achats d'appareils nouveaux qui pèse déjà nettement sur les commandes d'avions longs courriers.

Dans la meilleure hypothèse, il apparaît cependant difficile que la présente crise puisse être surmontée avant deux à trois ans, sous réserve d'une reprise de la croissance économique mondiale et d'une remise en ordre de la situation monétaire internationale dont le mauvais état constitue le frein le plus évident au développement des échanges et des investissements.

II.- LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

A. LA FLOTTE

Au 1er novembre 1982, la flotte de la compagnie se présentait comme suit :

Concorde	7
Boeing 747 (mixte et combiné)	25
Boeing 727	29
Airbus A 300 (B2 et B4)	21
Boeing 747 Cargo	6
TOTAL	95

On aura une meilleure appréciation du rôle exact des différents appareils en service en 1981 en notant que les Boeing 747 gros porteurs ont représenté à eux seuls 59% de l'offre de transport de la compagnie, contre 16,9% pour les Airbus, 13,7% pour les Boeing 727 et seulement 3,9% pour les Boeing 707 et 0,3% pour les Caravelle.

A signaler dans ce domaine le taux exceptionnellement élevé d'utilisation des Boeing 747 « combinés » qui ont volé en moyenne 12 h 36 par jour !

Les appareils en commande sont actuellement les suivants : 12 Boeing 737 livrables en 1983 et 5 Airbus A 310 livrables en 1984 et 1985. Notons en outre des options concernant 10 Airbus A 310 et 4 Boeing 747.

Le retrait progressif d'exploitation des Caravelle posait depuis l'an dernier le problème de leur remplacement par des appareils moyens courriers plus modernes. La Compagnie Air France avait dans ce but jeté son dévolu sur le Boeing 737, mais cette décision avait été jusqu'à présent bloquée par l'opposition du personnel navigant de l'entreprise exigeant que ces appareils soient pilotés à trois alors qu'ils sont partout hors de France pilotés à deux (pilote et copilote) sans que la sécurité en soit affectée.

C'est ainsi que, faute d'avions adéquats, certaines liaisons n'ont pu être ouvertes telles que Paris-Gênes et Paris-Dublin, ou ont été supprimées (Paris-Stuttgart).

De plus, la Compagnie a subi un handicap important vis-à-vis des compagnies concurrentes équipées d'appareils modernes de 100 à 110 places, malgré les accords d'exploitation conjointe avec certaines compagnies étrangères (Paris-Prague, Paris-Budapest, Paris-Bruxelles) ou l'utilisation d'appareils de compagnies françaises de troisième niveau.

Nous ne pouvons donc que nous féliciter de l'accord récemment intervenu entre la direction d'Air France et son personnel, à l'instigation de M. le Ministre des Transports, qui a permis de débloquer cette regrettable situation en autorisant Air France à commander 12 Boeing 737 livrables l'an prochain.

Cette heureuse issue permettra, en outre, de remédier partiellement à la crise de l'emploi qui affecte gravement la situation des diplômés de l'Ecole de St-Yan.

B. LE TRAFIC

1°) Résultats enregistrés en 1981

a - passagers

L'ensemble du *trafic subsonique* n'a marqué en 1981 qu'une légère progression de 1,6%, cette quasi stagnation recouvrant, cependant, des situations fort diverses : ainsi qu'en témoigne le tableau suivant concernant les taux d'évolution par secteur (en milliers de passagers/ kms).

Amérique du Nord	5.076.500	+ 3%
Amérique du Sud	1.852.400	+ 0,1%
Antilles et Caraïbes	3.961.500	+ 11,8%
Asie	3.805.700	- 2,2%
Afrique et Océan indien	3.155.300	+ 7,7%
Afrique du Nord	2.477.100	+ 6,2%
Proche-Orient	1.119.200	- 5,6%
Europe	3.628.200	+ 11,7%
Province Europe	684.700	+ 2,6%
Métropole	612.100	+ 15,1%

Cette évolution qu'on peut considérer comme très satisfaisante paraît pour l'essentiel due à la nouvelle politique commerciale de la compagnie qui a diversifié au maximum ses services en offrant aux passagers trois formules : Air France-Vacances et les classes « économiques » et « affaires », cette dernière se substituant en partie à la première classe.

C'est ainsi que le coefficient d'occupation a été de 69,7% sur le réseau Amérique du Nord, de 73,9% sur les Antilles et de 67,7% sur l'Asie, résultats tout à fait remarquables dans la conjoncture présente.

Concernant le trafic supersonique, on a noté une baisse globale des résultats de 2,1% malgré de très bons résultats enregistrés sur New-York.

La poursuite de l'exploitation du Concorde pose donc toujours un sérieux problème.

b - le frêt

Bien qu'affecté par la réduction des échanges commerciaux internationaux, le trafic de frêt de la compagnie, sans connaître les taux d'expansion élevés précédemment enregistrés (+ 13% en 1978 et 1979), a cependant progressé à nouveau de 5%.

La part des vols tout cargo reste importante (48,7%) mais celle des appareils mixtes s'est développée sensiblement.

Les recettes retirées de cette activité ont fortement progressé et représentent maintenant 19% des profits commerciaux de la compagnie.

Avec 1641 millions de tonnes/km acheminées, Air France est devenue la première compagnie européenne de frêt, devant la Lufthansa, et la seconde dans le monde sur les liaisons internationales, après la Japan Airline.

2°) Premiers résultats enregistrés en 1982

Les premières indications concernant les neuf premiers mois de la présente année font apparaître une expansion du trafic global de passagers de 2,1% plus sensible sur les Antilles (+ 12,4%), sur l'Afrique (+ 10,3%) et sur la métropole (+ 8,5%).

Concernant le frêt, si la progression d'ensemble n'est que de 3,4%, elle reste comme l'an dernier extrêmement contrastée avec de forts taux de développement sur les Antilles (+ 22%) et l'Afrique (+ 12%), tandis que les transports vers le Proche-Orient et le Golfe ont été lourdement affectés (- 23%) par l'insécurité politique caractérisant ce secteur.

