

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 30

AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Jacques Richard, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexe 27), 1108 tomes I et II, annexe XVI) et in-8° 266.

Sénat : 22 (1964-1965).

TABLE DES MATIERES

	Pages.
Introduction	3
CHAPITRE PREMIER. — Examen des crédits	7
A. — Les dépenses ordinaires.....	7
B. — Les dépenses en capital.....	15
CHAPITRE II. — Le personnel	19
A. — Le personnel à terre.....	19
B. — La formation du personnel.....	21
CHAPITRE III. — Le matériel volant	24
A. — Situation commerciale.....	24
B. — L'aviation d'affaires.....	29
C. — L'aviation légère.....	31
D. — Interventions de l'Etat pour la navigation aérienne.....	32
CHAPITRE IV. — Les infrastructures et les aéroports	34
A. — Hexagone	34
B. — Hors métropole.....	47
CHAPITRE V. — Les compagnies utilisatrices	52
A. — La Compagnie nationale Air France.....	54
B. — Les compagnies associées.....	65
CHAPITRE VI. — Les relations internationales	70
A. — Air-Union	70
B. — Eurocontrôl	70
C. — O. G. S. A.....	71
D. — A. S. E. C. N. A.....	72
Conclusions	76
Annexe	79

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'Aviation civile pour 1965 s'élève, au titre des dépenses ordinaires à 486.689.552 F, en augmentation d'environ 25 millions sur les crédits votés pour 1964, soit 5 % alors que 1964 présentait une progression de 9 %, par rapport à 1963.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 560 millions et les crédits de paiement à 481 millions de francs, contre respectivement, 365 millions et 407 millions en 1964, soit une augmentation d'environ 50 % pour les autorisations de programme et de 18 % pour les crédits de paiement, ce qui correspond pratiquement au taux de progression enregistré en 1964 par rapport à 1963.

Les deux tableaux ci-après fournissent la décomposition par titre et partie du présent budget.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1964.	CREDITS PREVUS POUR 1965			DIFFERENCES entre 1964 et 1965.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
Titre III. — MOYENS DES SERVICES					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité..	146.408.011	157.904.082	+ 8.170.902	166.074.984	+ 19.666.973
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	20.113.930	20.993.593	+ 22.098	21.015.691	+ 901.761
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.	80.121.907	80.183.935	+ 8.734.000	88.917.935	+ 8.796.028
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	11.411.285	11.411.285	»	11.411.285	»
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	666.000	760.000	»	760.000	+ 94.000
Totaux pour le titre III.....	258.721.133	271.252.895	+ 16.927.000	288.179.895	+ 29.458.762
Titre IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives	79.941.157	79.941.157	— 8.109.000	71.832.157	— 8.109.000
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	2.474.500	2.474.500	+ 60.000	2.534.500	+ 60.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions.....	13.500.000	13.500.000	— 577.000	12.923.000	— 577.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	107.060.000	107.060.000	+ 4.160.000	111.220.000	+ 4.160.000
Totaux pour le titre IV.....	202.975.657	202.975.657	— 4.466.000	198.509.657	— 4.466.000
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	461.696.790	474.228.552	+ 12.461.000	486.689.552	+ 24.992.762

Dépenses en capital.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	votées pour 1964.	prévues pour 1965.	Différences.	votés pour 1964.	prévus pour 1965.	Différences.
	(En francs.)					
Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT						
<i>Troisième partie.</i> — Transports, communications et télécommunications	294.200.000	466.870.000	+ 172.670.000	325.590.000	420.500.000	+ 94.910.000
<i>Sixième partie.</i> — Equipement culturel et social....	14.820.000	19.800.000	+ 4.980.000	17.500.000	16.500.000	— 1.000.000
<i>Huitième partie.</i> — Investissements hors de la métropole	26.700.000	45.800.000	+ 19.100.000	29.800.000	23.000.000	— 6.800.000
Totaux pour le titre V.....	335.720.000	532.470.000	+ 196.750.000	372.890.000	460.000.000	+ 87.110.000
Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT						
<i>Troisième partie.</i> — Transports, communications et télécommunications	2.880.000	2.980.000	+ 100.000	2.880.000	2.980.000	+ 100.000
<i>Sixième partie.</i> — Equipement culturel et social....	6.400.000	6.900.000	+ 500.000	7.600.000	6.300.000	— 1.300.000
<i>Huitième partie.</i> — Investissements hors de la métropole	20.000.000	18.000.000	— 2.000.000	23.870.000	12.000.000	— 11.870.000
Totaux pour le titre VI.....	29.280.000	27.880.000	— 1.400.000	34.350.000	21.280.000	— 13.070.000
Totaux pour les dépenses en capital.....	365.000.000	560.350.000	+ 195.350.000	407.240.000	481.280.000	+ 74.040.000

— 5 —

Comme dans beaucoup de budgets, le projet de loi de finances pour l'Aviation civile en 1965 ne donne qu'une physionomie incomplète des dépenses prévues pour l'aviation.

C'est ainsi, par exemple, que dans les budgets des T. O. M. et des D. O. M. il est possible de retrouver des dépenses concernant les annexes d'infrastructures et qui intéressent au premier chef le trafic aérien de la Métropole elle-même vers ces territoires.

C'est ainsi également que des dépenses inscrites au budget des Armées — section Air — intéressent l'Aviation civile car dépendent d'elles : les constructions d'avions déjà en service régulier, la construction et l'étude de prototypes, sans compter la possible transformation en temps que de besoins d'appareils civils en appareils militaires.

C'est ainsi, enfin, que l'aviation embarquée échappe aux trois précédentes rubriques et que son rôle n'est pourtant pas négligeable.

Il n'est évidemment pas question de demander pour l'aviation un fascicule budgétaire spécial, en constituant une sorte de budget annexe. Nous formons cependant le souhait qu'un exposé des motifs figurant en tête du projet de loi de finances pour 1966 : Aviation civile, comporte la nomenclature des chapitres des autres budgets traitant de questions aéronautiques avec la récapitulation des montants engagés.

Cette méthode donnerait une vision plus claire des choses, bien que la réunion cette année sous l'autorité du même Rapporteur du budget de l'Aviation civile et de celui des Armées — section Air — fournisse déjà l'occasion de rapprocher certains chiffres.

Enfin, il peut paraître anormal de voir se perpétuer la tutelle exclusive de l'armée sur la construction aéronautique. Au fur et à mesure du développement des fusées et des missiles aux dépens de l'aviation pilotée, il apparaît que la prédominance d'influence devrait peu à peu passer à l'Aviation civile. Ainsi seraient peut-être plus aisées certaines concentrations de moyens qui nous apparaissent comme inéluctables si nous voulons lutter à armes égales contre une concurrence internationale aux dimensions sans commune mesure avec nos unités de production.

CHAPITRE PREMIER

EXAMEN DES CREDITS

A. — Les dépenses ordinaires.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Les crédits prévus au titre des moyens des services du budget de l'Aviation civile pour 1965 s'élèvent à 288.179.895 F, en augmentation de 29.458.762 F, soit un peu plus de 10 % sur ceux votés pour 1964. Cette augmentation s'applique à concurrence de 12,5 millions aux mesures acquises et pour le surplus aux mesures nouvelles.

Les mesures acquises.

Les augmentations constatées dans le cadre des services votés concernent principalement l'incidence, d'une part, de mesures relatives à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique soit d'une manière générale, soit qu'il s'agisse de la situation particulière de certaines catégories d'agents, d'autre part, du relèvement de certains accessoires de salaires : prestations familiales, cotisations de sécurité sociale.

Les mesures nouvelles.

Les mesures nouvelles portent essentiellement sur des créations et transformations d'emplois à l'amélioration de rémunérations et au développement des moyens matériels de certains services.

1° *Les créations et transformations d'emplois.*

Sont prévues :

— la création dans les services extérieurs de 33 emplois de techniciens chargés du fonctionnement des installations nouvelles et de l'encadrement des équipes de sécurité-incendie des aérodromes ;

— la réaffectation au secrétariat général à l'Aviation civile de 122 agents précédemment en service à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Ingénieurs de la navigation aérienne :

- 1 ingénieur en chef,
- 2 ingénieurs de 2° classe.

Ingénieurs des travaux de la navigation aérienne :

- 1 ingénieur de classe exceptionnelle,
- 22 ingénieurs et ingénieurs adjoints.

Techniciens de la navigation aérienne :

- 5 techniciens de classe exceptionnelle,
- 44 techniciens de classe normale.

Agents de la navigation aérienne :

- 21 agents,
- 1 chef adjoint de service administratif,
- 1 secrétaire administratif de classe exceptionnelle,
- 8 secrétaires administratifs de classe normale,
- 8 commis,
- 2 agents de bureau,
- 1 technicien d'encadrement des services du matériel de l'Aviation civile,
- 2 agents contractuels de 2° catégorie,
- 3 agents contractuels de 3° catégorie.

— le renforcement des effectifs des fonctionnaires du corps de la navigation aérienne pour répondre aux besoins nés du développement continu des trafics aériens civils et militaires à contrôler, de la complexité croissante des matériels et de l'évolution rapide des techniques et de la mise en service de nouvelles installations d'aides à la navigation aérienne.

Les emplois créés sont les suivants :

- 1 ingénieur général (760 gr. C),
- 2 ingénieurs en chef de la navigation aérienne (641),
- 1 ingénieur de 1^{re} classe de la navigation aérienne (574),
- 2 ingénieurs de 2^e classe de la navigation aérienne (417),
- 10 ingénieurs divisionnaires des travaux (476),
- 1 ingénieur des travaux de classe exceptionnelle (521),
- 10 ingénieurs des travaux (356),
- 13 chefs techniciens (337),
- 30 techniciens supérieurs (304),
- 26 techniciens de classe exceptionnelle (345),
- 102 techniciens de classe normale (255).

198

En contrepartie seraient supprimés 40 emplois d'agents de la navigation aérienne.

— la création, d'une part, de deux emplois d'agents contractuels à statut C. N. R. S. en vue de la poursuite, dans le cadre de la recherche scientifique de travaux concernant l'étude de la haute atmosphère, celle de quatre emplois de pilote pour le centre de formation de Saint-Yan, enfin, celle de douze emplois d'ingénieurs des travaux de la météorologie pour renforcer l'effectif de ce service en Polynésie. Signalons qu'en contrepartie de cette dernière mesure est prévue la suppression de douze emplois d'officier du budget des armées.

Il peut paraître à première vue surprenant d'enregistrer des créations d'emplois de personnels de la navigation aérienne (198, compensés très partiellement par 40 suppressions) et de 33 techniciens d'encadrement des services du matériel alors que dans le même temps sont réintégrés 122 emplois de personnel administratif et technique antérieurement déduits au titre de l'A.S.E.C.N.A.

Nous rappelons à ce sujet que l'objectif, que les nécessités du service et le développement des techniques nouvelles ont conduit les services de l'Aviation civile à définir à terme, en ce qui concerne le personnel, porte à 4.000 environ en 1966 l'effectif du personnel technique de la navigation aérienne et à 200 environ celui des techniciens d'encadrement.

Les effectifs de 1964 étant respectivement de 3.400 et 130.

Depuis 1948 aucun changement notable n'était intervenu chez les techniciens de la navigation aérienne (3.336 au 31 décembre

1948) or, dans le même temps l'aire territoriale d'action s'est réduite, mais le trafic en métropole s'est considérablement développé.

Les divers centres de contrôle régionaux ont enregistré des mouvements d'avions multipliés par 3 pour le C. C. R. de Paris, par 2 pour celui d'Air France, par 4 pour celui de Bordeaux et le trafic des dix principaux aéroports métropolitains s'est accru de 200 %.

Il en est résulté, malgré le retour de cadres anciennement affectés à l'A. S. E. C. N. A. l'obligation d'affecter ce qui est excessif la totalité des jeunes contrôleurs issus de l'E. N. A. C. au C. C. R.-Nord et ce n'est qu'en 1964 que six jeunes ont pu être affectés à l'aéroport de Paris.

Dans les autres C. C. R. il a fallu recourir à des contrôleurs déjà âgés, entre quarante et cinquante ans, et pour qui connaît la fatigue nerveuse engendrée par ce trafic, cette solution est en elle-même mauvaise.

Nous avons constaté par nous-mêmes, d'autre part, que du matériel moderne et coûteux était mal utilisé faute de personnel suffisant. Enfin, il faut enregistrer la création de nouveaux centres radars de Sainte-Beaume, Toulouse et Vitrolles.

D'autre part, nous soulignons pour répondre à des objections concernant la création de techniciens de grade élevé ou très élevé (ingénieur général ou ingénieurs en chef et divisionnaires) que la réforme de 1961 prévoyait deux emplois d'ingénieurs généraux, celui créé en 1965 est le dernier à pourvoir. Notons à ce propos que si la proportion statutaire d'ingénieurs de niveaux comparables avait été respectée elle serait de 13 % alors qu'elle n'atteindra en définitive que 10,5 % ; quant aux ingénieurs divisionnaires ou ingénieurs en chef leur proportion est prévue par le statut de leurs corps respectifs de façon à assurer à la fois un encadrement et un avancement satisfaisants.

2° Transformations d'emplois.

Les transformations d'emplois les plus importantes concernent la constitution de deux nouveaux corps techniques, celui des officiers-contrôleurs de la circulation aérienne et celui des électroniciens de la sécurité aérienne. Ces créations sont la conséquence des limitations qui ont été apportées récemment au droit de grève de certains personnels de la navigation aérienne et qui sont analysées plus loin.

Les nouveaux emplois étant réservés aux techniciens de la navigation aérienne, les créations d'emplois prévues pour les deux corps entraîneront la suppression nombre pour nombre de techniciens de la navigation aérienne. En définitive, l'opération s'analyse comme suit :

Emplois créés.	Emplois supprimés.
116 officiers-contrôleurs principaux de la circulation aérienne (394).	67 chefs-techniciens de la navigation aérienne (337).
325 officiers - contrôleurs de 1 ^{re} classe de la circulation aérienne (356).	276 techniciens supérieurs de la navigation aérienne (304).
179 officiers - contrôleurs de 2 ^e classe de la circulation aérienne (332).	106 techniciens de classe exceptionnelle de la navigation aérienne (345).
40 électroniciens principaux de la sécurité aérienne (367).	421 techniciens de classe normale de la navigation aérienne (255).
137 électroniciens de 1 ^{re} classe de la sécurité aérienne (337).	
73 électroniciens de 2 ^e classe de la sécurité aérienne (306).	
870	870

Au total, ces transformations d'emplois représentent une dépense supplémentaire de 2.800.000 F.

Les autres transformations d'emplois portent sur la transformation de :

- 17 emplois de secrétaires administratifs en 5 emplois de secrétaires administratifs en chef et en 12 emplois de chefs de section ;
- 92 emplois de techniciens de la Météorologie nationale en 6 emplois de chefs-techniciens et 86 emplois de techniciens supérieurs ;
- 4 emplois d'ingénieurs de travaux de la Météorologie nationale.

Emplois créés.	Emplois supprimés.
1 ingénieur en chef chargé d'emploi fonctionnel (groupe B).	1 ingénieur hors classe (574).
3 ingénieurs divisionnaires des travaux (476).	1 ingénieur des travaux de classe exceptionnelle (521).
	2 ingénieurs des travaux (356).
<hr/> 4	<hr/> 4

3° Amélioration de certaines rémunérations.

Les mesures de cette nature ont trait à l'amélioration de la situation des personnels techniques des catégories B et C de la navigation aérienne et de la météorologie nationale et entraînent des majorations de crédits s'élevant respectivement à 845.652 F et 100.000 F.

4° Augmentation de l'activité des services.

Le développement de l'activité des services qui nécessite la création d'emplois nouveaux entraîne, d'autre part, une augmentation des dépenses de matériel et de fonctionnement.

Les principales majorations de dotations concernent :

- les crédits de documentation (+ 77.000 F) ;
- les crédits de fonctionnement de la météorologie nationale comme conséquence de la mise en service de nouveaux appareils (+ 2.224.000 F) ;
- les dépenses de matériel et de communications téléphoniques des bases aériennes (+ 435.000 F) ;
- l'incidence de l'augmentation du nombre des heures de vol des appareils destinés au contrôle en vol des aides à la navigation aérienne (+ 430.000 F) ;
- le fonctionnement du parc automobile (+ 280.000 F).