Au sujet de Concorde, les très mauvais résultats enregistrés sur l'Amérique du Sud expliquent la fermeture de la liaison Paris-Rio. Ainsi, après l'arrêt de la desserte de Washington et de Mexico, seule subsiste en supersonique celle de New-York

C. SITUATION FINANCIERE

En dépit des efforts de ses dirigeants et de son personnel, notre Compagnie nationale n'a pu échapper aux effets de la mauvaise conjoncture générale qui affecte le transport aérien depuis déjà deux ans.

En effet, si remarquable qu'ait été la progression de ses recettes, en liaison avec l'expansion de son trafic et l'accroissement de sa productivité que traduit notamment l'important relèvement du taux d'occupation de ses appareils passé de 61,2 à 64,3%, l'augmentation de ses dépenses a été plus rapide encore, et les données dont nous disposons pour l'année en cours ne traduisent, sur ce point, aucune amélioration.

Plusieurs éléments extérieurs expliquent ce rapide accroissement des charges de l'entreprise. C'est, en premier lieu, la hausse du dollar, qui, parti d'un peu plus de 5 F au début de l'an dernier, a franchi récemment la barre des 7 F, soit une hausse de 40% qui se répercute non seulement sur les carburants et sur le coût des avions, mais également sur les frais d'exploitation de toutes les installations d'Air France aux Etats-Unis et dans tous les pays où les services sont libellés en dollars. Il convient également de ranger dans cette rubrique les frais financiers afférents aux emprunts à taux variable émis à l'étranger.

Au plan français, la Compagnie Air France a supporté, au moins jusqu'à l'été dernier, des hausses de salaires et de prix supérieures à ceux de ses principaux concurrents. Enfin, contrairement à de nombreuses entreprises, en particulier américaines, notre Compagnie nationale refusant tout repli sur elle-même et ne voulant pas aggraver la crise de l'emploi, n'a procédé à aucun licenciement, à aucun gel de salaires et à aucune vente d'actif.

Bien au contraire, elle a procédé à l'embauche de plus d'un millier d'employés pour compenser, notamment, la réduction du temps de travail.

Dans l'ambiance économique peu porteuse que nous connaissons, on ne peut donc être surpris des sérieuses difficultés financières que traduit le bilan de l'année 1981 et que permettent de prévoir les premiers résultats du présent exercice.

Rappelons en effet que pour l'ensemble de l'année 1981, le déficit enregistré a atteint 370 millions de F, dont 17,6 millions de F pour le Concorde (1), soit 2,2% du chiffre d'affaires (contre 5,5% pour l'ensemble des compagnies IATA).

En outre, une marge brute d'autofinancement de 666 millions de F a pu être dégagée alors que, nous l'avons indiqué par ailleurs, cette marge a été nulle pour l'ensemble des entreprises concurrentes.

(1) Subvention incluse.

Pour l'exercice 1982, les prévisions établies à ce jour font apparaître une nouvelle et sensible dégradation du bilan avec un déficit probable de 900 millions de F et une marge brute d'autofinancement qui ne serait plus que de 126 millions de F.

Aux incidences de la hausse du dollar et des charges sociales, est venue en effet s'ajouter une sensible diminution de l'expansion du trafic qui ne devrait pas dépasser 2% au lieu des 5,6% escomptés.

Dans ce contexte, l'un des problèmes cruciaux qui se pose à l'entreprise est celui du règlement de ses achats d'appareils nouveaux et, en particulier, des Boeing 737 dont il est hors de question qu'Air France puisse supporter la charge.

Nous souhaiterions donc que le gouvernement veuille bien nous indiquer la solution qu'il entend apporter à ce problème et plus précisément le montant de la dotation qu'il envisage de consacrer à cette opération.

III U.T.A.

A. LA FLOTTE

Au 1er août 1982, la flotte de la Compagnie se présentait comme suit :

Boeing 747 200 F (cargos)	2
Boeing 747 200 « Combis »	2
D.C. 10.30	6 (dont 3 en « leasing »)
D.C. 8.63	1 (en leasing)
D.C. 8.62	3 (dont un prêté)
D.C. 8.55 F (cargo)	2
Britten Norman	1

La Compagnie a passé commande de 2 Boeing 747.200 passagers.

Concernant l'Airbus, l'utilisation d'un tel appareil sur le réseau Extrême-Orient-Pacifique ne peut être envisagée en raison de son rayon d'action insuffisant et de la réglementation qui interdit le survol des océans en bimoteur.

En revanche, son emploi sur l'Afrique n'est pas totalement à exclure, sous réserve que l'avion dispose d'une autonomie suffisante. Tel pourrait être le cas de l'A.300.B.4. 600, à condition que le poids de cet appareil dépasse 170 tonnes alors qu'il n'est encore aujourd'hui que de 165 tonnes.

B. LE TRAFIC

1°) Résultats enregistrés en 1981

a - passagers

De façon globale, le trafic de l'U.T.A. a connu en 1981 un taux de développement nettement supérieur à la moyenne mondiale, soit pour les passagers : + 8,2% contre + 0,5% et pour le fret : + 3,2% contre + 3,0%.

Mais ces résultats demandent à être appréciés par secteur géographique, compte tenu du caractère particulier du réseau U.T.A. couvrant en fait deux zones bien distinctes : l'Afrique et l'Extrême-Orient-Pacifique :

	Afrique	Extrême-Orient-Pacifique
Passagers/kms (106)	2402	2657
Coefficient d'occupation	61%	75,2%
Frêt (TK en millions)	421	87

Concernant l'Afrique, la progression des passagers enregistrée est très satisfaisante sur l'Afrique centrale : Congo : + 48%, la Lybie : + 32% et le Gabon : + 15%, alors qu'un sensible tassement apparaît sur l'Afrique Australe : - 3,4%.

b - le fret

Pour le fret, la progression est également sensible, si l'on exclut l'opération Peugeot (Lyon-Nigéria). Dans ce domaine, la mise en service de Boeing 747 cargos s'est incontestablement révélée bénéfique.

Concernant l'Extrême-Orient-Pacifique, l'augmentation des passagers/kms est sensible : + 9,1%, mais nettement meilleure sur l'Extrême-Orient que sur la traversée du Pacifique où la concurrence se fait de plus

en plus vive avec la Quantas et la Thai, et où des droits aériens ont été accordés à plusieurs transporteurs de la région pour la desserte de Paris et de la Polynésie.

Sur le même secteur, pour le fret, l'année 1981 aura été marquée, pour la première fois, par un fléchissement de 6% environ, dû sans doute à une légère régression de la capacité offerte.

2°) Premiers résultats enregistrés en 1982

Pour les huit premiers mois de l'année en cours, les résultats enregistrés par secteur se présentent comme suit :

	Passagers/ km	Evolution	Tonnes/km	Evolution
Afrique.....	1688.293	+ 9,6%	289.930	+ 10%
Extrême-Orient- Pacifique ...	1903.960	+ 11,3%	59.530	+ 4,3%
TOTAUX	3592.253	+ 10,5%	349.460	+ 7,6%

A noter une évolution défavorable du trafic de marchandises depuis le début d'août, tendance qui semble devoir maintenant se confirmer, au moins jusqu'à la fin de la présente année. Ce retournement de tendance, dans un domaine vital pour U.T.A., n'est pas sans inquiéter les responsables de cette Compagnie qui s'est jusqu'ici flattée des excellents résultats obtenus pour le transport des marchandises.

Quant aux coefficients de remplissage et de chargement, ils restent élevés : respectivement 74,7% et 68,1% en 1982, ce qui souligne la bonne utilisation de la flotte.

C. SITUATION FINANCIERE

Pour l'exercice 1981, le résultat d'exploitation avant amortissement est resté sensiblement identique à celui enregistré en 1980, l'effet dollar sur les coûts étant compensé par le développement du trafic et les gains de productivité qui résultent, notamment, de la modernisation de la flotte.

Toutefois, en raison même de ce renouvellement, la dotation d'amortissement a fortement progressé, ce qui a ramené le bénéfice d'exploitation à 24 MF contre 142 en 1980.

Si l'on rapporte ce résultat au chiffre d'affaires, qui est, avec 4544 MF, en progression de 22,4%, on mesure la fragilité de la situation d'U.T.A., même si elle est de beaucoup plus satisfaisante que celle des compagnies concurrentes.

On notera, en outre, qu'à côté des recettes de trafic (3,3 milliards de F) en 1981 une part importante du chiffre d'affaires comporte des recettes industrielles (780 millions F) et des recettes commerciales (464 millions F).

De façon générale, on ne peut que féliciter cette compagnie pour les bons résultats obtenus dans un contexte économique peu favorable et un climat de concurrence exacerbé par les difficultés de l'heure, notamment dans le Pacifique.

IV AIR INTER

A. LA FLOTTE

Au 1er août 1982, la composition de la flotte était la suivante :

Fokker 27.500 (49 sièges)	9
Caravelle III (100 sièges)	6
Caravelle XII (131 sièges)	10
Mercure (150 sièges)	10
Airbus A 300 (314 sièges)	8

La Compagnie a acheté, en outre, 2 Airbus A 300 B2 à Air France, 5 Caravelle XII à la Compagnie Sterling Airways. En contrepartie, Air Inter va progressivement retirer du service ses six Caravelle III d'ici juillet 1983.

Aucune décision n'a encore été prise concernant l'achat de l'appareil court courrier A.320, mais une telle acquisition n'est pas exclue à moyen terme.

B. EVOLUTION DU TRAFIC

Au cours de l'année 1981, le trafic d'Air Inter a continué sa progression en dépit de la conjoncture économique médiocre que nous connaissons.

C'est ainsi que le nombre des passagers payants acheminés a atteint 8.640.900 -sur 10.500.000 usagers du transport aérien intérieur français-marquant une augmentation de 11,9% sur 1980.

Par ailleurs, le taux de remplissage des avions est resté exceptionnellement élevé à 66,37%.

Ce sont toujours les liaisons radiales qui enregistrent les meilleurs résultats avec en tête Paris-Marseille (1254.588 passagers) (+ 14,6%) suivi de Paris-Lyon (906.504) (- 1%), Paris-Toulouse (879.083) (+ 16,9%), Paris-Nice (761.767) (+ 14,1%) -exploité conjointement avec Air France- et Paris-Bordeaux (626.236) (+ 8,1%).

Presque toutes les grandes radiales connaissent des taux de progression supérieurs à 10% et dépassent même parfois 30%.

Votre Commission regrette une fois de plus que les liaisons transversales ne connaissent pas la même fréquentation avec un nombre d'usagers qui ne représente qu'un peu plus de 8% du total et qui marque même une baisse de 1,56%.

Quant au fret, son montant reste modeste mais enregistre toutefois une progression de 18% grâce, notamment, aux vastes soutes des Airbus.

C. INCIDENCE DE LA POLITIQUE TARIFAIRE

L'expansion de l'activité de la Compagnie s'explique grandement par la politique tarifaire de l'entreprise caractérisée par un taux d'augmentation des prix de passage inférieur à celui de l'inflation (+ 8% en 1981 et + 10% en 1982) et l'extension des réductions à de nombreuses catégories de passagers (enfants, personnes âgées, couples, groupes, etc...).

Quelques chiffres soulignent l'impact de ces avantages consentis aux usagers : en premier lieu, près d'un passager sur deux utilise, soit des titres d'abonnement, soit des tarifs de caractère social ou promotionnel. En second lieu, les bénéficiaires de ces tarifs ont progressé, en moyenne, de 30% alors que l'augmentation n'a été que de 3,4% pour les passagers à plein tarif.