Signalons, enfin, qu'un crédit de 100.000 F non renouvelable est prévu pour l'organisation en 1965 du Salon international de l'aéronautique qui a lieu tous les deux ans.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les crédits d'interventions publiques sont au total en diminution de 4.466.000 F par rapport à ceux de 1964. Ce total résulte de la contraction entre certaines augmentations de crédits et des économies plus importantes.

1° *Les augmentations de crédits.*

Les demandes d'ouverture de dotations supplémentaires portent sur quatre postes :

— le transfert du budget de la Coopération à celui de l'Aviation civile d'un crédit de 891.000 F correspondant à la rémunération des personnels français du service météorologique du Cameroun et du Togo. Ces dépenses étaient jusqu'à présent supportées par le fonds d'aide et de coopération ;

— l'augmentation de la contribution de la France au fonctionnement du service météorologique du Condominium des Nouvelles-Hébrides, résultant de la mise en service d'une station de mesures en altitude dont l'installation a été décidée en accord entre la France et la Grande-Bretagne ;

— l'augmentation de 3 millions de la subvention à l'aéroport de Paris et de 60.000 F de celle de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ;

— l'ajustement des subventions aux compagnies aériennes. Un crédit supplémentaire de 1.200.000 F est demandé, s'appliquant à la Compagnie Air-Inter et en ce qui concerne l'Union des transports aériens à l'exploitation des lignes reliant la Nouvelle-Calédonie aux Nouvelles-Hébrides.

En revanche une réduction de subvention de 100.000 F est proposée en ce qui concerne l'exploitation des lignes de la Polynésie française.

Compte tenu de ces ajustements, la répartition des crédits de subvention entre les différentes compagnies aériennes serait la suivante :

	1964 — CREDITS votés.	1965 — MESURES nouvelles.	TOTAL
Article 1 ^{er} . — Compagnie nationale Air France	70.000.000	»	70.000.000
Article 2. — Subvention de l'Etat à la Compagnie Air Inter...	3.000.000	+ 1.000.000	4.000.000
Article 3. — Participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes aériennes desservant la Polynésie française	500.000	— 100.000	400.000
Article 4. — Participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes aériennes reliant la Nouvelle-Calédonie aux Iles Wallis..	100.000	+ 200.000	300.000
Article 5. — Participation de l'Etat au déficit d'exploitation de la ligne aérienne desservant l'archipel des Comores	300.000	»	300.000
Totaux.....	73.900.000	+ 1.100.000	75.000.000

2° Les économies.

Deux mesures d'économie sont proposées :

— une diminution de la participation de la France aux dépenses d'une part de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar et, d'autre part, de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara. Cette économie s'élève, au total, à 9 millions ;

— une réduction de 577.000 F sur les crédits relatifs au dégrèvement des carburants utilisés par l'Aviation civile qui seraient ainsi ramenés de 13.500.000 F à 12.923.000 F.

Etant donné que les taxes sur l'essence sont plus élevées que celles qui frappent le kérosène, le remplacement d'appareils à hélice par des appareils à réaction, dans le parc des compagnies de transport aérien qui bénéficient de la détaxe du carburant, permet de réduire le crédit affecté à cette dépense.

B. — Les dépenses en capital.

Par rapport à 1964, l'augmentation des crédits afférents aux dépenses en capital de l'Aviation civile sont en augmentation :

- pour les autorisations de programme de. 195.350.000 F
- pour les crédits de paiement de..... 74.040.000 F

L'analyse des différents chapitres est donnée ci-après :

Chapitre 53-22. — *Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique.*

- Autorisations de programme demandées: 7.520.000 F
- Crédits de paiement..... 6.500.000 F

Les opérations nouvelles prévues sont :

Autorisations
de programme.

—
En francs.

— Expérimentation et essais de matériel volant :

Essais d'atterrissage automatique (sur Caravelle).	1.000.000
Mystère 20 (essais d'endurance).....	1.000.000
Nord 262 (essais d'endurance, abaissement des minima)	400.000
Avions d'affaire et divers.....	620.000

— Expérimentation et essais de matériel pour la navigation aérienne :

Location d'un ordinateur pour l'automatisation de la circulation aérienne.....	3.500.000
Essais d'atterrissage sans visibilité.....	1.000.000

Totaux pour le chapitre..... 7.520.000

Chapitre 53-24. — Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes.

— Autorisations de programme demandées	351.000.000 F
— Crédits de paiement	344.000.000 F

Les opérations nouvelles portent sur : Autorisations de programme.

—
En francs.

Etudes et prototypes de matériels volants, appareils de transport et appareils légers :

— Prototype d'appareil de transport supersonique	330.000.000
— Etude de systèmes d'atterrissage automatique	8.000.000
— Etudes d'un avion de transport biréacteur de moyenne capacité (40 à 50 places)	5.000.000

Etudes d'avions d'affaires :

— Biréacteur (Mystère 20)	2.000.000
— Avion léger	2.000.000

Etudes et prototypes de matériel pour la navigation aérienne :

— Atterrissage sans visibilité	2.000.000
— Automatisation du contrôle	2.000.000

Totaux pour le chapitre

351.000.000

Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et des routes aériennes métropole.

— Autorisations de programme demandées	108.350.000 F
— Crédits de paiement 1965	70.000.000 F

(Le détail des opérations figure aux pages 75 à 78 du « bleu ».)

Chapitre 56-40. — Ecoles et stages. — Equipement.

— Autorisations de programme demandées	6.200.000 F
— Crédits de paiement	4.500.000 F

Les opérations nouvelles portent sur :	Autorisations de programme. En francs.
Travaux : construction définitive de l'échelon parisien de l'E. N. A. C.	2.980.000
Gros matériel :	
— Achat et mise en place d'un I. L. S. avec localizer mais sans glyde.....	720.000
— Matériel de laboratoire, de travaux pratiques et mobiliers scolaires.....	2.500.000
Totaux	6.200.000

Chapitre 56-70. — Formation aéronautique. — Equipement.

— Autorisations de programme.....	13.600.000 F
— Crédits de paiement.....	12.000.000 F

L'analyse des opérations nouvelles est donnée page 82 du « bleu ».

Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

— Autorisations de programme deman- dées	45.800.000 F
— Crédits de paiement.....	23.000.000 F

L'analyse des opérations nouvelles est donnée pages 84 à 87 du « bleu ».

Chapitre 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique et pour travaux d'équipement de l'Institut du transport aérien.

— Autorisations de programme demandées.	2.980.000 F
— Crédits de paiement.....	2.980.000 F

Les opérations portent sur :	Autorisations de programme. En francs.
— subventions pour l'achat de matériel aéronautique, somme due par l'Etat en remboursement partiel des règlements faits par la Compagnie nationale Air France pour l'achat des appareils Breguet 763 (il s'agit de la poursuite d'un vieux contrat intéres- sant les Breguet 2 ponts).....	2.880.000
— subvention pour travaux d'équipement de l'Insti- tut du transport aérien.....	100.000
Total	2.980.000

Chapitre 66-71. — Formation aéronautique. — Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien.

— Autorisations de programme demandées	500.000 F
— Crédits de paiement	300.000 F

Ce chapitre concerne la participation de l'Etat à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien.

Chapitre 68-90. — Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.

— Autorisations de programme demandées	18.000.000 F
— Crédits de paiement	12.000.000 F

Le programme des participations imputables sur ce chapitre est élaboré en cours d'année par l'A. S. E. C. N. A. et approuvé par les Etats membres de l'Agence.

*
* *

Ces détails une fois fournis, et pour répondre au style que nous souhaitons dorénavant donner aux débats budgétaires, nous allons successivement étudier les différents sujets dont nous pouvons tenter de dégager la philosophie.

Notre examen portera sur les sujets suivants, dont nous examinerons les grandes lignes :

- Le personnel ;
- Le matériel volant ;
- L'infrastructure et les aéroports ;
- Les compagnies utilisatrices ;
- Les accords internationaux.

CHAPITRE II

LE PERSONNEL

A. — Le personnel à terre (Chapitre 31-11).

Nous avons déjà, dans notre rapport n° 23 du 13 novembre 1963, appelé l'attention, à la fois, des Pouvoirs publics et du personnel à terre et navigant sur le dramatique préjudice causé, non seulement aux compagnies françaises mais à la France tout entière, par les conflits répétés qui détournaient de plus en plus de nos aéroports, au bénéfice d'aéroports étrangers, un trafic international chaque jour plus exigeant quant à la régularité et à la qualité du service. Pour le seul personnel technicien, quinze jours de grève ont été enregistrés en 1963 et douze jours dans les neuf premiers mois de 1964. Se répartissant en plusieurs arrêts, ce total voit son effet psychologique considérablement augmenté.

Cet état de choses, dont nous n'avons pas à rechercher ici les responsables, semble bien démontrer que des mesures de remise en ordre s'imposaient.

A l'heure actuelle, la situation est la suivante :

I. — CORPS DE CATÉGORIE A

1° *Ingénieurs.*

Par décret du 24 décembre 1963, leur nouveau statut, analogue à celui des ponts et chaussées, accélère l'avancement et accroît les débouchés en laissant prévoir une nouvelle amélioration.

2° *Ingénieurs des travaux.*

Un décret du 20 juillet 1964 crée le grade d'ingénieur divisionnaire plafonnant, dans un premier stade, à l'indice 510, puis, dans une seconde phase, à l'indice 540, avec effet du 1^{er} janvier 1961 pour le premier stade et du 1^{er} janvier 1962 pour le second.

II. — CORPS DE CATÉGORIE B

Techniciens de la navigation aérienne.

C'est cette catégorie de personnel dont le statut a été le plus profondément bouleversé.

La loi du 2 juillet 1964 et le décret du 6 août 1964 prévoient pour certains techniciens : contrôleurs de la circulation aérienne et électroniciens de la sécurité aérienne, en nombre limité (environ 870 sur un effectif total de 2.077), la suppression pratique du droit de grève, en échange de certains avantages particuliers quant aux indices de salaires et à l'âge de la retraite.

Cette mesure, prise à la suite du rapport d'une commission présidée par M. le Conseiller d'Etat Desprès, devrait, dans l'esprit de ses auteurs, éviter soit les réquisitions trop fréquentes et impopulaires, soit la militarisation pure et simple d'agents du corps de la navigation aérienne dotés de responsabilités civiles et militaires particulièrement lourdes.

Bien qu'accueillie avec une certaine fraîcheur par les différentes organisations syndicales qui y ont vu une première atteinte au libre exercice du droit de grève, il apparaît que le climat social ne s'est pas dégradé davantage.

Sans prendre parti sur ce point délicat que seul le recul du temps permettra d'apprécier, nous sommes convaincus qu'une période de calme nécessaire à notre aviation permettrait de renoncer aux mesures coercitives pour revenir à des méthodes de libre négociation se déroulant dans un climat de meilleure compréhension mutuelle.

Quoi qu'il en soit, au 15 septembre 1964, la mesure était déjà appliquée à 60 % des postes à pourvoir chez les techniciens de la navigation aérienne et à 80 % chez les électroniciens de la sécurité aérienne dont nous rappellerons une fois de plus que le rôle et les sujétions s'accroissent avec les progrès de l'électronique.

D'autre part, les techniciens ont bénéficié d'un rappel sous forme de bonification d'ancienneté portant sur quatre ans et leur accès au corps des ingénieurs de travaux est maintenant prévu.

L'annexe I fournit des précisions quant à la rémunération de tout ce personnel dont la technicité est de plus en plus poussée.

Des mesures analogues ont été prises pour les différents corps de la Météorologie nationale.

On pourrait signaler que le rapprochement, sinon la similitude des carrières dans la Météorologie, la navigation aérienne et les bases permettent non pas l'interchangeabilité qui n'est plus possible en raison des spécialisations de plus en plus poussées, mais la possibilité de directions pouvant être assurées en territoire métropolitain ou hors métropole par un ingénieur de l'un quelconque des corps.

C'est ainsi par exemple que c'est un ingénieur de la navigation aérienne qui dirige l'aviation civile aux Comores, un météorologue qui le dirige en Polynésie, etc.

B. — La formation du personnel.

(Chapitres 31-71, 31-72, 31-92, 33-91, 34-72, 34-81, 56-70.)

Nous rappelons que la formation aéronautique s'effectue :

1° Pour le personnel navigant professionnel au Centre Ecole de Saint-Yan, avec formation des élèves pilotes de ligne (de 20 à 35 élèves environ par promotion) :

- préparation à la qualification I. F. R. (30 élèves environ) ;
- préparation au brevet de pilote professionnel (une vingtaine) ;
- enfin, coopération technique (16 pilotes étrangers francophones).

2° A l'Ecole nationale de l'Aviation civile (chapitre 56-40).

Celle-ci, dont le transfert à Toulouse a été décidé en 1963, bénéficie de 2.980.000 F en autorisations de programme et 1 million 500.000 F en crédits de paiement.

Mais un échelon parisien doit subsister pour faciliter les stages et jouer le rôle d'annexe aux examens.

Cet échelon comprendra donc essentiellement sur l'aéroport d'Orly, des moyens d'hébergement et des salles d'examen.

Etant donné son rôle essentiel de formation de techniciens et d'ingénieurs des travaux de la navigation aérienne il est prévu des achats de matériel moderne, I. L. S. en particulier.

Etant donnée la complexité du matériel actuellement utilisé à terre et sur avion, il nous apparaît que cette autorisation de programme de 720.000 F est amplement justifiée, assortie de 200.000 F en C. P.

Il en est de même de l'autorisation de programme de 2.500.000 F prévue pour l'achat de matériel de laboratoire et comportant 800.000 F de crédits de paiement.

3° Par la tutelle et l'assistance au secteur privé de l'aviation légère (chapitres 31-71, 31-72, 31-92, 33-91, 34-72, 34-81 et 56-70).

Il semble assez peu connu que le Ministère de l'éducation nationale et le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports, en liaison avec le service de la formation aéronautique dispense un enseignement du premier degré, avec un aspect théorique sanctionné par le brevet élémentaire des sports aériens ou pour les professeurs à un certificat d'instruction à l'enseignement aéronautique et un aspect pratique allant de l'aéromodélisme à la construction de planeurs.

En 1963, 5.400 sections d'initiation aéronautique ont permis l'instruction de 75.000 élèves.

Un centre expérimental d'instruction à la technologie a été créé à Auxerre et quatre centres expérimentaux fonctionnent dans les établissements d'enseignement technique de Lille, Blainville-sur-l'Eau et Egleton.

400 bourses de vol à voile ont été octroyées.

En 1964, 35 camps aéronautiques, répartis en 26 aéro-clubs ont fourni 500 jeunes adolescents.

Des centres nationaux de formation fonctionnent à Challes-les-Eaux, Carcassonne (vol à moteur), la Montagne-Noire (vol à voile), Saint-Auban (vol à voile), Biscarosse (parachutisme) (chapitres 43-91 et 66-70).

Les aides destinées à l'aviation légère et sportive ne paraissent pas devoir être supérieures à celles enregistrées (2.082.000 F) en 1964, et cela en valeur, ce qui, compte tenu des différentes augmentations de toutes choses, conduira fatalement à des réductions d'activité encore que les renseignements fournis encore très vagues, promettent de maintenir la même activité.

Mieux encore, le dégrèvement sur le carburant est ramené de 13.500.000 à 12.923.000, compte tenu du remplacement progressif des appareils à « hélices » par des appareils utilisant du kérosène.

Nous souhaitons que cette réduction ne porte pas sur la seule aviation légère et sportive qui, en fait, utilise toujours l'essence.

Enfin, et dans le même ordre d'idées, il apparaît que des crédits prévus au chapitre 66-71, en faveur de l'aménagement des aérodromes utilisés pour la formation aéronautique n'ont pas été utilisés.

La réponse qui nous a été faite semble incriminer des retards dans la constitution de dossiers, retard devant être rapidement comblé et risquant même de rendre insuffisantes les autorisations de programme de 500.000 F prévues pour 1965.