D. PREMIERS RESULTATS DE L'EXERCICE 1982

Au cours du premier semestre de l'année en cours, le taux d'expansion a marqué un certain ralentissement tout en se maintenant au-dessus de 8%. Ce léger tassement est essentiellement imputable au T.G.V. dont on peut estimer qu'il a fait perdre à la Compagnie, sur la liaison Paris-Lyon, environ 170.000 passagers (340.000 en année pleine) et, sans doute, 10.000 ou plus sur Paris-Grenoble.

Il faut s'attendre à une perte beaucoup plus sensible encore -1.200.000 passagers en 1984- lorsque la ligne ferroviaire rapide sera totalement équipée (en octobre 1983).

Dans cette optique, il est permis de s'interroger sur les graves répercussions qu'aura à terme pour Air Inter l'ouverture de telles lignes ferroviaires vers l'ouest, le sud-ouest ou le nord. Comment l'entreprise, dont le déficit des liaisons transversales est aujourd'hui comblé par les profits réalisés sur ses grandes radiales, pourra-t-elle dès lors continuer à exploiter dans des conditions tarifaires acceptables ses lignes secondaires ?

E. CHARGES ET SITUATION FINANCIERE

Comme tous ses concurrents, Air Inter a connu un important accroissement de ses charges du fait, notamment, de l'alourdissement du poste « carburant » qui a représenté, en 1981, 20,5% des dépenses d'exploitation contre 8,6% en 1973. On a noté, il est vrai, une réduction de la consommation de 9,5 litres à 5,7 litres pour 100 kms/passagers, résultant surtout de la mise en service d'Airbus, deux fois plus économe en carburateur que les Caravelle III.

En dépit de l'accroissement de ces dépenses, Air Inter a réalisé l'an dernier un bénéfice net après impôts de 68,6 MF en progrès de 22% sur 1980, résultat tout à fait remarquable dans les circonstances présentes.

V L'AÉROPORT DE PARIS

A. Evolution du trafic

1°) Passagers

L'aéroport de Paris a enregistré en 1981 34.300 mouvements d'avions et 28,5 millions de passagers, chiffres qui traduisent, par rapport à 1980, une régression de 2,5% du nombre d'appareils mais une progression de 7,4% des voyageurs.

Pour la seconde année consécutive, la croissance des lignes intérieures a été beaucoup plus rapide (+ 12,8%) que celle des liaisons internationales (+ 4,8%), ce qui a entraîné une progression plus élevée du trafic : à Orly (Sud + Ouest) qui a traité 17,1 millions de passagers qu'à Roissy : 11,2 millions.

En dehors de la Métropole, les meilleurs résultats concernent l'Extrême-Orient : + 9,9%, et l'Afrique Noire : + 11,5%.

On note, au contraire, une certaine stagnation sur les liaisons avec l'Amérique du Sud, le Proche-Orient et l'Atlantique-Nord.

Quoi qu'il en soit, les résultats obtenus l'an dernier apparaissent satisfaisants, surtout si on les compare avec ceux des autres grands aéroports tels que : New York (+ 1,1%), Londres (+ 0,2%), Francfort (+ 0,3%), Amsterdam (+ 2,5%) et Rome (- 0,8%).

2°) Frêt

Avec 618.000 tonnes traitées en 1981, le trafic de frêt a progressé plus vite encore que l'an dernier : + 8,5%. L'Aéroport de Paris se situe donc maintenant au premier rang en Europe devant Francfort (600.000 tonnes) et Londres (584.000 tonnes).

Il convient cependant d'observer que le trafic aérien de fret est en Allemagne moins concentré à Francfort qu'il ne l'est en France à Paris.

Dans ce domaine, en dépit de l'augmentation importante des échanges intérieurs, la plus grande part du trafic se fait avec l'Afrique Noire et l'Amérique du Nord (57% des tonnes/kms).

Quant à la participation de notre plateforme parisienne au commerce international de la France, si elle reste faible en poids (moins de 1%), elle est substantielle en valeur (près de 9%), le coût moyen des marchandises acheminées étant de 327 F par kg.

Ces excellents résultats sont imputables pour l'essentiel aux moyens importants mis à la disposition des transporteurs à Roissy où s'effectuent plus des deux tiers des chargements et déchargements et la quasi totalité des opérations intéressant les avions cargos. Ils s'expliquent accessoirement par des tarifs d'utilisation moins élevés que ceux pratiqués par nos six principaux concurrents.

B. Premiers résultats enregistrés en 1982

Au cours du premier semestre, la croissance du trafic de passagers s'est poursuivie mais à un rythme légèrement plus faible que précédemment, soit de + 6,1%. Il semble que cette tendance moins favorable doive s'accroître puisque selon les prévisions actuelles, le taux de progression envisagé pour 1982 ne dépasserait pas 5%.

Quant au fret commercial, il ne dépasserait guère que de 4% le tonnage atteint en 1981.

Les meilleurs résultats continuent d'être enregistrés sur la métropole (+ 9,2%) et l'Extrême-Orient (+ 9,8%) et les plus médiocres sur l'Amérique (Nord et Sud).

C. Répartition des Compagnies entre Roissy et Orly

La mise en oeuvre à Roissy de l'aérogare n°2 réservée à Air France et à Air Inter a permis de transférer sur cette plateforme les compagnies étrangères implantées jusqu'à présent, à Orly-Ouest, qui se trouve de ce fait transformé en aérogare purement « domestique ».

En outre, la part relative de Roissy devrait progresser d'ici un an de 40 à 47% pour les passagers et atteindre 75% pour les marchandises.

Ce n'est, sans doute, qu'à partir de 1985, avec la mise en service de Roissy B que ces proportions se modifieront encore au profit de la plateforme nord.

D. Situation financière

Le compte d'exploitation de l'an dernier s'est traduit à nouveau par un résultat net bénéficiaire de 28 MF en dépit d'un sensible accroissement des charges. On prévoit pour l'année en cours un solde encore positif mais minime, soit + 6 MF en raison de l'alourdissement des coûts d'exploitation et des charges financières consécutifs à la mise en service de Roissy 2.