Nous en acceptons l'augure en signalant que les aérodromes susceptibles de bénéficier d'une aide de l'Etat, au titre du programme 1965, sont les suivants :

Oyonnax-Arbent.
Vichy-Charmeil.
Royan-Médis.
Bagnères-de-Luchon.
Flers-Saint-Paul.
Bernay-Saint-Martin.

Dax-Seyresse.
Le Puy-Loudes.
Granville-Brehal.
Pontivy-Kernivinen.
Nevers-Fourchambault.
Saint-Lô.

CHAPITRE III

LE MATERIEL VOLANT

A. — Situation commerciale.

Nous avons déjà insisté sur le caractère anormal à nos yeux d'une aviation civile tributaire de l'armée pour ses livraisons et ses études d'appareils français. Malgré une bonne coopération nous ne serons pas éloignés de penser que la désaffection de certaines de nos compagnies commerciales pour les appareils français ne tire quelque peu son origine dans cette dualité de responsabilité.

Le matériel volant commercial a peu varié en qualité en 1964 par rapport à 1963 et 1965 ne semble pas devoir apporter de grandes révolutions en ce domaine.

Boeing — et D. C. 8 — quadri-jet.

Caravelle — bi-jet.

Lockeed — Superstarliner.

Super-Constellation et Constellation.

Breguet — Br. 763 — Provence.

Douglas — D. C. 6 — D. C. 4 et D. C. 3.

Vickers Viscount.

Enfin les derniers nés, les Nord 262, super Broussard forment, avec les appareils ci-dessus, le fond de la flotte aérienne de nos trois grandes compagnies : Air France, U.T.A., Air-Inter.

Nous ne mentionnerons que pour mémoire quelques-uns des avions de liaison employés par des Compagnies alliées : Heron de Havilland, Piper de performances diverses — Hydravion Bermuda du Pacifique, etc., etc.

Plus importante que l'examen du parc, nous apparaît l'étude des perspectives d'avenir.

Le budget de l'Aviation civile comporte deux chapitres, 53-24 et 53-22, pour le versement de subvention à l'industrie aéronautique :

— le 53-22 intitulé « Expérimentation et Essais d'utilisation de Matériel aéronautique » constitue en fait un petit complément au 53-24 destiné à des expérimentations opérationnelles et géré directement par le Secrétariat général à l'Aviation civile.

— le 53-24 intitulé « Participation de l'Aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes » sert au financement d'études, d'outillages et d'essais. Il est presque entièrement « viré » à la Direction technique et industrielle de l'Air, avec un programme d'exécution d'ensemble, le S. G. A. C. n'en conservant qu'une fraction infime utilisée pour des études prospectives.

1° *Choix des programmes.*

Les décisions sont prises, en dernier ressort, après une étude comparée des sommes à investir dans une opération donnée, de l'intérêt de celle-ci et de ses chances de réussite. Les critères suivants peuvent être dégagés :

a) Priorité est donnée aux programmes visant à satisfaire des besoins nationaux, qu'il s'agisse des compagnies de transport ou de l'aviation légère et d'affaires ;

b) Les moyens disponibles sont concentrés sur un petit nombre d'opérations et en tout cas, assez tôt dans une étude, sur le meilleur projet.

2° *Choix de la firme subventionnée.*

Lorsqu'un industriel a pris l'initiative d'une opération dont l'intérêt est ensuite reconnu, une aide peut lui être accordée sans que d'autres industriels soient mis en concurrence.

Par contre, dans le cas où le programme est lancé par l'Etat, il est normalement fait appel à une large concurrence, le S. G. A. C. fait toutefois entrer dans son choix des éléments tels que l'expérience, l'assise commerciale et la surface financière des firmes, qui sont susceptibles d'influer largement sur les chances de réussite du projet.

3° Montant de l'aide accordée.

Sauf en ce qui concerne des opérations techniquement exceptionnelles, comme le Supersonique, et même pour des programmes dont il a pris l'initiative, le S. G. A. C. estime que l'industriel doit au départ risquer une mise propre non négligeable, qui indique sa volonté d'aboutir et fait la preuve d'une assise suffisante.

L'aide accordée porte en général sur :

- les études,
- le prototype,
- les essais statiques et en vol,
- l'outillage.

Une opération engagée dans ces conditions doit en effet aboutir sans qu'il soit besoin d'un soutien ultérieur.

La part de l'Etat dans les investissements initiaux, le plus souvent de l'ordre de 50 %, varie en fonction de l'intérêt du programme. Elle doit à la limite tendre vers zéro si celui-ci est purement commercial. Dans ce dernier cas cependant, il peut y avoir avantage à aider le démarrage de l'opération, le soutien financier étant alors assorti d'une clause de récupération sur les bénéficiaires.

Examinons tout d'abord l'*acquis français* :

Les Caravelle. 212 sont lancées en fabrication dont 185 commandées ferme. La Caravelle 10 B plus longue, mieux équipée, semble pouvoir soutenir encore un certain temps et avec avantage la concurrence des nouveaux venus sur le marché mondial : Boeing 727, Trident, D. C. 9, B. A. C. III.

Mais ce peut n'être là qu'un court répit.

Le Nord 262 super Broussard. Appareil à court rayon d'action, 26 passagers. 360 km version pressurisée.

4 appareils sont vendus à Air-Inter et sont en exploitation. 8 sont vendus à la Lake Central Air Line aux U.S.A. avec une option pour 12 suivants. Deux sont commandés ferme par une Compagnie Japonaise.

Dans une version un peu plus puissante, cet appareil doit connaître un certain succès à condition d'aller assez vite pour sa sortie.

En aviation commerciale acquise le bilan, quoique flatteur pour ces deux appareils, est maigre dans le présent et inquiétant pour l'avenir.

Nous avons cherché à savoir si, de la première année d'exploitation des Nord 262 par Air Inter pouvaient se dégager des comparaisons de frais d'exploitation avec les Vickers Viscount qui constituent le fonds de la flotte de cette compagnie.

Sur Paris—Clermont-Ferrand par exemple, l'équilibre financier de l'exploitation est assuré par un coefficient de remplissage de 81 % sur le Viscount et de 111 % sur le Nord 262.

Mais dans le cas de faible trafic le Nord 262 reprend l'avantage. Pour fixer les idées : avec quarante passagers par jour sur Paris—Clermont-Ferrand le déficit d'exploitation serait de 1.342 F pour l'utilisation d'un Viscount et de 2.517 F pour l'emploi nécessaire de deux Nord 262.

Si le nombre quotidien de passagers tombait à 20, le déficit serait de 5.183 F pour un Viscount et de 1.258 F pour le seul Nord 262 alors suffisant.

En résumé, le Nord 262 s'avère fort intéressant pour les lignes à faible trafic ou pour l'ouverture de lignes nouvelles.

Sa rentabilité devient douteuse et même fâcheuse au-dessus d'un certain seuil de trafic.

A court terme.

Un espoir sérieux résiderait dans le Bréguet 941-942 à ailes soufflées Stol mais — et nous l'avons déjà dit l'an dernier — cette formule séduisante ne deviendra commerciale que dans la mesure où l'Etat français lui-même donnera l'exemple en commandant quelques unités.

Quant au Potez 840 quadripropulseur vendu à deux exemplaires — 24 passagers — rayon d'action 1.000 km — vitesse 450 km/h — il est particulièrement agréable et confortable mais mérite un matériel de propulsion plus puissant et une nouvelle étude de son habitabilité.

A plus long terme.

Deux formules sont souhaitées par les utilisateurs : le biréacteur rapide 45-50 places — décollant en 1.500 mètres, volant à Mach 0,7 ou 0,8, avec un rayon d'action de 1.000 à 1.200 km et

étudié par Dassault avec son Mystère 30 et qui se trouve au surplus en concurrence avec le Fokker F 28 et un avion gros porteur d'une capacité de 140 à 220 passagers, d'un rayon d'action de 1.000 à 1.300 km, volant à Mach 0,8 ou 0,9, étudié par Sud Aviation sous le vocable « Galion » sans engagement de la part de l'Etat.

Encore ne faudrait-il pas que ces deux formules qui ne peuvent être que complémentaires et non pas concurrentes soient exclusives l'une de l'autre. Encore faudrait-il aussi que ces différents types d'avion, surtout pour le 45-50 places ou éventuellement 60, soient mis au concours pour véritablement adopter les techniques paraissant les meilleures.

A long terme.

L'opération Concorde menée, tout au moins à l'origine, en collaboration avec l'Angleterre : Sud-Aviation en France, la British Aircraft Corporation, pour la cellule, la British Siddeley Engins et la S. N. E. C. M. A. pour les moteurs.

Les études théoriques (aérodynamisme, essais en soufflerie), définition des matériaux et procédés de fabrication, études des systèmes électriques, hydrauliques, etc., ont été entreprises.

Les caractéristiques semi définitives ont été arrêtées en mai 1964 — 147 tonnes au décollage, ce qui a conduit à augmenter de 10 % la poussée et de 15 % la voilure — 110 à 120 passagers sur Paris—New York.

La partie administrative et réglementaire pour un engin commercial supersonique a été étudiée et le premier vol semblait pouvoir être fixé au deuxième semestre 1967, pour une exploitation débutant en 1976.

Le prix de l'opération, jusqu'à la première mise en exploitation, avait été estimé à $1.865 + 80 = 1.945$ millions de francs, mais il a été certainement sous-évalué et l'Angleterre le chiffrait récemment à 4.000 millions environ et, devant l'énormité de cette somme, la majorité britannique actuelle a, semble-t-il, l'intention soit de renoncer à l'opération, soit de la reculer jusqu'à en rendre l'intérêt nul, car cet avion ne se défend que s'il sort avec deux ou trois ans d'avance sur l'appareil américain conçu pour Mach 3. Si cet abandon doit permettre dans un proche avenir d'améliorer le bilan des compagnies utilisatrices éventuelles, qui pourront ainsi amortir plus

aisément leur matériel actuel en suivant mieux le rythme du développement de la clientèle, il n'en est pas moins vrai que la construction aéronautique française risque d'en souffrir gravement.

Les Anglais et les Américains sont les seuls, car nous ne croyons pas que les Russes eux-mêmes en possèdent, à construire des réacteurs de 15 tonnes de poussée. Les solutions de rechange sont donc difficiles et génératrices de retards inadmissibles.

D'autre part, des commandes de principe avaient été enregistrées :

Air India.....	2 appareils.	} Avec un total d'acomptes de 790.000 £ et 11 millions de francs.
Quantas	4 —	
Panam	6 —	
Continental Air Line.....	3 —	
Mid East Air Line.....	2 —	
T. W. A.	6 —	
Air France.....	8 appareils.	
B. O. A. C.	8 —	
American Air Line.....	8 —	
<hr/>		
47 appareils.		

Or, si la résiliation résulte de la non-observation du contrat, le remboursement des acomptes s'impose avec l'intérêt correspondant.

Nous voulons encore espérer, sans beaucoup de vraisemblance, que le Gouvernement britannique reviendra sur sa décision consistant en une véritable abdication de l'industrie aéronautique d'Europe devant l'industrie aéronautique américaine.

Quoi qu'il en soit, le chapitre 53-24 avait prévu des autorisations de programme de 330 millions et des crédits de paiement de 162.500.000 F. En revanche, aucun crédit ne figure plus au budget des armées.

B. — L'aviation d'affaires. (Chap. 53-24.)

Son évolution, aux U. S. A., est considérable et il apparaît que de nombreuses sociétés françaises, si elles ne sont pas entravées par une fiscalité paralysante, pourraient s'y intéresser.

L'avion d'affaires peut présenter des caractéristiques très différentes, selon l'usage auquel le destine son acquéreur et aussi évidemment selon les possibilités financières de cet acquéreur :

Appareils monomoteurs qui ne diffèrent pas sensiblement des avions légers,

Appareils bimoteurs, pour vol en tous temps,

Appareils mono ou bi-réacteurs,

Toute la gamme correspond à des besoins différents.

L'un des derniers nés, le Mystère 20 Dassault, 6 à 10 passagers, bi-réacteur, rayon d'action 2.500 km, vitesse de croisière 850 km/h, pistes de 1.500 m, équipé de deux réacteurs double flux G E C° CF 700, poids au décollage 10 tonnes, prix total de développement 96 millions de francs. Participation de l'Etat : 48 millions, avec clause de récupération. 2 millions de francs sont inscrits au budget en autorisations de programme et sont le solde des dépenses d'investissement supportées par l'Aviation civile. La Panam a pris option pour 40 et cette option devrait être transformée en commande ferme, en janvier 1965. 52 appareils sont lancés en production.

Nous ne pensons pas que, dans l'hexagone même, cet appareil puisse enregistrer des ventes importantes mais pour des liaisons entre sociétés du Marché commun ou à l'exportation, un marché semble exister.

Le Moynet Jupiter.

Bi-réacteur en tandem : 5 passagers, poids total 1,750 tonne, rayon d'action 1.000 km, vitesse de croisière 340 km/h, peut être équipé de deux moteurs de 290 CV en tandem et accepte alors 7 places. Les premiers essais sont fort encourageants et un marché semble se dégager en Europe.

Paris III.

Dérivé d'une version militaire, porté à 5/6 places, équipé de deux réacteurs Marboré, déjà vendu dans le monde entier à plusieurs exemplaires, 480 kg de poussée, poids au décollage 4 tonnes, rayon d'action 1.000 km, vitesse 600 km/h.

Antilope.

Avion de grand tourisme, d'affaires ou de liaison militaire, équipé d'un propulseur français Turboméca « Astazou ».

Capacité 5 personnes; sur 2.000 km à 400 km/h. Le prototype réalisé aux frais de la Société industrielle pour l'aéronautique a effectué son premier vol en 1962.

Tous ces appareils, sauf le Mystère 20, en sont encore au stade des essais. Il conviendrait de hâter la sortie de ceux d'entre eux les plus intéressants pour ne pas nous laisser distancer une fois de plus.

En particulier, la solution originale Moynet-Matra devrait faire l'objet d'une rapide mise au point.

C. — L'aviation légère (1).

Société Wassmer.

W A. 40. — 4/5 places, monomoteur à train rentrant 180 CV, 250 kilomètres heure, 80 avions fabriqués en série, à la cadence de 2 par mois. Le soutien de l'Etat pour la construction du prototype s'était élevé à 300.000 F (1960).

W A 50. — 4 places. Il s'agit d'un prototype en verre plastique, monomoteur de 120 CV. Le premier vol est prévu pour 1965. Le S. G. A. C. a accordé une aide de 300.000 F à la Société Wassmer, afin d'encourager une technique nouvelle (1964).

Société Jodel.

D. 140 (S. A. N.). — 4/5 places. 130 avions construits à la cadence de 3 par mois. Aide ancienne de l'Etat : 150.000 F (1959).

D. 160 (S. A. N.). — Prototype gros monomoteur de 6 places. Avion conçu pour le travail aérien, le poudrage, le remorquage de planeurs. Le premier vol aura lieu début 1965. L'aide de l'Etat se monte à 250.000 F. Cet appareil n'a pas de concurrent et le S. G. A. C. espère que le lancement en série permettra de concrétiser l'intérêt que présente l'opération (1963).

D. 1050 (S. A. N.) et D. 1051 (C. E. A.). — 3/4 places. 600 avions construits à la cadence de 15 par mois. Aide ancienne de l'Etat : 140.000 F (1959).

D. 112 - D. 120. — Biplace. 1.000 avions en service construits à la cadence de 5 par mois par Wassmer.

(1) La date d'octroi de l'aide de l'Etat figure entre parenthèses pour chaque opération.

D. 150 (S. A. N.). — Biplace de grand tourisme. 60 en service construits à la cadence de 2 par mois. Pas d'aide de l'Etat.

D. 200. — Quadriplace léger rapide. Prototype construit par le Centre Est Aéronautique. Aide prévue de l'Etat : 200.000 F. Cet appareil a de grandes chances commerciales.

Société Scintex.

Emeraude. — Biplace. 300 appareils fabriqués à la cadence de 2 par mois. Aide ancienne au prototype : 100.000 F (1956).

Rubis. — 4/5 places. 10 appareils fabriqués à la cadence de 1 par mois. Pas d'aide de l'Etat.

Société Sud-Aviation.

Gardan GY. 80. — 4 places. 60 appareils construits. La Chaîne de montage est prévue jusqu'au n° 100. Aide ancienne de l'Etat au prototype : 300.000 F (1960-1961).