Au-delà, les bilans resteraient positifs sous réserve du maintien d'un taux de progression satisfaisant du trafic, perspective qui ne paraît pas actuellement assurée.

Par ailleurs, la mise en service du T.G.V., à l'automne 1983, sur l'ensemble de la liaison Paris-Lyon, va peser sur l'évolution, jusqu'ici favorable, du trafic intérieur.

E. Contribution d'Aéroport de Paris à la lutte contre les nuisances occasionnées par le bruit

Aéroport de Paris contribue à la réduction de ses nuisances de deux manières : achat des immeubles se trouvant dans les zones de bruit intenses et insonorisation des bâtiments en dehors de ces zones.

Pour la période 1973-1981, le produit des taxes perçues à cet effet sur les usagers s'est élevé à 263,45 MF, somme abondée par 90 MF d'emprunts et 27,5 MF de produits financiers. A ce jour, l'emploi de ces fonds a été le suivant :

- Achat de 356 immeubles

- Insonorisation de logements particuliers, de 77 écoles et de 25 établissements médico-sociaux. Cet effort va être amplifié puisque, pour la seule année en cours, Aéroport de Paris doit acquérir 30 immeubles et insonoriser 300 logements particuliers plus 10 écoles et 5 établissements médico-sociaux.

On prévoit ultérieurement le maintien d'une cadence élevée d'opérations portant en particulier sur le patrimoine immobilier des habitants d'Orly et de la région de Roissy pour lesquels l'effort entrepris auparavant avait été quelque peu insuffisant en raison de la priorité accordée aux écoles, dispensaires et hôpitaux.

VI AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER

A. Evolution du trafic

1°) Passagers

Le trafic de passagers des principales plateformes aériennes de province a progressé, en moyenne, à un rythme analogue à celui de Paris. Cinq d'entre elles se détachent nettement des autres. Ce sont :

- Marseille	4 021 000 passagers	+ 7%
- Nice	3 426 000 passagers	+ 9%
- Lyon Satolas	2 804 000 passagers	+ 4%
- Toulouse	1 445 000 passagers	+ 13%
- Bordeaux	1 267 000 passagers	+ 7%

Plusieurs autres ont connu un taux de progression tout à fait remarquable comme Toulon : + 31% et Montpellier : + 27%.

En revanche, Lyon Satolas a vu son expansion -jusque là sensible- brusquement interrompue au dernier trimestre par la mise en service du T.G.V. qui a réduit son trafic avec Paris d'environ 30% pour la période considérée.

Les premières informations recueillies concernant l'année en cours font apparaître jusqu'ici une poursuite du développement du trafic des autres aéroports, stimulée par la bonne santé persistante de nos lignes aériennes intérieures. On constate, en particulier, une sensible progression de Toulouse : + 14%, de Montpellier : + 21%, et de Toulon : + 24,6%.

En revanche, Lyon apparaît pour la première fois en recul : - 0,6% en dépit de la bonne tenue de son trafic international.

2°) Le frêt

Le trafic de marchandises reste modeste et ne dépasse 10.000 tonnes que dans quatre aéroports. On a observé cependant en 1981 un développement notable de cette activité à Marseille : + 15% et à Toulouse : + 30%.

Décidément défavorisé, Lyon a vivement reculé (- 37%) en raison de l'interruption du trafic aérien de pièces détachées de voitures Peugeot entre cette place et le Nigéria.

Pour l'année en cours, la tendance est moins favorable et seule Toulouse continue à progresser aussi vivement qu'en 1981.

Les résultats enregistrés Outre-Mer ont été en général médiocres en 1981 et paraissent l'être davantage encore cette année, aussi bien pour les passagers que pour le frêt. On a noté, cependant, en 1981, deux bons résultats : ceux de Saint-Denis (La Réunion) + 9% et de Cayenne : + 11%.

TRAVAUX D'EXTENSION OU DE MODERNISATION EN COURS OU PREVUS EN METROPOLE

En dehors des opérations assurées par l'Etat pour les installations qui lui incombent, les gestionnaires d'aéro ports bénéficient pour les infrastructures et installations diverses, d'une aide du gouvernement de caractère variable (30 à 50%) ainsi que de subventions des collectivités locales.

A ce dernier titre, les dépenses engagées concernant nos dix principaux aéroports ont évolué comme suit :

	1981	1982	1983
Crédits totaux	166.981.000	247.145.000	279.576.000 dont :
ETAT	37.179.000	67.194.000	62.832.000
Collectivités locales	14.271.000	23.300.000	25.201.000

Principales opérations en cours ou décidées

Marseille

Réalisation de l'aérogare 5 (après celle de l'aérogare 3)

Nice

Extension vers le sud de la zone aéroportuaire et travaux d'endiguage

Bordeaux

Développement des aires de mouvements

Toulouse

Extension des infrastructures

VII LES COMPAGNIES AERIENNES INTERIEURES DE « 3ème NIVEAU »

En dehors d'Air France, d'U.T.A. et d'Air Inter, 85 compagnies aériennes sont autorisées à effectuer des transports aériens publics réguliers ou à la demande de passagers, de postes ou de marchandises, il n'existait en fait l'an dernier que 10 entreprises assurant des liaisons régionales.

Le tableau suivant précise le trafic effectué par ces compagnies en 1961 :

● Air Alsace	113.595 passagers
● Air Littoral	41.649 passagers
● Air Limousin	12.923 passagers
● Air Vendée	6.205 passagers
● Brit Air	22.987 passagers
● Air Languedoc	28.374 passagers
● Europe Aéro Service	60.948 passagers
● Lance Aviation	675 passagers
● Lucas Aigle Azur	530 passagers
● Touraine Air Transport.....	603.226
TOTAUX	891.112

Déduction faite des quelques liaisons internationales assurées pour leur compte par ces sociétés, 769.287 passagers ont été ainsi transportés sur les lignes aériennes métropolitaines, ce qui représente environ 7,2% du trafic intérieur français (DOM, TOM exclus).