Morane (Potez).

Rallye. — 3/4 places. 400 appareils construits. Aide ancienne de l'Etat pour l'outillage : 500.000 F (1961).

Société Alpavia.

R. F. 3. — Monoplace. Avion planeur. 40 appareils fabriqués à la cadence de 5 par mois. Aide de l'Etat au prototype : 60.000 F (1961).

Il convient de souligner que dans le domaine des avions légers, une aide de valeur absolue très réduite au départ peut contribuer à donner une grande vitalité à notre industrie et à maintenir l'expansion française en Europe et dans le monde.

D. — Interventions de l'Etat pour la navigation aérienne (autres que pour les avions proprement dits).

Elles consistent surtout en étude de l'atterrissage automatique tous temps. Six millions avaient été prévus en 1962 et 8 millions en 1964.

Elles ont porté sur l'abaissement à 100 pieds et 400 mètres des minima opérationnels actuels de 200 pieds et 800 mètres et à des recherches pour tendre vers l'atterrissage zéro-zéro.

Le tout, d'abord sur Caravelle et ensuite sur Nord 262 et Mystère 20. Enfin étude de l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne avec location d'un calculateur classique et également perfectionnement à apporter aux I. L. S.

Conclusion. — Quand on étudie les modalités d'octroi de l'aide de l'Etat aux dépenses d'études et de prototypes (chapitre 53-24) et aux dépenses d'essais (chapitre 53-22), on ne peut manquer d'évoquer la dispersion de nos efforts et les difficultés qu'elle engendre par la différence de dimensions entre nos industries aéronautiques et celles des nations occidentales les mieux partagées : U. S. A., Grande-Bretagne, et, dans une certaine mesure, la Suède.

Des concentrations nous semblent nécessaires, quelque déplaisantes qu'elles puissent paraître, à l'échelon international pour les moteurs, et pour l'instant à l'échelon national pour l'électronique de façon à faire face à cette redoutable concurrence plus encore dans le domaine des moteurs et de l'électronique que dans celui des cellules. Il faudra probablement limiter nos ambitions, choisir sur quoi faire porter nos efforts et les porter alors au maximum.

Nous reviendrons plus en détail sur ces problèmes dans l'étude du budget des armées section air, mais nous ne pouvons pas ne pas l'évoquer devant le vide inquiétant des tableaux de charge de nos usines.

CHAPITRE IV

LES INFRASTRUCTURES ET LES AEROPORTS

Il avait été indiqué par le Ministre des Travaux publics et des Transports en 1963, puis surtout en 1964, que priorité serait donnée à la sécurité sur le béton.

Si nous sommes heureux de constater un certain effort dans l'hexagone en ce qui concerne la sécurité aérienne, encore avons-nous été amenés, en particulier au cours de deux voyages effectués l'un en mars 1964 en océan Indien et l'autre en août 1964 dans le Pacifique Sud, à enregistrer des insuffisances nous paraissant anormales concernant l'amélioration des aides à l'atterrissage sur certains aérodromes alors que des dépenses, que l'on peut parfois qualifier de somptuaires, sont effectuées en d'autres régions.

A. — Hexagone.

Nous constatons avec satisfaction qu'au chapitre 53-90 concernant l'équipement des aéroports et routes aériennes de la métropole, sur un total de 108.350.000 F d'autorisations de programme et 70 millions de francs de crédits de paiement correspondant soit aux services votés, soit aux mesures nouvelles, 40.400.000 F seulement, c'est-à-dire moins de 50 %, étaient consacrés à ce que nous appellerons le béton (renforcement de pistes) qui intéresse la sécurité mais également la construction de bâtiments pour les autorisations de programme et 8.050.000 F pour les crédits de paiement.

Le détail des opérations envisagées figure aux pages 74, 75, 76, 77 et 78 du « bleu ».

Les autres dépenses, que ce soit en autorisations de programme ou crédits de paiement, sont consacrées à des opérations touchant directement la sécurité.

Parmi les constructions, soulignons le complément de la première tranche pour les fondations et garages souterrains de l'immeuble de l'Aviation civile figurant en autorisations de programme pour 7 millions de francs et dont nous aimerions connaître l'actualisation des prévisions concernant l'ensemble pour éviter de nous retrouver devant des dépassements tels que ceux que nous avons connus pour la Maison de la Radio.

Une mention spéciale et une étude particulière doivent être effectuées concernant l'aéroport de Paris.

Nous rappelons pour mémoire que l'aéroport de Paris comprend à la fois Orly, Le Bourget et également les aéroports que nous appellerons secondaires, mais qui intéressent le tourisme international de Toussus-le-Noble, complété par l'aérodrome de Guyancourt.

L'aéroport de Paris est investi d'une double fonction : technique qui consiste à améliorer et à développer l'infrastructure et les installations techniques et commerciales ; économique qui consiste à gérer selon les méthodes commerciales les installations placées sous son autorité.

Le trafic de l'aéroport de Paris se développe d'une façon régulière, mais il est à remarquer que ce développement est moins spectaculaire que celui d'un certain nombre d'aérodromes étrangers.

Nous avons recherché si le développement de nos aéroports correspondait à celui enregistré sur les principaux aéroports européens et éventuellement américains.

In globo, 1963 a marqué un net ralentissement du rythme de croissance pour l'ensemble des aérodromes français.

Le nombre de passagers payants ne s'accroît que de 7 % et le fret est en diminution de 3 % sur 1962.

Si l'on examine séparément l'aéroport de Paris (Orly et Le Bourget) une augmentation très sensible se dégage.

Pour les passagers payants : + 13,5 % contre 11 % pour le trafic mondial ; mais Berlin augmente de 22,4 %, Dusseldorf de 17,4 %, Athènes de 17,5 % et Londres de 15 %.

En revanche, Rome et Copenhague sont au niveau de croissance de Paris. Madrid accuse + 12,4 %, Barcelone + 12,2 %, Genève + 11,8 %, Zurich + 10,6 % et Stockholm + 4,6 %.

Paris est au deuxième rang des aéroports européens, avec 5.115.000 passagers contre 9.150.000 à Londres et 3.454.000 à Francfort.

En ce qui concerne le fret, Paris progresse en 1963 de 15,2 % contre 14 % pour le trafic mondial.

Bien entendu, Idlewild à New York et Tokyo enregistrent des taux de croissance beaucoup plus importants.

Le trafic de nos aéroports autres que Paris a été grandement affecté par la réduction du trafic algérien pour les passagers.

Quant au fret de ces mêmes aéroports, la réduction du nombre de voitures transportées par air entre Angleterre et France explique une partie de notre régression.

Pour remplir sa mission en dehors d'un patrimoine sous forme des biens et immeubles qui lui ont été remis par le décret du 21 août 1949, l'aéroport de Paris ne dispose d'aucune dotation en numéraire ; aucun appui financier réalisable ne lui a été fourni par l'Etat ou par une autre collectivité publique. Il doit donc avoir recours pour couvrir ses charges à ses ressources normales d'exploitation, lui permettant non seulement un petit équilibre mais également la couverture de tout ou partie des charges financières et des amortissements.

En 1963, les produits d'exploitation ont atteint 122,8 millions de francs alors que les charges d'exploitation (charges financières et dotations aux amortissements exclus) se sont élevées à 88,2 millions de francs, ce qui indique que le petit équilibre a été largement dépassé avec un pourcentage de 28 % des produits, très voisin de celui de 1962.

Les redevances aéronautiques, atterrissage, éclairage passager, stationnement ont représenté 37,5 % du total des produits avec des barèmes qui n'ont pas été modifiés.

Les charges financières totales se sont élevées à 54 millions de francs, dont 34,1 millions de frais financiers et 10,9 millions de charges de remboursement imputables aux emprunts d'un montant global de 769 millions au 31 décembre 1963. Les dotations de l'exercice au compte d'amortissements et de prévisions atteignent 33,9 millions.

Pour lui permettre un grand équilibre, la subvention allouée par l'Etat s'est élevée à 33,8 millions, contre une prévision initiale de 30 millions.

En 1964, les produits d'exploitation sont estimés aux environs de 140 millions et les charges d'exploitation aux environs de 97 millions ; la marge de dépassement du petit équilibre serait donc de 43 millions, représentant 31 % des produits.

Mais force nous est de constater que cette amélioration est due à l'augmentation du produit des redevances aéronautiques (plus 23 % par rapport à 1963), et plus spécialement aux produits de la redevance « passagers » qui passe de 11,423 à 18 millions par suite de l'application de nouveaux tarifs à compter du 1^{er} juin 1964.

Parallèlement, les charges financières passent de 54 millions à 60 millions ; les dotations au compte d'amortissement et prévisions sont en augmentation de 2,738 millions et s'élèveront vraisemblablement à 36,5 millions.

L'aéroport de Paris devrait donc recevoir de l'Etat une subvention de l'ordre de 37 millions qui pourrait être ramenée à 36 millions pour tenir compte de la différence entre intérêts échus et intérêts courus.

La loi de Finances pour 1964 n'ayant prévu que 33 millions et l'augmentation des taux de la redevance « passagers » ayant été différée jusqu'au 31 décembre 1963, il a été nécessaire de prévoir dans la loi de Finances rectificative de 1964 une augmentation de 3 millions.

Pour l'année 1965, peu de différences sont escomptées, la marge de dépassement du petit équilibre doit atteindre 54 millions environ, le produit escompté des redevances aéronautiques doit s'élever à 68,9 millions, correspondant à la fois à une évolution du trafic et d'autre part à l'application du nouveau taux de redevance. Mais les charges financières et les dotations aux amortissements doivent augmenter au total de 9 millions environ.

L'équilibre du compte prévisionnel pourrait donc être assuré par une subvention analogue à celle de 1964, c'est-à-dire de 36 millions de francs.

Les travaux neufs qui sont envisagés pour l'aéroport de Paris sont constitués surtout en 1965 par l'achèvement de la construction de la piste Est-Ouest, piste n° 4 et de ses voies de circulation à Orly.

Pour le même aérodrome, poursuite des travaux de construction d'une nouvelle voie de circulation en vue d'entreprendre le développement des aires de trafic et des magasins de fret, l'extension des aires de stationnement, l'achèvement du hangar de lavage, la création dans l'aérogare de salles de départ en autocar, la construction de passerelles d'embarquement, l'achèvement de la nouvelle tour de contrôle, la construction d'une caserne de sécurité incendie dans la partie Ouest, au sud de la piste n° 4, l'achèvement d'une première tranche de la centrale frigorifique et du réseau correspondant.

A l'aéroport du Bourget, construction d'un parc à voitures à étages, le parking actuel étant totalement insuffisant. A Guyancourt, réalisation d'une première bande d'envol gazonnée. Enfin, acquisition de matériel nécessaire à la sécurité aérienne pour l'équipement de la piste n° 4 et du bloc technique qui constitue une opération commune à l'ensemble des aérodromes.

Tout ceci laisse dans l'ombre la question concernant l'aéroport de Paris-Nord. Or, il est prévu en 1965 une première tranche d'acquisition de terrains et des opérations préliminaires diverses de reconnaissance des sols, sondages, relevés topographiques.

Le tableau ci-dessous indique quelles sont les sommes inscrites aux différents budgets de 1962 à 1965 par comparaison avec les prévisions du Plan.

	BUDGETS	RAPPEL de l'échéancier du plan 1962-1965.
1962	91.632.000	94.500.000
1963	91.360.000	95.000.000
1964	88.700.000	90.000.000
1965	108.000.000	88.750.000
	379.692.000	368.250.000

Sous réserve de l'approbation du budget extraordinaire de l'exercice 1965, on constate que les investissements déjà réalisés ou à réaliser pendant la période 1962-1965 sont, en valeur, sensiblement identiques aux prévisions du Plan.

Le tableau ci-dessous précise les méthodes de financement utilisées pour ces mêmes années 1962-1965.

	REPARTITION					Total.	FINANCEMENT	
	Orly.	Le Bourget.	Autres aérodromes.	Opération commune.	Paris-Nord.		Caisse des dépôts et consignations.	Auto Financement.
	(En millions de francs.)							
1962	70,39	12,67	0,57	8	—	91,63	75	16,63
1963	60,04	18,40	0,83	12,05	0,04	91,36	76	15,36
1964	71,05	7,75	0,90	8,50	0,50	88,70	64	24,70
(Prévision approuvée.)								
1965	62,25	4,91	2,15	15,69	23,00	108,00	80	28,00
Prévision (approbation en cours).								
Total général						379,69		

D'autre part le tableau ci-dessous indique les prévisions de dépenses soumises à l'examen du Commissariat général au Plan pour les années 1966 à 1970.

	1966	1967	1968	1969	1970	TOTAL
	(En millions de francs.)					
Orly	53,6	40,5	31,5	49	47	221,6
Le Bourget	5,6	6	5,5	4,5	4,5	26,1
Autres aérodromes	3,2	3	4	3	4	17,2
Opérations communes...	11,2	12	12	12	12	59,2
Paris-Nord	56	79	82	92	117	426
Totaux	129,6	140,5	135,0	160,5	184,5	750,1

Le financement de ces dépenses sera vraisemblablement assuré, comme pendant la période précédente, grâce à des emprunts souscrits auprès de divers organismes prêteurs et par autofinancement provenant du réinvestissement de liquidités dans une proportion qu'il n'est évidemment pas possible de fixer dès maintenant.

**Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française
de 1960 à 1963.**

(En unités de trafic [1].)

AEROPORTS	1960	1961	1962	1963	POURCENTAGE de variation de 1960 à 1963.
Paris-Orly	2.979,8	3.523,3	4.064,5	4.580,6	+ 53,7
Paris-le Bourget.....	1.157,2	1.287,8	1.329,5	1.501,7	+ 29,7
Marseille	819,6	901,0	1.102,5	912,2	+ 11,2
Le Touquet.....	968,0	981,2	996,1	854,2	— 11,8
Nicé	616,2	757,4	891,1	948,9	+ 53,9
Calais	386,8	443,1	541,9	340,8	— 11,9
Toulouse	162,4	199,7	247,4	197,7	+ 21,7
Mulhouse-Bâle	225,1	239,7	245,0	302,4	+ 34,3
Cherbourg	179,4	221,8	242,6	233,0	+ 29,8
Bordeaux	104,6	111,6	104,6	109,4	+ 4,5
Lyon	146,7	193,7	197,4	245,6	+ 67,4
Ajaccio	122,3	136,7	155,5	166,7	+ 36,3
Bastia	109,8	123,8	147,8	166,0	+ 51,1
Perpignan	54,8	91,0	135,6	159,3	+ 190,6
Beauvais	84,8	109,6	102,2	120,4	+ 41,9
Pointe-à-Pitre	54,8	68,9	86,0	106,0	+ 93,4
Fort-de-France	45,2	51,2	59,1	67,6	+ 49,5

(1) Une unité de trafic = 1.000 passagers = 100 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.
Deux aéroports côtiers (le Touquet et Calais) ont vu leur trafic régresser en partie par suite d'une diminution du nombre de voitures accompagnées, transportées entre la France et l'Angleterre, et en partie par suite d'un changement de méthode dans la prise en compte du tonnage de ce fret particulier (abandon d'un poids forfaitaire trop élevé au bénéfice du poids réel).

Nous soulignons en passant que l'équipement des pistes et le développement des aides à la navigation aérienne sont prévus pour permettre l'atterrissage avec une visibilité horizontale de 400 mètres et un plafond de 30 mètres, abaissant de moitié les minima opérationnels actuels.

Nous avons déjà parlé dans nos rapports précédents des considérations qui avaient amené le Gouvernement à prendre

position sur la création de l'aéroport de Paris-Nord. Ces considérations, sur lesquelles nous ne reviendrons pas, sont de deux ordres :

1. Saturation escomptée des aéroports d'Orly et du Bourget vers les années 1970-1971 où Orly atteindra son maximum de 10 millions de voyageurs an et le Bourget de 2,5 millions à 3 millions de voyageurs an (ce dernier chiffre pourrait être porté à 5 millions, mais au prix de dépenses considérables pour un aérodrome destiné à disparaître).

Ce trafic global serait atteint dans l'hypothèse faible de développement en 1979 et dans l'hypothèse forte en 1975.

Il faut environ 10 ans pour construire un aéroport et l'on conçoit que l'on soit amené à se préoccuper dès maintenant de l'opération, d'autant plus que la mise en service d'avions supersoniques rendrait, dans l'état actuel de nos connaissances, absolument insupportable à la fois pour les voyageurs à l'intérieur de l'aérogare et pour les habitants voisins, le bruit résultant de ces avions. Toujours dans l'état actuel de nos connaissances et de la technique, ce bruit serait tel qu'il couvrirait et au-delà les haut-parleurs d'Orly et empêcherait tout échange de conversations à l'intérieur de l'aérogare malgré son insonorisation actuelle. Il est vrai que l'accueil d'avions supersoniques risque d'être retardé par la décision anglaise.

Il reste à savoir si le choix de Roissy-en-France est heureux. Nous avons toujours pensé, et nous continuons à penser, que cet aérodrome est très près de Paris, que la zone en question s'urbanisera très rapidement et que nous retomberons très vite dans les inconvénients précédents. Nous ne méconnaissons pas les arguments résultant d'un trop long trajet entre l'aéroport et le centre de Paris, mais une liaison ferroviaire permettrait peut-être une desserte plus rapide d'un aérodrome situé plus loin.

La superficie retenue ressort à 2.915 hectares affectant l'ancien département de Seine-et-Oise à concurrence de 1.500 hectares et celui de Seine-et-Marne à concurrence de 1.415 hectares. L'enquête a été close le 10 août dernier après avoir été ouverte le 10 juillet 1964.

Les enquêtes parcellaires seront lancées après consultation de la Commission centrale de contrôle des opérations immobilières et du Conseil d'Etat. Le maximum de tractations à

l'amiable sera recherché et parallèlement se poursuivent les travaux de reconnaissance des sols, sondages et relevés topographiques. Ensuite seront progressivement mis en chantier l'ensemble des travaux qui, dans une première phase, permettront de créer l'infrastructure susceptible de recevoir 4 millions de passagers et dont le programme s'établit comme suit :

— construction d'une piste susceptible de recevoir les avions supersoniques ;

— construction d'une première tranche de l'aérogare — voyageurs et de l'aérogare — fret ;

— construction d'aires de stationnement pour aéronefs et de parcs à voitures ;

— construction des installations d'entretien et de réparation des avions supersoniques ;

— mise en viabilité de l'ensemble des terrains compris dans l'emprise de l'aérodrome (routes, éclairage routier, égouts, eau, électricité, téléphone, chauffage, réfrigération) ;

— construction de la tour de contrôle ;

— construction de la centrale électrique et de chauffage ;

— édification de la station météorologique d'aérodrome ;

— construction d'une première tranche des ateliers généraux et des garages à matériels.

Conformément au tableau des prévisions soumises au plan, les dépenses prévues pour la période 1966-1970 s'élèvent à 426 millions sur un coût total estimé, en francs présumés constants, de 910 millions de francs, dépenses d'acquisition des terrains comprises.

Il est bien certain que la création d'un tel aérodrome part de deux hypothèses :

1. Le maintien ou l'accélération d'un développement du trafic passagers sur les aérodromes existants.

2. La mise en service à la date prévue des avions supersoniques.

Or, force nous est de constater que les diverses redevances perçues par l'aéroport de Paris apparaissent à nombre d'utilisateurs comme considérables par rapport à ce qui se fait dans d'autres aéroports.

Redevances et taxes.

Nous rappelons que ces redevances comprennent :

a) Les *redevances d'atterrissage* comprises entre 1,20 F par tonne et 12 F par tonne, selon le tonnage, pour le trafic national, et entre 4,80 F et 13,50 F par tonne pour le trafic international, ce qui, par rapport aux taux de 1958, représente pour les avions d'un poids inférieur à 75 tonnes une augmentation de 17 à 18 % pour le trafic international et de 14 à 16 % pour le trafic national.

Pour les avions supérieurs à 75 tonnes, une tranche spéciale de tarification de 12 F par tonne en trafic national et 13,50 F par tonne en trafic international a été établie.

L'aéroport de Paris trouve ces redevances insuffisamment élevées. Nous le mettons en garde contre les conséquences de relèvements qui pourraient être abusifs.

b) *Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage*. Les taux varient selon qu'il s'agit de balisage de pistes ou de dispositifs lumineux d'approche à très haute intensité, 45 F, ou à bonne visibilité, 15 F, Orly et le Bourget étant classés dans la première catégorie la plus élevée.

c) *Redevances d'usage des installations aménagées* pour la réception des passagers. La redevance « passagers » est fixée à 5 F pour les passagers à destination d'un aéroport de la France métropolitaine, à 8 F pour les aéroports en Europe, Algérie, Tunisie et au Maroc, et 25 F pour les autres aéroports. Toutefois, à titre provisoire, les deux premiers taux de 5 et 8 F ont été limités à 4 et 7 F.

d) *Redevances de stationnement*. Elle est calculée par tonne et par heure, le tonnage étant le poids maximum autorisé au décollage porté sur le certificat de navigabilité. Cette taxe est de 0,15 F tonne-heure à 0,50 F tonne-heure pour les aires de trafic et de 0,20 F par tonne-heure pour les aires de garage et d'entretien avec une franchise de 45 minutes à 2 heures pour les aires de trafic et de 3 heures pour les aires de garage.

Il existe également des possibilités d'abonnement pour les aéronefs stationnant plus de 180 heures par mois.

e) *Redevances pour occupation de terrains et d'immeubles* par les distributeurs de carburant.

Il s'agit d'une taxe binôme avec un élément fixe correspondant à la valeur locative des terrains et d'un élément variable calculé en fonction des quantités de carburant distribuées sur l'aéroport.

Son taux est de 10,65 F par hectolitre pour les carburants pour moteur à piston et de 0,48 F par hectolitre pour les carburants à réacteurs ; des réductions pouvant aller jusqu'à 50 % peuvent être accordées.

Enfin, existe une série de redevances, redevance d'abri, redevance d'occupation domaniale, redevance d'usage d'installation et d'outillage, prestations de service, électricité, chauffage, eau, enlèvement des ordures, téléphone, etc., qui sont fixées par le conseil d'administration. Ces redevances représentent pour leur part 21 % des redevances aéronautiques et les recettes commerciales 12 %.

Les tableaux ci-après fournissent une certaine comparaison entre redevances perçues par les principaux aéroports européens. Le premier sur tout ce qui n'est pas « Redevance Passagers », le second sur les redevances « Passagers » pour lesquelles nous nous trouvons très nettement en flèche par rapport aux autres aérodromes européens pour le trafic « Longue distance ».

Comparaison des dépenses annuelles pour redevances aéroportuaires que la Compagnie Air France a supportées à Orly sur la base de son activité en 1963 avec celles qu'elle aurait supportées pour une activité identique sur certains aérodomes européens.

	ORLY	AMSTERDAM	BRUXELLES	COPENHAGUE	FRANCFORT	GENEVE	LISBONNE	LONDRES	MADRID	ROME	STOCKHOLM
	(En milliers de francs.)										
Redevances d'atterrissage et de balisage :											
<i>Boeing</i>	4.661	1.490	3.296	2.953	4.136	2.339	1.832	10.133	1.228	3.246	3.037
Classement	2	10	4	7	3	8	9	1	11	5	6
<i>Caravelle</i>	4.842	1.947	5.682	5.065	6.592	3.334	3.181	7.859	1.885	4.501	5.264
Classement	6	10	3	5	2	8	9	1	11	7	4
Total	9.503	3.437	8.978	8.018	10.728	5.673	5.013	17.992	3.113	7.747	8.301
Classement	3	10	4	6	2	8	9	1	11	7	5
Redevances de stationnement	788	ε	ε	ε	ε	ε	ε	ε	ε	ε	ε
Classement	1										
ENSEMBLE	10.291	3.437	8.978	8.018	10.728	5.673	5.013	17.992	3.113	7.747	8.301
Classement	3	10	4	6	2	8	9	1	11	7	5
Redevances sur les prises de carburant	1.089	711	0	2.405	1.384	2.610	385	0	2.224	0	3.744
Classement	6	7		3	5	2	8		4		1
TOTAL GÉNÉRAL	11.380	4.148	8.978	10.423	12.112	8.283	5.398	17.992	5.337	7.747	12.045
Classement	4	11	6	5	2	7	9	1	10	8	3

Les redevances de Londres et Francfort sont plus élevées qu'à Orly, celles de Bruxelles et surtout de Rome sont sensiblement moins élevées.

**Tableau indiquant les taux de la redevance « passagers »
actuellement perçue sur les principaux aéroports européens.**

Amsterdam.

Passagers à destination de la <i>Belgique</i> , le <i>Luxembourg</i> , <i>Cologne</i> , <i>Dusseldorf</i> .	2 dfl.	2,75 F
Passagers à destination d'autres aéroports d'Europe.....	4 dfl.	5,50 F
Passagers à destination de tous autres aéroports.....	6 dfl.	8,25 F

Bruxelles.

Quelle que soit la destination.....	50 f. b.	4,95 F
-------------------------------------	----------	--------

Copenhague.

Passagers à destination d'un autre aéroport domestique..	5 kr	3,50 F
Passagers à destination de l'étranger.....	15 kr	10,70 F

Francfort.

Il n'est pas perçu de redevance « passagers », mais la redevance d'atterrissage est sensiblement plus élevée.

Genève.

Passagers à destination de l'étranger.....	3 f. s.	3,40 F
--	---------	--------

Lisbonne.

Il n'est pas perçu directement de redevance « passagers », mais une taxe variable selon le prix du billet et incluse dans le prix du billet : pour <i>Lisbonne-Paris</i> .	100 esc.	17,00 F
--	----------	---------

Londres.

Passagers à destination de l'étranger (cette redevance va 7 sh 6 d être supprimée).		5,20 F
--	--	--------

Madrid.

Passagers à destination de l'étranger.....	50 p.	4,10 F
Il est perçu en outre diverses taxes variables selon le prix du billet et incluses dans le prix.		

Rome.

Quelle que soit la destination.....	700 livres	5,50 F
-------------------------------------	------------	--------

Stockholm.

Passagers en trafic national + <i>Norvège</i> , <i>Danemark</i> , <i>Finlande</i> , <i>Irlande</i> .	10 c. s.	9,50 F
Passagers à destination de l'étranger.....	15 c. s.	14,25 F

New York.

Il n'est pas perçu de redevance « passagers ».

Paris.

Passagers en trafic national.....		4,00 F
Passagers à destination de <i>Bruxelles</i>		5,00 F
Passagers à destination de l'Europe, de l'Algérie, Tunisie et <i>Maroc</i> .		7,00 F
Autres destinations.....		25,00 F

L'Aéroport de Paris accueille en outre l'aviation d'affaires normalement sur les aérodromes de Toussus-le-Noble et Guyancourt.

Les avions modernes équipés pour les vols I F R ne peuvent utiliser ces aérodromes et doivent se poser au Bourget et à titre exceptionnel à Orly ce qui constitue une gêne appréciable pour le trafic commercial.

Mais leur base d'entretien et de réparation est située à Toussus-le-Noble où ils ne peuvent atterrir qu'en vol V F R. Il est prévu de doter les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Guyancourt d'une piste et d'aides radioélectriques permettant l'autorisation en vol I F R.

Nous n'avons pas d'objections majeures à formuler concernant le programme métropole. Nous souhaitons toutefois voir améliorer l'équipement à terre et en vol permettant les atterrissages par mauvaise visibilité et réduisant les minima opérationnels surtout sur les aérodromes et avions utilisés pour les liaisons postales où la virtuosité des pilotes doit encore trop souvent suppléer à la médiocrité des moyens matériels.

B. — Hors Métropole.

Le rapport que nous avons établi sous le n° 158 en date du 30 avril 1964 au retour d'un voyage en Océan Indien a été qualifié de sévère par les services intéressés. Nous ne pensons pas que cette sévérité soit démesurée. Nous sommes partis du principe qui veut qu'aucun industriel n'établisse une usine dans un site où tout développement ultérieur lui est interdit et nous l'avons transposé à ce qui a été réalisé dans le passé à l'aérodrome de Tananarive-Arivotimamo (et qui amène au bouleversement décidé de l'aérodrome d'Ivato) et à ce qui va probablement se réaliser à l'aérodrome de Gillot à la Réunion.

A Tananarive où nous n'agissons qu'au titre de l'assistance technique par l'intermédiaire de l'A. S. E. C. N. A. le transfert de l'aérodrome d'Arivotimamo bien équipé d'aides à l'atterrissage mais dont la piste n'est pas susceptible d'allongement (elle fait actuellement 2.500 m avec 2 P. O. R. de 200 m chacun dont l'un doté d'une pente de 3 %) car limitée à chaque bout par des ravins profonds, va nécessiter à Ivato des terrassements exigeant la manipulation d'au moins 2 millions de mètres cubes de terrains.

La première évaluation du montant des travaux s'élève à 36 millions de francs se finançant ainsi :

- 10 millions de francs au titre du F. A. C. en deux tranches égales : 1964 et 1965.
- 16 millions de francs au titre du S. G. A. C. (budget d'équipement de l'A. S. E. C. N. A.).
- 6 millions de francs par prêt à long terme ouvert à l'A. S. E. C. N. A. par la Caisse centrale de coopération économique.
- 2 millions de francs au titre de la C. O. F. A. C. E. en vue de permettre aux fournisseurs de matériel radio-électrique et de lutte contre l'incendie d'accorder à l'A. S. E. C. N. A. des conditions de paiement différées sur 5 ans.

Total 34 millions inférieur de 2 millions aux prévisions.

Le Gouvernement malgache prend à sa charge la route d'accès, le terrain et l'aérogare.

L'Etat français ayant une participation importante dans l'A. S. E. C. N. A. (50 % au minimum), le remboursement des prêts à l'A. S. E. C. N. A., qui devra être assuré par les taxes à l'atterrissage et par passager, risque d'être laborieux.

Quant à Tananarive, la piste actuelle de Gillot, presque parallèle à la mer, perpendiculaire à la Rivière des Pluies, est bordée par un relief élevé. Par vent nul, le décollage se fait obligatoirement vers la mer. La procédure actuelle effectuée la percée à l'atterrissage sur la mer, ce qui est gênant par vents traversiers.

Il est prévu de prolonger la piste actuelle vers le Nord-Ouest, pour la porter à 2.200 mètres, avec un P. O. R. de 300 mètres, ce qui nécessite à une extrémité l'endiguement hasardeux de la Rivière des Pluies et à l'autre extrémité un bétonnage concave du radier d'un ravin.

Nous comprenons très bien le sentiment de frustration que peut nourrir la population de la Réunion au moment où va être mise en service la nouvelle piste de l'île Maurice permettant l'atterrissage des quadri-jets, mais nous aimerions savoir si toutes les solutions ont été envisagées par la Réunion, y compris celle d'un autre terrain plus favorable et moins discuté et celle d'une liaison Tananarive-Réunion par une Caravelle rem-

plaçant le vieux Super G. ou les D. C. 4 actuellement en service. Nous craignons, en effet, que la nouvelle piste ne comporte les mêmes servitudes qu'Arivonimamo et ne soit plus susceptible d'allongement si la nécessité en venait à se révéler.

Les dépenses pour lesquelles nous notons une autorisation de programme de 11 millions, sans d'ailleurs de crédits de paiement correspondants, sont à comparer avec l'indigence des aides à la navigation dans la région des Comores. Il n'est pas dans notre objectif de rentrer dans des considérations politiques, mais nous sommes dans l'obligation d'indiquer que ce territoire compte à lui tout seul la moitié de la population de tous les Territoires d'Outre-Mer relevant de la France. Or, les quatre îles qui la composent n'ont actuellement, aucune liaison radio sûre. Mieux encore, le radio-phare de Dzaoudzi n'étant mis en service que suivant l'horaire d'Air France—Air-Madagascar, la personne qui est chargée de la mise en route du groupe qui l'alimente ne peut, en aucun cas, être prévenue, sauf par des voies extrêmement lentes en cas de vol supplémentaire ou de retard important.