Il convient de noter que ces statistiques ne tiennent pas compte des services effectués pour le compte d'Air Inter et d'Air France qui ont représenté une partie importante de l'activité de plusieurs de ces sociétés de 3ème niveau. En effet, Air Inter et Air France, faute de disposer d'un matériel adéquat, recourent aux équipements du 3ème niveau dans les conditions suivantes :

Affrètement Air Inter

- Europe Aero Service : Paris Saint-Etienne, Paris-Lyon, Paris-Limoges.

- Uni Air International : Paris-Rennes, Paris-Nantes, Paris-Mulhouse.

Affrètement Air France

- Touraine Air Transport : Lyon-Zurich, Lyon-Milan, Marseille-Lyon-Copenhague, Marseille-Lyon-Bruxelles, Marseille-Lyon-Amsterdam, Marseille-Bordeaux, Marseille-Barcelone, Marseille-Milan, Marseille-Madrid, Toulouse-Milan, Toulouse-Genève, Bordeaux-Genève, Nice-Madrid.

Si ces affrètements apportent aux compagnies de 3ème niveau intéressées une aide incontestable, elles ne doivent pas ignorer la fragilité de ces concours. Il est bien certain, en effet, que l'entrée en service prochaine du Boeing 737 dans la flotte d'Air France conduira cette compagnie à assurer directement un certain nombre de liaisons court courriers qu'elle confie actuellement à la T.A.T.

1°) Evolution en 1982

Les difficultés financières dont nous serons amenés à faire état ont entraîné la mise en liquidation judiciaire de la deuxième compagnie de 3ème niveau : Air Alsace. Le réseau de l'entreprise a été repris, définitivement ou provisoirement, par Touraine Air Transport.

En revanche, deux nouvelles compagnies sont apparues : Montluçon-Air Service et Finist'Air, mais il s'agit d'entreprises disposant de moyens très limités.

Au cours du premier semestre de la présente année, le trafic réalisé a marqué pour la plupart des compagnies une sensible progression (Air Limousin : + 71% ; Brit'Air : + 34% ; Air Languedoc : + 34% ; T.A.T. : + 6,5%).

2°) Situation financière

La situation financière de l'ensemble des entreprises concernées est difficile en dépit des subventions importantes qu'elles perçoivent de la part des collectivités locales. C'est ainsi qu'Air Alpes a dû cesser toute activité après avoir conclu son exploitation de 1981 avec un solde comptable estimé se situant entre - 5 et - 10 MF pour un chiffre d'affaires de 140 MF.

Il est donc à prévoir que la concentration qui s'est déjà manifestée dans ce secteur n'est pas terminée.

Votre commission ne peut que regretter cet état de choses car, sans souhaiter une trop grande atomisation du transport aérien de 3ème niveau, elle estime que celui-ci doit conserver un certain caractère régional et ne pourra d'ailleurs trouver une aide efficace qu'en conservant sa spécificité originelle.

VIII LES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Bien que le présent Avis ne concerne que les constructions aéronautiques civiles, il n'est pas superflu de rappeler que ce secteur tient une place importante dans notre activité industrielle avec un chiffre d'affaires de 43,7 milliards de F en 1981, en progression de 24,4% sur 1980, l'augmentation étant de 32% pour les exportations qui représentent 62% de la production (contre 58% en 1980).

Ces chiffres placent notre pays *au 3ème rang dans le monde occidental* derrière les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, mais avec un montant de ventes à l'étranger très proche de celui réalisé par ce dernier pays.

Parmi les principaux programmes concernant l'aviation civile, nous examinerons plus particulièrement celui de l'Airbus A 300 et A 310, de l'A 320, de l'ATR 42 franco italien et des avions d'affaires de la famille des Falcon.

A. Les Airbus A 300 et A 310

1°) Le marché

Au 31 juillet 1982, la Société Airbus-Industrie avait reçu commande de 254 appareils A 300-B2 et B4, versions courtes et longues de l'Airbus, intentions fermes d'achat provenant de 47 compagnies. A ces ventes, s'ajoutaient 69 options.

Concernant l'appareil A 310, le chiffre des commandes est de 102 et celui des options de 90.

A ce jour, 185 Airbus (B2 et B4) ont été livrés, la version A 310, version raccourcie de l'A 300, n'étant pas encore entrée en service.

2°) Résultats 1981 et 1982 et perspectives

Malgré une conjoncture peu favorable, Airbus Industrie a enregistré 46 commandes et options nouvelles ; il est donc permis d'espérer un développement du marché, compte tenu des perspectives plus encourageantes du trafic pour 1983. Il ne faut pas se dissimuler cependant que l'Airbus a bénéficié d'une certaine carence des constructeurs américains dans le domaine des moyens courriers de grande capacité, mais que cette situation est en train d'évoluer rapidement avec le lancement de modèles de ce type, tels que le Boeing 767 et le DC 10-10.

Cette situation concurrentielle, jointe aux difficultés que connaissent de nombreuses compagnies clientes ou intéressées, commence à peser sur les ventes de l'avion quand elle n'entraîne pas d'annulations de commandes ou de reports de livraisons ; d'où la nécessité de faire profiter la clientèle des derniers développements de la technique.

B. Une version améliorée de l'Airbus : l'A. 300-600

Il s'agit d'un modèle à la fois plus vaste (16 passagers de plus), plus économique à l'heure de vol, et doté d'un rayon d'action un peu supérieur (5900 kms au lieu de 5600), tracté par de nouveaux moteurs General Electric ou Pratt et Whitney, avec un aérodynamisme amélioré. La certification de cette version, qui se substituera progressivement aux versions actuelles B2 et B4, doit intervenir en 1984.

Il nous a cependant été signalé que les moteurs General Electric qui devaient équiper cet avion ne pourraient être mis au point en temps voulu : élément qui semble avoir motivé l'annulation récente de plusieurs commandes. Nous souhaiterions donc avoir sur ce point quelques éclaircissements.

Nous notons enfin qu'en dépit de l'allongement de son rayon d'action des appareils tels que l'Airbus B4 et demain l'A 300 600 voient leur débouché bloqué par la réglementation qui interdit aux bimoteurs les liaisons trans-océaniques ; d'où la nécessité envisagée, d'ailleurs, par Airbus Industrie, de mettre au point un quadrimoteur long courrier qui entrerait en compétition avec le Boeing 747 et le DC 10-30.

C. L'Airbus A 320

En dépit de son nom de famille, il s'agit d'un appareil totalement différent des Airbus « classiques » puisque l'A 320 est un avion court moyen courrier destiné à transporter de 150 à 162 passagers dans une cabine de dimensions comparables à celles du Boeing 727. Il existera deux versions de cet avion : l'A 320-100 et l'A 320-200.

Aux termes des premières négociations conduites avec nos partenaires au sein d'Airbus-Industrie, le coût de développement de cet avion, évalué à 9 milliards de francs, serait réparti de la façon suivante :

● France	35%
● Grande-Bretagne	20 à 30%
● R.F.A.....	25%
● Espagne	4%
● Belgique.....	4%

Cependant, rien n'est encore arrêté et il n'est pas exclu que les Pays-Bas, l'Italie et le Canada prennent part à l'opération, chacun à hauteur de 10%.

Marché potentiel

Si l'Airbus a bénéficié d'un créneau provisoirement peu occupé, on ne peut malheureusement pas en dire autant de l'A 320 qui, en dehors de Boeing 727, techniquement périmé mais largement amorti, va se heurter à la concurrence d'appareils de technologie intermédiaire (ou rajeunis), tels que le Boeing 727-300 dont la mise en service est prévue pour 1984, et le DC 9-60 déjà commandé à 150 exemplaires.

Boeing prévoit, par ailleurs, de mettre en service un Boeing 757 (de 180 à 200 places), déjà commandé à 126 exemplaires.

L'état de la concurrence à venir permet cependant d'espérer pour l'A.320 un marché de 600 à 700 unités représentant de 20 à 25% de la demande escomptée d'avions de ce type.

Le grand nombre de pays qui paraissent aujourd'hui intéressés à participer à la construction de l'avion peut en tout cas être considéré comme un élément favorable à sa commercialisation. Pour le moment toutefois, le marché de cet appareil, qui ne devrait pas être certifié avant 1985, se limite aux 25 commandes et 25 options d'Air France.

D. L'A.T.R. 42

En conclusion d'efforts conjoints de définition technique et d'approche commerciale, Aerospatiale pour la France et Aeritalia pour l'Italie, ont décidé en novembre 1981 de réaliser à parité un appareil biturbo propulseur court courrier de 40 à 50 places, destiné à l'aviation régionale.

La commercialisation de l'avion sera essentiellement confiée à l'Aéropatiale qui réalisera, outre la voilure, le montage final de l'avion et les essais en vol.

Il est escompté de vendre d'ici la fin du siècle 450 appareils en version de base et 300 en version allongée.

E. Les moteurs d'avions

Notre société SNECMA est essentiellement concernée par deux propulseurs civils : le CFM 56 et le CF 6, tous les deux réalisés en collaboration avec la firme américaine General Electric.

F. Le CFM 56

Ce turboréacteur réalisé à parité avec General Electric a actuellement deux débouchés commerciaux sous sa version de série CFM 56.2. Il a été choisi par plusieurs compagnies pour remotoriser les DC8 (96 à fin 1981) et par l'aviation américaine pour remotoriser un certain nombre de ses avions ravitailleurs KC 135. Le marché actuel porte sur 10 appareils et des approvisionnements à long terme pour 22 appareils.

Sous sa version détarée, le CFM 56.3 (9,1 tonnes de poussée) a été choisi par Boeing pour équiper le Boeing 737-300 lancé en mars 1981.

La SNECMA poursuit activement la mise au point de cette version nouvelle dont 49 exemplaires ont déjà fait l'objet de commandes fermes. La certification du propulseur est prévue pour fin 1983.

Nous aimerions que le Gouvernement veuille bien nous préciser le montant actuel de participation française à l'opération CFM 56, l'état actuel du marché et le nombre des propulseurs qui devraient être vendus pour rentabiliser le programme.

G. Le CF650 et la version CF6-80A1

L'accord de coproduction conclu avec General Electric (27% SNECMA, 73% G.E.) pour la réalisation de ces réacteurs destinés essentiellement à l'équipement des Airbus A.300 et A.310, des Boeing 767 et des Boeing 747 construits pour Air France et UTA, a été prorogé jusqu'en 1990. Une version CF6.80.C de 25 tonnes de poussée a été lancée récemment pour équiper les futurs Airbus améliorés A.300.600

Comme nous l'avons déjà signalé, la mise au point de ces engins paraît malheureusement rencontrer quelques difficultés au plan américain. On notera cependant la croissance des ventes « civiles » de la SNECMA dont la part atteint 20% du total.

CONCLUSION

En dehors des facteurs propres à notre activité économique, qui influent directement sur l'activité de nos liaisons intérieures, le devenir de notre aviation civile est lié bien évidemment au contrôle international du transport aérien et à son évolution prévisible à moyen terme.

Quelles sont donc les perspectives actuelles de ce transport ? Si l'on compare les résultats enregistrés en 1970 et en 1980, on constate que le trafic aérien mondial a évolué comme suit au cours de la dernière décennie, par grands secteurs géographiques :

	1970	1980	Croissance annuelle
Amérique du Nord	49%	41,8%	+ 8%
Europe.....	35,5%	33,7%	+ 10%
Moyen-Orient.....	1,3%	2,9%	+ 10%
Asie-Pacifique	8,3%	13,7%	+ 11%
Amérique latine et centrale	3,9%	5,3%	+ 9%
Afrique	2,0%	2,6%	+ 10%

On assiste donc, dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, à un certain rééquilibrage qui se manifeste au détriment des pays les plus développés en faveur des nations en voie de développement, les premiers l'emportant encore très largement sur les seconds.