Nous savons également que les pistes de Moroni et d'Anjouan, si elles peuvent être légèrement allongées, ne peuvent en aucun cas constituer des terrains d'atterrissage pour des avions lourds et rapides, mais au moins serait-il nécessaire de prévoir des liaisons radio suffisantes et des dépenses d'exploitation suffisantes pour que le centre météorologique de Moroni puisse fonctionner en permanence car, s'il est bien équipé, son personnel, malgré toute sa bonne volonté, ne peut suffire à assurer la continuité du service.

Nous sommes heureux de trouver au chapitre 58-90 des crédits pour l'extension de l'aérogare de Moroni, le bâtiment technique, les aides visuelles et radio avec des autorisations de programme de 2 millions, mais nous constatons qu'il n'existe aucun crédit de paiement et par conséquent nous craignons que ces travaux ne soient différés et ne laissent planer un grave danger sur la liaison avec ces îles et entre elles.

En ce qui concerne le Pacifique Sud, nous avons eu l'occasion, en 1963, d'indiquer que l'armée, édifiant un terrain militaire à Mururoa et une base à Hao, acceptait de recevoir, sur cette dernière base, les avions en difficulté qui pourraient être détournés de Tahiti Faaa.

Plusieurs projets avaient été étudiés à l'époque. L'aviation civile trouvant que Hao, distante de 500 miles nautiques de Tahiti, était trop éloigné, il avait été projeté de construire une piste importante à Anaa ou à Rangiroa, ces deux pistes devant au surplus servir pour des liaisons touristiques et l'un de ces aérodromes pouvant servir de piste de dégagement pour Tahiti. Nous avons fait observer que sans prendre partie pour ou contre les expériences atomiques du Pacifique, les explosions ne concourraient certainement pas, tout au moins pour un temps, à développer le tourisme dans les Tuamotou, que des liaisons sociales s'imposaient mais ne nécessitaient que des pistes légères pour avions sanitaires ou de ravitaillement destinés à remplacer le vieux Bermuda actuellement en service dans le Pacifique Sud depuis la guerre.

Or, nous voyons figurer les achats de terrain à Anaa, à Rangiroa et Puka-Puka avec une autorisation de programme de 100.000 F et un crédit de paiement de 100.000 F et, dans le même temps, nous avons appris qu'une piste de 2.400 mètres allait être exécutée à Rangiroa pour lui permettre de recevoir des avions lourds quadrijets en déroutement de Tahiti.

Il est certain que Rangiroa n'est situé qu'à 270 miles nautiques environ et sur la route venant de Nandi, ce qui est favorable. Mais nous faisons observer que pendant le même temps rien n'était fait sérieusement pour améliorer les conditions d'atterrissage en Nouvelle-Calédonie, à l'aérodrome de Tontouta. Un I. L. S. est bien prévu mais sans glide-path, tout au moins dans l'immédiat, ce qui en diminue considérablement l'intérêt ; la piste est courte, dans un cirque de montagnes, et alors qu'il n'y a eu aucun déroutement à Tahiti-Faaa depuis sa création, quatre déroutements en un an ont été enregistrés à Tontouta, l'aérodrome de dégagement le plus proche étant à 700 miles nautiques. Il n'est pas question pour cela de nuire en quoi que ce soit au développement de la Polynésie, mais la comparaison entre les deux traitements, alors que la Nouvelle-Calédonie peut être appelée à un développement industriel important du fait de ses richesses minières, nous apparaît comme abusive. Nous aurions aussi aimé trouver des débuts de réalisation d'un terrain même modeste aux Marquises dont la desserte par goélettes ne permet ni régularité ni surtout rapidité pour les besoins urgents.

A titre indicatif, nous précisons que des autorisations de programme engagées en 1964 ont été de 3.500.000 F pour Tahiti-

Faaa auxquelles s'ajoutent 1.400.000 F prévus en 1964. Quant à l'aérodrome de Rangiroa, une première tranche d'équipement qui comprend également une piste de 1.400 mètres sur l'atool d'Anaa, a été financée pour un montant de 8.560.000 F sur crédits transférés au Ministère d'Etat chargé des Territoires d'Outre-Mer.

En 1965, quelques équipements complémentaires sont prévus, de même que l'amélioration souhaitable de la piste de Raiatea.

CHAPITRE V

LES COMPAGNIES UTILISATRICES

Les compagnies utilisatrices françaises comprennent pour le principal la Compagnie nationale Air France avec les compagnies dans lesquelles elle a des intérêts et qui sont énumérées à part et des compagnies privées parmi lesquelles la plus importante est l'U. T. A.

La répartition des droits de trafic entre Air France et l'U. T. A. (résultant de la fusion entre U. A. T. et T. A. I.) est la suivante :

A. — Les relations entre la France, d'une part, les Amériques et les pays européens, d'autre part, sont confiées à Air France.

B. — Les relations entre la France et l'Afrique sont exploitées dans les conditions suivantes :

a) Air France exploite seule les droits aériens français entre la France métropolitaine et :

- L'Algérie, le Maroc et la Tunisie ;
- Le Sénégal, Madagascar, la Côte française des Somalis, les Comores et la Réunion ;
- La R. A. U., le Soudan, l'Éthiopie, Socotra, la Somalie, l'Ouganda, le Kenya, Zanzibar, le Ruanda-Urundi, le Tanganyika, le Mozambique (à l'exclusion de la ville de Lourenco-Marquès), l'île Madère, les îles Canaries, Ifni, le Sahara espagnol, les îles du Cap-Vert, la Gambie, la Guinée portugaise, ainsi que l'île Maurice.

b) L'U. T. A. exploite seule les droits aériens français entre la France métropolitaine et :

- La Mauritanie, le Mali, la Haute-Volta, le Niger, la Côte-d'Ivoire, la Guinée, le Togo, le Dahomey, le Tchad, la Centrafrique, le Cameroun, le Congo (Brazzaville) et le Gabon ;
- La Libye, le Ghana, la Sierra Leone, le Liberia, la Nigeria, Fernando Poo, la Guinée espagnole, l'Angola, les Rhodésies et le Nyassaland, le Bechuanaland, le Swaziland, le Basutoland, le Congo (Léopoldville), la ville de Lourenco-Marquès, le Sud-Ouest Africain et l'Afrique du Sud.

C. — La desserte de la zone comprenant les pays d'Asie du Sud-Est et d'Océanie situés à l'Est du méridien de Calcutta et au Sud du parallèle de Saïgon est confiée à l'U. T. A., étant entendu que sur les lignes reliant la France métropolitaine à cette zone la compagnie est autorisée à exercer des droits de trafic de cinquième liberté à Athènes et peut desservir les escales du Caire, Téhéran, Karachi, Bangkok, Pnom-Penh et Saïgon. Au-delà de Papeete, la compagnie est en outre autorisée à desservir Honolulu et Los Angeles.

D. — Sous réserve des dispositions ci-dessus, la desserte de l'Asie a été confiée à la compagnie Air France.

*
* *

La structure des réseaux exploités par ces deux entreprises n'a subi que peu de modifications au cours de l'année 1964. On notera :

a) L'exploitation par la compagnie nationale Air France, à compter du 1^{er} avril 1964, d'une liaison Paris—Washington par prolongement de trois des services hebdomadaires Paris—New York ;

b) L'ouverture par Air France des nouvelles lignes européennes ci-dessous :

- Marseille—Palma, Lyon—Milan, Lyon—Francfort, Nice—Francfort, Strasbourg—Francfort et Nice—Bruxelles,
- ainsi que celle de l'escale de Hambourg sur la ligne Paris—Moscou ;

c) La desserte par l'U. T. A. de Singapour sur une de ses lignes d'Extrême-Orient.

*
* *

La part des compagnies françaises dans le trafic réalisé entre la France métropolitaine et les pays francophones d'Afrique (pays membres d'Air Afrique + le Mali) a évolué comme suit au cours

des six premiers mois de 1964 par rapport à la période correspondante de 1963.

Trafic (en milliers de passagers/km transportés) au départ et à destination de la France :	Afrique Noire.	Afrique Noire + Madagascar.
6 mois 1963.....	249.468	347.407
6 mois 1964.....	202.349	281.532
Pourcentage 1964/1963	— 18 %	— 18 %
Part des compagnies françaises :		
En 1963	71 %	76 %
En 1964	55 %	58 %

A. — La Compagnie nationale Air France.

Nous sommes heureux de constater une amélioration certaine dans les rapports humains entre compagnie nationale et compagnies privées.

La caractéristique générale de l'évolution du trafic est une amélioration de l'exploitation des lignes internationales et en particulier de celles de l'Atlantique Nord et une dégradation relative enregistrée sur les lignes desservant l'Afrique.

La mise en service relativement brutale de l'aviation à réaction avait multiplié pratiquement par quatre le nombre de sièges/kilomètre offerts à la clientèle sur les parcours internationaux alors que celle-ci ne s'accroissait pas, à loin près, selon le même rythme.

Les capacités offertes aux seuls services réguliers des compagnies membres de l'I.A.T.A., qui avaient augmenté de 32 % en 1960, ont été multipliées par 1,7 de 1960 à 1963 alors que le trafic n'était multiplié que par 1,4.

Il est donc concevable que le coefficient de remplissage moyen n'ait plus atteint que 40 % pour l'ensemble des services réguliers en 1963 alors qu'il atteignait 64 % en 1960.

Comme les statistiques de l'I. A. T. A. englobent le trafic interne des U. S. A. qui, lui, ne se ralentissait pas, la dégradation devenait de plus en plus marquée sur les autres réseaux. Le trafic mondial, qui s'était multiplié par 2,2 de 1955 à 1960, ne s'est plus accru que de 10 % en moyenne de 1960 à 1963, le trafic intérieur des U. S. A. s'étant relevé de 6,4 à 7,8 %. On touche là du doigt la réduction sur les autres liaisons.

La dégradation des résultats financiers de notre compagnie nationale qui s'ensuivit se traduisait par une perte faible en 1960 (98,5 % de couverture de dépenses et de recettes) mais déjà lourde

en 1961 (pourcentage de couverture 92,9 %) et un peu moins marquée en 1962 (96,3 %), jusqu'à un abaissement des tarifs qui a amélioré très sensiblement la situation.

Les pages suivantes permettront de constater les heureux effets des réductions de tarif dans le troisième trimestre 1964.

Le chiffre d'affaires réalisé par Air France de 1962 à 1963, compte non tenu d'une indemnité résultant du contrat avec l'Etat, passe de 1.577 millions à 1.634,9 millions, soit plus de 3,9 %.

L'allongement de la durée d'amortissement des appareils de dix ans pour les Boeing, neuf ans pour les Caravelles, sans valeur résiduelle, au lieu de sept et huit ans avec une valeur résiduelle de 10 %, a permis de réduire le chiffre de déficit de 1963 à 92,4 millions de francs au lieu de 113,4 millions en 1962.

Pour 1964, les prévisions n'excèdent pas 85 millions de francs.

Les prévisions pour 1965 sont difficiles à établir mais si le nombre de sièges kilomètre offert ne dépasse pas 7 % et que la conjoncture permette un développement analogue de la clientèle aéronautique à celui constaté en 1964, et s'il n'y a pas de perturbations majeures dues à des phénomènes politiques ou à des grèves, on peut espérer que le déficit de la Compagnie nationale ne serait pas supérieur en 1965 à 70 millions.

Résultats financiers des grandes compagnies aériennes en 1963.

COMPAGNIES	RECETTES d'exploitation.	DEPENSES d'exploitation.	SOLDE	RAPPORT recettes/dépenses.
	(En milliers de dollars U. S.)			
Air France.....	333.655	352.517	— 18.862	94,6 %
B. E. A.	167.558	159.076	+ 8.482	105,3 %
D. L. H.	155.728	156.178	— 450	99,7 %
K. L. M.	164.148	177.911	— 13.763	92,2 %
Sabena	84.460	89.345	— 4.885	94,5 %
S. A. S.	181.699	177.647	+ 4.052	102,2 %
Swissair	117.891	115.658	+ 2.233	101,9 %
P. A. A.	560.917	481.826	+ 79.091	116,4 %
T. W. A.	475.839	435.652	+ 40.187	109,2 %

La comparaison entre ces différents résultats doit s'effectuer avec une très grande prudence. Les méthodes comptables n'étant pas les mêmes dans les différents pays, les subventions plus ou moins occultes reçues par les compagnies étant ou n'étant pas incorporées, notre compagnie nationale voit ses résultats défavo-

risés par rapport à d'autres compagnies. Il n'en est pas moins vrai que la situation était préoccupante et que nous ne pouvons que nous réjouir de la voir peu à peu s'améliorer.

Les coefficients de remplissage d'Air France sur les principaux réseaux en 1963 sont résumés dans le tableau ci-dessous. Encore faut-il tenir compte de ce que le trafic avec l'Algérie, l'Afrique Noire et Madagascar est affecté par les accords qui ont été conclus, soit avec Air Algérie, soit avec Air Afrique, pour le partage du trafic.

Le trafic a été également affecté d'une façon profonde par la réduction du transport passagers entre la France et l'Algérie, aussi bien sur le réseau d'Air Algérie que sur le réseau d'Air France.

Trafic et coefficients de remplissage d'Air France sur les principaux réseaux en 1963.

	T R A F I C		COEFFICIENT de remplissage.
	Millions de passagers/km.	Variation 1963/1962.	
Métropole	272	+ 18 %	69
Algérie	541	— 25 %	65
Afrique Noire et Madagascar..	506	— 13 %	58
Méditerranée (Maroc, Tunisie et transversale A. F. N.).....	231	+ 19 %	68
Europe (sans la France).....	1.016	+ 13 %	61
Proche-Orient	155	+ 16 %	50
Moyen et Extrême-Orient (par le Sud).....	407	+ 13 %	39
Extrême-Orient (par le Nord)..	119	+ 27 %	35
Amérique du Nord.....	1.520	+ 11 %	46
Amérique du Sud et Centrale.	443	+ 11 %	54

**Tableau concernant les coefficients de remplissage comparés
des différentes compagnies de l'I. A. T. A. sur l'Atlantique-Nord en 1964.**

MOIS	COMPA- GNIES membres de P.I.A.T.A.	AIR-FRANCE	AL ITALIA	D. L. H.	B. O. A. C.	K. L. M.	S. A. S.	SWISSAIR	T. W. A.	P. A. A.
Janvier ..	40,2	30,5	39,8	45,7	45,3	36,0	36,9	37,3	42,9	42,5
Février ..	36,3	28,9	41,3	39,0	41,2	30,6	34,6	32,6	37,9	38,0
Mars	38,9	31,6	46,2	41,1	44,8	36,8	33,4	35,9	41,3	38,9
Avril	57,4	46,2	55,7	66,6	64,8	59,6	47,4	50,3	59,0	58,5
Mai	60,3	49,8	55,2	59,5	70,1	64,5	56,4	49,6	60,2	64,0
Juin	67,3	57,8	61,7	65,3	69,6	70,6	71,8	62,6	71,7	68,2
Juillet ...	67,0	59,3	67,2	64,6	69,8	73,4	71,2	63,1	68,0	64,6
Août	73,8	64,7	72,9	77,0	77,2	81,9	77,2	71,2	74,3	72,0

**Coefficients de remplissage en 1962 et en 1963
de quelques grandes compagnies aériennes.**

(En pourcentage.)

	TOUS RESEAUX		ATLANTIQUE NORD	
	1962	1963	1962	1963
Air France.....	54	52,6	50,7	41,4 (1)
Alitalia	55,4	56	54,3	53,9
B. O. A. C.....	47,7	51,3	51,8	50,8
D. L. H.....	52	54	55,7	54,4
K. L. M.....	51,4	43,6	52,2	46,2
Swissair	52,7	52,7	52,3	51,4
P. A. A.....	58,1	57,2	49,5	50,3
T. W. A.....	51,0	51,8	52,3	49,3
<i>Toutes compagnies..</i>	53,4	53,6	51,6	49,1

(1) Il convient de signaler que le nombre moyen de sièges offerts par vol est de 144, 1 pour Air France alors qu'il n'est que de 132,1 pour l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A. Si l'équipement en sièges des avions d'Air France était identique à l'équipement moyen, le coefficient de remplissage de la Compagnie nationale passerait théoriquement de 41,4 % à 45,1 %.

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1960 à 1963.