A noter que le taux de croissance a été de 10% pour le trafic régulier de passagers, tandis que l'activité charter se stabilisait ou décroissait et que l'espérance du fret a été de 8%.

D'ici à 1990, on estime que le taux de progression annuel d'ensemble sera sensiblement plus faible, soit 7%, avec un léger avantage pour le fret : + 8%.

Comme précédemment, la part des pays développés se réduirait de 75,5% à 65,6% et pourrait ainsi ne plus représenter que la moitié des mouvements aériens à la fin du siècle.

Concernant les étapes parcourues, les experts jugent que le trafic à moyenne et courte distance est appelé à progresser plus vite que celui des longs courriers, ce qui explique l'attrait des compagnies pour les appareils courts et moyens courriers, du moins pour le transport de passagers.

La France peut trouver dans ces perspectives des occasions des raisons d'espérer un développement soutenu de ses activités aéronautiques.

Sur le plan du transport aérien international, elle dispose, en effet, d'une position géographique et politique qui en fait la porte d'entrée idéale du continent européen pour les pays du nouveau monde et les nations africaines, et cet avantage est incontestablement conforté par les liens privilégiés qu'elle a su conserver avec ses anciennes colonies.

Pour profiter de ces facilités, il importe que le gouvernement accorde notamment à nos compagnies engagées dans la compétition internationale toutes les facilités souhaitables, sans pour autant leur imposer des obligations et des charges les empêchant de lutter à armes égales avec leurs concurrents. Il serait également regrettable que la mise en oeuvre systématique de techniques de transport terrestre rapides sur nos meilleures liaisons métropolitaines ôte à notre aviation intérieure actuellement florissante toute chance de pouvoir équilibrer son exploitation, et donc de se développer.

Concernant enfin les constructions aéronautiques, l'expérience nous aura appris à travers nos succès et nos échecs l'intérêt des opérations multinationales seules susceptibles de réunir les fonds nécessaires et de toucher un marché suffisamment large.

Telles nous paraissent être les conditions du maintien et du développement d'une activité aéronautique qui reste un des points forts de notre économie et concourt à son développement.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir brossé un tableau de la conjoncture internationale, particulièrement difficile du transport aérien, M. Bernard Legrand, rapporteur, a indiqué que nos compagnies avaient jusqu'ici moins mal supporté que les autres cette crise, mais qu'Air France connaissait à son tour de graves difficultés financières. Il a rappelé à ce propos que notre compagnie nationale avait bien été autorisée à commander des Boeing 737 (pilotés à deux) mais que le financement de cet achat n'était pas assuré.

Au sujet de Concorde, dont Air France possède sept exemplaires, le rapporteur s'est interrogé sur la poursuite de l'exploitation de cet avion qui ne va plus desservir dorénavant que New-York.

A propos de la situation financière d'Air France, M. Bernard Legrand a souligné les difficultés tenant principalement à la hausse du dollar, à l'endettement de l'entreprise et à l'obligation où s'est trouvée la compagnie d'embaucher, de réduire la durée du travail et de maintenir ses dessertes alors que ses concurrents réduisent massivement leur personnel et leurs frais d'exploitation.

Concernant l'U.T.A., le rapporteur a indiqué que cette compagnie se trouvait encore dans une position satisfaisante, même pour le fret, malgré l'interruption du pont aérien Lyon-Satolas - Nigéria.

Au sujet d'Air Inter, il a déclaré que le trafic avait encore progressé, notamment sur les liaisons radiales en raison, essentiellement, de l'intelligente politique tarifaire de l'entreprise qui a étendu les réductions à de nombreuses catégories d'usagers, et touché ainsi une clientèle nouvelle. Il a souligné cependant la perte de trafic enregistrée sur Paris-Lyon, et fait à ce propos les plus expresses réserves sur l'extension des liaisons ferroviaires à grande vitesse, telle que le T.G.V. Atlantique.

A propos de l'Aéroport de Paris, M. Bernard Legrand a annoncé que cette place aérienne était maintenant au premier rang en Europe pour le fret, devant Francfort et Londres. Il a donné également quelques précisions concernant l'emploi des fonds recueillis par l'établissement au titre de la lutte contre le bruit, et pris acte de l'accélération des opérations entreprises à ce titre (achat d'immeubles et insonorisation).

Au sujet des aéroports de province, M. Bernard Legrand a souligné le recul d'activité enregistré à Lyon, en raison de la mise en oeuvre du T.G.V. et de la cessation du pont aérien de pièces détachées pour automobiles Peugeot entre cette place et le Nigéria, problème déjà évoqué.

Concernant les compagnies de troisième niveau, le rapporteur a précisé leur part au trafic intérieur, et souligné la situation financière très difficile de ces entreprises, en dépit des affrètements réalisés à Air Inter et Air France, et s'est interrogé sur l'opportunité d'un regroupement de ces sociétés.

Au sujet enfin des constructions aéronautiques, le rapporteur a souligné le développement satisfaisant du marché de l'Airbus, les chances moins évidentes du moyen courrier A.320 et du court courrier ATR.42 et les perspectives encourageantes de vente des deux versions du réacteur CFM.56 de 10 tonnes et de 9 tonnes de poussée.

En conclusion, M. Bernard Legrand a indiqué qu'au plan aéronautique, un certain rééquilibrage était en train de se manifester entre pays développés et nations en voie de développement et que les taux de croissance étaient en conséquence appelés à diminuer, ce qui nécessitait la mise en oeuvre d'une politique prudente, mais restant dynamique et orientée vers l'innovation.

Après une intervention de M. Raymond Dumont, relative à la place des charters dans le trafic aérien, le rapporteur a proposé à la commission de donner un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1983 concernant l'Aviation Civile et la commission s'est ralliée à ses conclusions, M. Marcel Daunay ayant manifesté, au nom de plusieurs de ses collègues, sa volonté de s'abstenir.