TRANSPORTEURS	1960	1961	1961-1960 en %.	1962	1962-1961 en %.	1963	1963-1962 en %.
I. — PASSAGERS/KILOMÈTRES (millions).							
Air France.....	4.048,9	4.774,6	+ 17,9	5.104,1	+ 6,9	5.255,4	+ 2,9
U. T. A.	871,9	1.018,2	+ 16,8	1.003,6	— 1,4	936,0	— 6,7
Air-Inter	9,4	41,9	///	89,9	+ 114,3	153,5	+ 70,9
Ensemble	4.930,2	5.834,7	+ 18,3	6.197,6	+ 6,2	6.344,9	+ 2,4
II. — FRET (millions de tonnes/kilomètres).							
Air France.....	80,6	105,5	+ 30,8	114,4	+ 8,4	118,2	+ 3,2
U. T. A.	34,6	34,0	— 1,8	25,8	— 24,2	20,9	— 19,1
Air-Inter	—	0,3	///	0,3	—	0,4	—
Ensemble	115,2	139,8	+ 21,3	140,5	+ 0,5	139,5	— 0,8

Trafic des compagnies françaises au premier semestre 1963
et au premier semestre 1964.

COMPAGNIES	1 ^{er} SEMESTRE 1963	1 ^{er} SEMESTRE 1964	POURCENTAGE de variation.
I. — PASSAGERS/KILOMÈTRES (millions).			
Air France.....	2.269,0	2.505,8	+ 10
U. T. A.....	403,6	366,3	— 9
Air Inter.....	71,1	98,6	+ 39
Ensemble	2.743,7	2.970,7	+ 8
II. — FRET (millions de tonnes/kilomètres).			
Air France.....	59,4	58,4	— 3
U. T. A.....	10,4	12	+ 15
Air Inter.....	0,2	0,2	—
Ensemble	70,0	70,6	—

Mais des renseignements plus récents et plus précis nous sont parvenus qui concernent le troisième trimestre 1964 où notre Compagnie nationale a connu un très haut niveau d'exploitation prolongeant les résultats du premier semestre.

112.000 sièges supplémentaires ont dû être mis à la disposition de la clientèle sur la Côte d'Azur, la Corse, les Baléares, la Sicile, la Sardaigne, la Grèce, Israël, la Tunisie et le Maroc.

112 Boeing supplémentaires comptant 17.000 sièges furent également mis en service sur l'Atlantique Nord.

Au cours du trimestre Air France a transporté :

Juillet	429.893 passagers.
Août	444.011 —
Septembre	430.326 —

1.304.230 passagers,

soit 11,7 % de plus que dans le trimestre correspondant de 1963.

En tonnes-kilomètre payantes, le trafic d'Air France s'établit à 225.780.902 soit 12,9 % de plus qu'en 1963 pour le même trimestre et le coefficient de remplissage passe de 56,2 à 59,53.

Le tableau ci-joint indique cette évolution.

Passagers/kilomètres payants transportés (en milliers).

	3 ^e TRIMESTRE 1963.	INDICE	3 ^e TRIMESTRE 1964.	INDICE	PROGRESSION en %.
Total long-courrier	1.094.360	100	1.291.774	118,1	+ 18,1
Total long-courrier, moins Afrique	904.327	100	1.142.744	123,2	+ 23,2
Total moyen-courrier	647.470	100	704.739	108,8	+ 8,8
Total moyen-courrier, moins Algérie	525.933	100	610.241	116,1	+ 16,1
Total des grands réseaux...	1.741.830	100	1.996.513	114,6	+ 14,6
Total des grands réseaux, moins Afrique et Algérie.	1.430.260	100	1.752.985	122,5	+ 22,5

Ces importantes progressions de trafic, notamment en ce qui concerne les long-courriers, ont bénéficié du climat de détente internationale, d'un temps généralement ensoleillé et par là même propice aux déplacements touristiques, mais aussi de la stabilité économique enregistrée dans la plupart des pays d'Europe et aux Etats-Unis.

RÉSULTATS PAR RÉSEAUX

a) *L'Atlantique Nord.*

La baisse des tarifs I. A. T. A., intervenue le 1^{er} avril dernier, avait, dès cette date, conduit à un accroissement général de trafic qui, dans le cas particulier d'Air France, s'inscrivait au deuxième trimestre à + 42,6 %, pour une offre supérieure de + 5,2 % seulement.

Ce taux de croissance s'est maintenu tout au long du troisième trimestre, puisque après une augmentation de + 30,1 % en juillet, de + 50,3 % en août — mois record où la compagnie nationale transporta jusqu'à 1.483 passagers pour la seule journée du 19 — et + 46,4 % en septembre, la moyenne générale retrouve le chiffre du trimestre précédent (+ 42,2 %), ce qui place Air France aux premiers rangs sur ce secteur.

b) *L'Amérique du Sud.*

Sur l'Atlantique Central, les résultats enregistrés (+ 30,7 % de passagers pour une offre supérieure de 16,9 %) sont liés à la progression importante du trafic inter-américain et à la croissance continue du trafic entre la métropole et les Antilles.

Sur l'Atlantique Sud, l'activité a été sensiblement affectée par la conjoncture politique et économique locale ; elle n'a ainsi progressé que de 6,6 %.

c) *L'Asie.*

Le trafic général a connu un haut niveau d'exploitation, en hausse de + 28,2 % pour une offre pratiquement inchangée (+ 1,6 %). La Route du Pôle a enregistré les meilleurs résultats (+ 72,6 % en juillet, +68,1 % en août, + 25,4 % en septembre) pour une offre ne dépassant pas 7 à 9 %, voire même inférieure (en août), de — 13 %. De son côté, la ligne du Sud enregistre, elle aussi, une amélioration sensible, 23 % environ, pour une offre de capacité également inchangée.

d) *Le réseau Afrique et Océan Indien.*

Sur l'Afrique, en raison, d'une part, de l'amputation de la part de trafic prise par les compagnies africaines et, par ailleurs, de la nouvelle répartition des zones d'action entre les deux compagnies françaises, Air France et U. T. A., les résultats marquent naturellement un net repli (— 22 % en moyenne), malgré un fort redressement au cours du mois d'août (— 1,5 % seulement).

L'augmentation importante de l'activité sur Madagascar, qui a connu de hauts niveaux (+ 25,3 % en juillet, + 73,5 % en août, + 44,1 % en septembre), s'établissant à la moyenne générale de + 39,2 % par rapport au troisième trimestre 1963, est, en réalité, un peu superficielle, Air France ayant été amenée, l'an passé, pendant la période correspondante, à réduire son offre au profit de la T. A. I. (dont l'offre avait pris du retard par rapport à la nôtre au cours du premier semestre 1963).

e) *Le réseau Europe.*

Pris dans son ensemble, le réseau moyen-courrier d'Europe, qui a fêté le 19 septembre, sur la ligne Paris—Londres, le 9.000.000^e passager Caravelle d'Air France, a connu, durant le troisième tri-

mestre 1964, une activité croissante dont la moyenne s'établit finalement à + 17 % (de passagers-kilomètre).

Les résultats sont naturellement variables, selon les relations. Pour deux d'entre elles, ils sont même négatifs : ainsi la relation Nice-Londres accuse-t-elle une baisse de — 15 %, tandis que le nombre de passagers-kilomètre transportés vers la Grèce et la Turquie décroît de — 6,8 %, ceci en raison essentiellement de la situation internationale tendue dans ce secteur.

En ce qui concerne l'Allemagne (+ 3 %), la Suisse (+ 10 %) et l'Italie (+ 27,5 %), ces résultats positifs ne compensent pas l'importante augmentation de l'offre prévue sur ces lignes. Aussi le coefficient de remplissage a-t-il baissé de quelques points.

En revanche, les autres relations enregistrent de bons résultats. Parmi celles qui ont réalisé les meilleurs rendements, il convient de signaler l'Espagne (+ 39,4 %) et le Portugal (+ 28,5 %) dont les coefficients de remplissage atteignent jusqu'à 67,62 % et 73,73 %, l'Europe Orientale (+ 35,2 %) en net progrès, tout comme ceux de la Scandinavie (+ 19,7 %) ou de la relation Paris-Londres (+ 15 %), cette dernière atteignant un coefficient de 84 %.

f) *L'Afrique du Nord.*

Si l'exploitation a finalement connu de bons résultats avec le Maroc (+ 8,6 %) et surtout la Tunisie (+ 15,3 %), il n'en est naturellement pas de même avec l'Algérie, dont le trafic passagers ne représente plus que 77,5 % (soit — 22,5 %) du total atteint l'an passé.

g) *Le réseau Méditerranée-Proche-Orient.*

Les résultats, dans l'ensemble, sont satisfaisants, l'indice des passagers-kilomètre se situant à + 18,3 % par rapport à l'an passé.

En conclusion, ces résultats particulièrement encourageants attestent à la fois l'efficacité des efforts certains de notre Compagnie nationale dans le domaine commercial comme dans la rotation des avions et également l'influence heureuse de la baisse des tarifs.

LES INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissement d'Air France est indiqué dans le tableau ci-joint, qui souligne la modicité des perspectives pour 1965.

En réalité, les paiements prévus pour l'année 1964 se sont élevés seulement à 74,9 millions de francs et les commandes du matériel volant à 2 Caravelle livrables avant la fin de l'année 1964, 1 Boeing cargo, livrable en 1965, 1 Boeing passagers et 2 Caravelle, livrables en 1966.

Deux Caravelle seront mises à la disposition d'Air-Inter, Air France devant les reprendre en 1966. Ces investissements ont été réalisés par Air France, Air-Inter étant pour longtemps encore dans l'impossibilité d'en financer l'achat. Encore faudra-t-il savoir comment à partir de 1966 Air-Inter financera ses achats de Caravelle car l'adoption de ce type d'avion sera irréversible.

Seule la location-vente soit directe, soit par l'intermédiaire d'une société se portant acquéreur, semble possible à envisager.

Dépenses d'investissements d'Air France et leur financement.

(En millions de francs.)

DESIGNATION	1963 (Réalizations.)	1964 (Estimations.)	1965 (Prévisions.)
<i>Dépenses.</i>			
Matériel volant.....	199,337	113,250	46,660
Siège social.....	»	29,100	2,500
Autres investissements au sol.....	43,534	26,793	34,803
Participations	21,600	4,950	11,000
Intérêts intercalaires.....	4,000	0,600	0,900
Totaux	268,471	174,693	95,863
<i>Financement.</i>			
Ressources propres.....	43,471	134,283	95,863
Emprunts en France. — F. D. E. S...	40,000	»	»
Caisse des dépôts.....	100,000	»	»
Crédits à moyen terme.....	85,000	40,410	»
Totaux	268,471	174,693	95,863

SITUATION DU PARC AÉRIEN D'AIR FRANCE

Au 1^{er} août 1964, la flotte d'Air France était composée comme suit :

24 Boeing 707 Intercontinental dont 2 livrés au titre du programme d'investissement pour 1964 ;

41 Caravelle, dont 3 sont mises à la disposition d'autres compagnies, et une non encore en exploitation ;

9 Lockheed L. 1649 Superstarliner, tous hors exploitation ;

21 Lockheed L. 1049 G. Superconstellation, dont 12 hors exploitation ;

4 Lockheed L. 749 Constellation, tous hors exploitation ;

9 Breguet Br. 763 Provence, dont 3 hors exploitation ;

3 Douglas D. C. 6, dont 1 hors exploitation et 2 mis à la disposition d'Air Nautic ;

21 Douglas D. C. 4, dont 1 hors exploitation, 10 mis à la disposition de diverses compagnies plus 6 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;

10 Douglas D. C. 3, dont 3 mis à la disposition de diverses compagnies plus 15 mis à la disposition d'Air France par les P. T. T. ;

13 T. 6, tous hors d'exploitation.

LE PERSONNEL

Il nous a été souvent demandé, et nous avons tenu régulièrement à informer le Sénat, quels étaient les appointements du personnel navigant, par comparaison avec les compagnies étrangères.

Nous pouvons indiquer la comparaison entre les divers émoluments, en faisant toutefois observer qu'il convient d'être extrêmement prudent dans l'interprétation de ce tableau, tout d'abord parce qu'il constitue une contre-valeur en francs des monnaies étrangères et parce qu'il ne tient pas compte du pouvoir d'achat des différents pays et des avantages annexes des rémunérations tels que congé, régime de retraite, mode de dédommagement en matière de frais de déplacement, etc.

D'autre part, les barèmes peuvent ne pas avoir été modifiés à la même date.

AIR FRANCE	COMPAGNIES EUROPEENNES				COMPAGNIES AMERICAINES	
	A	B	C	D	X	Y

1. *Commandant de bord.*

(Maximum d'ancienneté — Boeing 707 - DC 8.)

10.540 | 6.834 | 5.877 | 9.443 | 36.589 | 13.274 | 12.992

(Ancienneté moyenne — après 7 ans comme pilote - Caravelle.)

6.926 | 3.999 | 4.822 | 4.935 | 4.968 | 11.392 | 10.979

2. *Pilote.* (Minimum.)

4.890 | 2.811 | 2.754 | 3.357 | 2.807 | 5.851 | 6.209

3. *Mécanicien.* (Maximum.)

6.692 | 3.341 | 2.672 | 5.816 | 3.702 | 7.644 | 7.757

(Minimum.)

4.257 | 3.000 | 1.576 | 2.825 | 2.807 | 5.194 | 6.680

4. *P. N. C.* (Maximum.)

2.573 | 1.558 | 1.110 | — | 1.814 | 3.169 |

(Minimum.)

1.467 | 895 | 685 | 1.332 | 1.161 | 2.146 |

Evolution du personnel d'Air France de 1962 à 1963.

	31 DECEMBRE 1962	31 DECEMBRE 1963
<i>Personnel technique de bord.</i>		
Commandants de bord et pilotes à qualification unique	573	615
Navicateurs	65	80
Radio-navigants	204	192
Mécaniciens de bord.....	432	395
Total	1.274	1.282
<i>Personnel complémentaire de bord.</i>		
Encadrement du personnel navigant commercial	291	289
Stewards	360	355
Hôteses	430	401
Total	1.081	1.045
<i>Personnel au sol.</i>		
Personnel d'entretien du matériel aéronautique	7.696	7.403
Personnel administratif et commercial.....	15.134	14.317
Total	22.830	21.720
Total général	25.185	24.047

Une question qui intéresse toujours le Sénat est la variation des effectifs de la représentation générale d'Air France en Amérique du Nord.

Elle est résumée dans le tableau ci-dessous.

Variation des effectifs de la représentation générale en Amérique du Nord d'Air France.

	1962	1963	VARIATION 1962-1963	1964	VARIATION 1963-1964
1 ^{er} janvier	1.249	1.365	+ 12 %	1.283	— 6
1 ^{er} juillet	1.432	1.370	— 4 %	1.337	— 2
Ecart entre juillet et janvier (en valeur absolue)	+ 183	+ 1		+ 54	

B. — Les compagnies associées.

Les tableaux ci-après indiquent les situations des compagnies dans lesquelles notre compagnie nationale possède des intérêts.

ANNÉE 1963	TUNIS AIR	AIR ALGÉRIE	ROYAL AIR MAROC	AIR MADAGASCAR
Capital	900.000 dinars.	25.000.000 francs.	21.000.000 dirhams.	460.000.000 francs CFA.
Part d'Air France en %	49	17,7	21,05	38,26
Part d'Air France en francs.....	5.027.000	4.425.000	4.332.000	3.520.000
Résultats financiers d'exploitation (en milliers de francs):				
Recettes	26.985	99.843	56.892	38.654
Dépenses	23.199	99.215	56.526	38.640
Solde	+ 3.780	+ 628	+ 366	+ 14
Résultats de trafic (en milliers):				
Tonnes kilomètres transportées.	10.858	39.348	Cette société n'a pas fourni les statistiques en TKO et TKT.	10.464
Tonnes kilomètres offertes.....	16.112	58.728	Cette société n'a pas fourni les statistiques en TKO et TKT.	17.457
Coefficient de chargement.....	67 %	67 %	Cette société n'a pas fourni les statistiques en TKO et TKT.	60 %
Flotte	2 Caravelle, 2 DC 4, 1 D C 3.	5 Caravelle, dix DC 4 et 3 DC 3.	3 Caravelle, 2 DC 3, 2 L. 749.	2 DC 4, 6 DC 3 3 Becccraft, 4 D. H., 89 Dra- gon.

AIR VIET-NAM	ROYAL AIR CAMBODGE	AIR INTER	AIR NAUTIC	AIR TRANSPORT	M. E. A. L.
48.000.000 piastres.	2.000.000 riels.	7.500.000 francs.	800.000 francs.	3.500.000 francs.	18.750.000 livres libanaises.
20,5	24	24,95	75	3,5	30
1.000.000	48.000	1.875.000	600.000	125.000	900.000
Non encore com- muniés.	543	37.213	Non encore com- muniés.	2.000	Non encore com- muniés.
Non encore com- muniés.	567	37.249	Non encore com- muniés.	1.645	Non encore com- muniés.
Non encore com- muniés.	— 24	— 36	Non encore com- muniés.	+ 355	+ 4.800 (chiffre provisoire)
8.803	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	12.680	7.262	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	61.794
14.096	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	22.683	12.790	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	100.860
62 %	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	56 %	58 %	Cette société ne fournit pas les statistiques en TKO et TKT.	61 %
1 Caravelle, 2 DC 6, 5 DC 3, 4 Cessna.	1 DC 4, 1 DC 3.	7 Viscount.	1 DC 6, 1 Boeing stratoliner, 4 Viking, 1 DC2.	3 Bristol M 32.	3 Caravelle, 4 Co- met, 3 Viscount, 4 DC 3.

AIR-INTER

Le développement du trafic de la Compagnie Air-Inter s'est poursuivi à un rythme très élevé. Le nombre d'heures de vol a augmenté de 30 % dans les sept premiers mois de 1964, par rapport à la période correspondante de 1963, et de 36,5 % quant au nombre de passagers transportés.

Le coefficient de remplissage est passé de 61,8 à 72,11 %. Il n'est pas déraisonnable de penser que le nombre de passagers transportés sera de l'ordre de 450.000 en 1964 et 550.000 en 1965.

Le capital d'Air-Inter était, à l'origine en 1958, de 4 millions de francs et atteint 8,7 millions en 1964.

Air-Inter dispose de 10 Vickers Viscount, 4 Nord 262, les cinq premiers appareils ont été achetés à Air France en 1962, pour la somme de 9,195 millions, grâce à un prêt de 7 millions amortissable en cinq ans, de la Caisse des dépôts et consignations et de ses ressources propres.

En mars 1963, 2 autres Viscount ont été achetés à Air France, au prix de 3,3 millions, grâce à un prêt de 2 millions du F. D. E. S. et à 1,3 million de ressources propres.

En 1964, 3 Viscount supplémentaires et 4 Nord 262 ont été achetés pour le prix global de 16,3 millions, dont 9,2 millions prêtés par le F. D. E. S., 3,75 millions par une contribution du F. I. A. T., 2,50 millions par une augmentation du capital à emprunt obligataire, 850.000 francs par autofinancement.

L'Etat s'est engagé, par convention conclue le 14 août 1964, à verser chaque année à la Compagnie, dans la limite du plafond pré-établi, une contribution financière dont le taux ne peut excéder, pour chaque ligne subventionnée, 47,50 % du déficit d'exploitation, le solde étant supporté à raison de 5 % par la Compagnie et le surplus par les collectivités locales.

Une liste des villes qui bénéficient de cette convention est fixée chaque année, après avis du délégué général à l'aménagement du territoire et du Ministre des Finances.

Les lignes radiales ont un rendement commercial supérieur à celui des lignes transversales. Le pourcentage de couverture des dépenses par les recettes étant de 91 % pour les premières, 67 % pour les secondes en 1963.

En 1965 seront ouvertes les lignes Lyon-Bordeaux et Lyon-Toulouse.

Trois lignes extra-hexagone ont été ouvertes en 1964 : Strasbourg-Francfort, Lyon-Toulouse exploitées par Air-Inter, Lyon-Francfort étant exploitée par Air France, qui exploite également depuis deux ans la ligne Lille-Londres.

CHAPITRE VI

LES RELATIONS INTERNATIONALES

A. — Air Union.

Nous avons le sentiment que les discussions qui viennent de se dérouler à Bonn et à Bruxelles ont fait apparaître que le projet d'Air Union se trouvait, à l'heure actuelle, dans l'impasse. Faute d'avoir su nous décider alors que nos partenaires étaient favorables et que nous pouvions avoir des quotas suffisants. A l'heure actuelle, nous enregistrons, d'une part, la demande d'adhésion de la K. L. M. et, d'autre part, les réticences des autres membres susceptibles de faire partie d'Air Union, c'est-à-dire Al Italia, la Lufthansa, la Sabena, qui semblent de moins en moins intéressés et, en tout cas, ne veulent plus des quotas qu'ils avaient acceptés à l'origine.

En dehors de la question des quotas, une autre difficulté subsiste, c'est celle du trafic réservé, qui n'est pas résolue surtout avec la création des compagnies Air Algérie et Air Afrique.

Il serait infiniment regrettable que le projet raisonnable d'Air Union soit définitivement en péril au moment où les compagnies risquent de connaître à nouveau, à l'apparition des avions supersoniques, des difficultés analogues, et peut-être accrues, à celles qu'elles ont connues au moment de l'apparition des avions à réaction subsonique.

Il serait démentiel de voir chacune des compagnies aériennes se livrer à une concurrence qui serait désastreuse pour chacune d'entre elles et particulièrement coûteuse pour leur gouvernement.

B. — Eurocontrôle.

1964 aura été la première année de plein exercice d'Eurocontrôle.

Les organismes directeurs se sont réunis à différentes reprises, la Commission permanente quatre fois pour définir les grandes lignes politiques de l'action à mener, le Comité de gestion sept fois, pour les besoins de l'administration de l'Agence.

Eurocontrôle a pris la responsabilité juridique de l'exploitation depuis le 1^{er} mars 1964, la responsabilité d'exécution restant aux Etats, en vertu d'accords bilatéraux conclus avec l'Agence.

Cette situation sera reconduite pour 1965, tout au moins pour la France. Par contre, dans les pays du Benélux et dans la République Fédérale d'Allemagne, l'Agence s'oriente vers une prise directe des responsabilités opérationnelles par la création d'un centre de contrôle et par le rachat d'un centre existant dans le Sud de l'Allemagne.

Parallèlement, l'Agence poursuit la construction et l'équipement du Centre de Brétigny. Les marchés du génie civil et celui du simulateur ont été approuvés et les ordres de travaux lancés.

Enfin, les structures administratives de l'Agence ont été consolidées, le personnel permanent doté d'un statut et un règlement financier et des marchés a été élaboré.

C. — O. G. S. A. (Chapitre 41-92.)

Lors de l'accession de l'Algérie à l'indépendance, l'O. G. S. A. a été constitué par des décrets des 21 et 23 février 1962, pour qu'un organisme autonome soit responsable des services de l'Aviation civile.

Son fonctionnement s'est affirmé depuis 1963, la sécurité des transports aériens continue dans des conditions satisfaisantes.

Les ressources de l'O. G. S. A. ont été constituées, à l'origine, par des subventions de la France et des ressources propres. Elles émanaient de trois budgets :

- celui de l'Etat ;
- celui du Ministère des Affaires algériennes ;
- celui de l'organisation commune des régions sahariennes, soit 25,9 millions de francs, et par un complément de 5 millions, au titre de la Coopération.

Les ressources propres de l'O. G. S. A. (redevances diverses) portaient le total à 33.233.000.

Les prévisions pour 1965 n'ont pas encore été communiquées au Conseil d'administration. L'augmentation des dépenses est à prévoir en raison de la situation économique en Algérie et de l'augmentation des rémunérations.

Le Gouvernement français semble décidé à réduire sa participation pour 1965, en la ramenant à 2,5 millions de francs.

Ci-après, tableau indiquant les effectifs actuels de personnels français.

Les effectifs actuels de personnels français en service à l'O. G. S. A. sont les suivants :

SERVICES	CORPS	EFFECTIFS
Navigation aérienne.....	Ingénieurs	3
	Ingénieurs des travaux.....	9
	Techniciens	40
	Agents	20
	Agents sur contrat.....	94
		166
Météorologie	Ingénieur	1
	Ingénieurs des travaux.....	17
	Techniciens	31
	Agents	4
	Agents sur contrat.....	10
		63
Bases aériennes.....	Ingénieurs	2
	Ingénieurs des travaux.....	10
	Techniciens	9
	Personnel exécution.....	14
	Agents sur contrat.....	20
		55
Personnel administratif....	Corps supérieur.....	1
	Secrétaires administratifs.....	2
	Techniciens d'encadrement des services du matériel	2
	Personnel exécution.....	11
	Agents sur contrat.....	4
		20
	Total	304

D. — A. S. E. C. N. A. (Chapitre 41-91).

Le projet de budget qui sera soumis à l'approbation des Etats membres s'élèvera à 76,6 millions de francs, soit 1,3 million de francs d'augmentation sur 1964. Cet accroissement est dû à la

progression des rémunérations et à l'adhésion du Togo, compensées en partie par des réductions d'effectifs et la fermeture de certaines installations de radioguidage.

La part française a diminué de 6,5 millions de francs.

Sur le chapitre 68-90 on peut penser qu'environ 2/3 des crédits seront affectés à l'infrastructure (pistes, bâtiments) et 1/3 à la sécurité.

Pour 1964 la répartition a été la suivante :

Génie civil et bâtiments :

(En milliers de francs.)

— Ivato (participation à la construction de la piste).....	6.000
— Fort-Archambault (revêtement de la piste).	2.000
— Port-Gentil (élargissement de la piste)...	1.000
— Douala (taxiways)	1.470
— travaux divers de bâtiments.....	2.530
	<hr/>
	13.000
Travaux d'électricité et de balisage.....	3.000
Aides à l'atterrissage (Installation d'I.L.S.).....	1.800
Matériel (ILS, VOR, balises, gonio VHF, émetteurs-récepteurs)	2.200
	<hr/>
	20.000

La France doit contribuer aux dépenses calculées après déduction des recettes encaissées par l'Agence pour plus de moitié. Pour 1965 la contribution française atteindra 60 %.

La répartition entre Etats africains et malgache dépend des recettes budgétaires de chaque Etat (75 %) et de l'intérêt aéronautique (pour 25 %).

Pour l'aéronautique d'intérêt local, la France contribue pour une somme fixée à 50 % du montant constaté en 1961.

Actuellement, sur un effectif total de 5.519 agents, l'A. S. E. C. N. A. ne comprend que 711 agents d'encadrement expatriés. L'effort d'africanisation ressort d'ailleurs nettement du tableau ci-après.

Effectifs d'encadrement

(pour les services visés à l'article I^{er} de la Convention).

ANNEES	EFFECTIF total	EFFECTIF des agents expatriés.	EFFECTIF des agents africains.
1963	721	623	98
1964	751	608	143
1965	781	591	190

La formation du personnel continue d'être assurée, pour les corps d'ingénieurs et d'ingénieurs de travaux, par l'Ecole nationale de l'Aviation civile et l'Ecole de la Météorologie de Paris, mais la formation des techniciens est entièrement assurée par l'Ecole de Niamey.

Budget de l'A. S. E. C. N. A. (en francs).

	1 9 6 3	1 9 6 4
<i>I. — Recettes.</i>		
Redevances aéronautiques	13.747.665	14.422.172
Recettes exceptionnelles	»	»
Participation de la France.....	(1) 45.938.365	(1) 47.338.365
Participations des Etats Africains et Malgache..	8.703.568	10.596.000
Prélèvement sur le fonds de roulement.....	593.692	1.427.000
Amortissements	1.200.000	1.600.000
	70.183.290	75.383.537
<i>II. — Dépenses.</i>		
I. — Dépenses de fonctionnement.....	66.317.225	71.529.137
II. — Immobilisations (opérations en capital)...	3.866.065	3.854.400
Totaux (2).....	70.183.290	75.383.537

(1) Y compris participation du F. A. C. à certaines dépenses de la Météorologie au Cameroun (364.000 F).

(2) Totaux bruts avant déduction des recettes et dépenses internes, y compris les recettes et dépenses pour le Mali.

Participation de la France aux dépenses d'infrastructure.

	1962	1963	1964	TOTAUX de 1962 à 1964	PRÉVISIONS 1965
	(En milliers de francs.)				
<i>I. — Engagements.</i>					
1° Autorisations de programme ouvertes au chapitre 68-90 du budget de l'Aviation civile	28.600	25.000	20.000	73.600	18.000
2° Autorisations d'engagement d'opérations données à l'A. S. E. C. N. A.	28.540	(1) 19.500	(2) 19.470	67.510	
<i>II. — Paiements.</i>					
1° Crédits de paiement ouverts au chapitre 68-90 du budget de l'Aviation civile.....	15.730	24.000	23.870	63.600	12.000
2° Versements effectués à l'A. S. E. C. N. A. pour le règlement des opérations d'infrastructure	14.314	21.528	(2) 11.000	46.842	

(1) Une autorisation de 5 millions de francs destinée à la construction de l'aérodrome de Bangui M/Poko a été réservée sur 1963 en attendant la conclusion des études techniques.

(2) A la date du 1^{er} octobre 1964.

CONCLUSIONS

Le budget qui nous est présenté doit être comparé aux prévisions du Plan.

Dans l'enveloppe définie par le Plan, les engagements s'élevaient, pour 1962-1965, à 1.500 millions de francs.

Les dotations ouvertes pour 1962-1964 et demandées pour 1965 s'élèvent à 1.783 millions de francs, soit un supplément de 283 millions de francs, par rapport aux prévisions du IV^e Plan.

Nous constatons, avec une certaine satisfaction, que c'est un des rares budgets qui soit en avance sur les dispositions du Plan, en précisant bien qu'il ne s'agit que de dépenses civiles.

Pour la construction aéronautique civile, les études et la mise au point des prototypes de toute nature devaient impliquer des dépenses de l'ordre de 825 millions de francs, pour les quatre années du IV^e Plan.

Les dépenses prévues sont bien de l'ordre de 825 millions mais les paiements effectués ou prévus se montent à 898 millions de francs, se décomposant ainsi :

1962	150 millions.
1963	159,3 millions.
1964	246,8 millions.
1965	342 millions.

Le Plan est donc réalisé financièrement à 108 % mais il est bien évident que l'avion supersonique a une part prépondérante, faisant obstacle à d'autres opérations souhaitables.

Pour l'aéroport de Paris, la proportion est la même : 108 % ; c'est-à-dire 379 millions, contre 359.

Pour l'infrastructure « Métropole », il est assez difficile de comparer les crédits de paiement dépensés dans ce secteur aux

chiffres prévus dans le Plan, ces dépenses pouvant avoir des sources très différentes : état, collectivités locales, chambres de commerce, etc.

420 millions d'engagements étaient prévus au niveau des engagements budgétaires. Les autorisations de programme se sont élevées à 489,96 millions.

Le Plan a donc été réalisé à 116 %.

Nous renouvelons les très sérieuses réserves concernant l'insuffisance des aides à la navigation aérienne dans certains territoires en face de réalisations intéressantes mais présentant un moindre caractère d'urgence.

Au cours de la discussion à l'Assemblée Nationale aucune modification n'a été apportée aux propositions budgétaires.

En Commission des Finances du Sénat, soit au cours de la discussion du budget de l'Aviation civile, soit à propos de notre influence culturelle dans le Monde, différentes interventions ont fait l'objet de discussions précises.

M. Marrane a vivement regretté la modicité des crédits réservés à l'aviation légère ou sportive dont le montant est en nette diminution surtout si l'on tient compte du développement démographique.

M. Dubois regrette l'insuffisance numérique de la flotte d'Air-Inter qui ne lui permet pas des horaires satisfaisants sur certaines liaisons. Il s'est également plaint à juste titre de la prétention de faire prendre en charge par les collectivités l'aérodrome de Saint-Nazaire. Il demanda également les prix de revient d'exploitation du Nord 262 dont le présent rapport fait maintenant état.

Le Rapporteur général, *M. Pellenc*, s'est étonné de l'inflation de personnel et surtout de personnel de haut rang enregistré à l'Aviation civile malgré la reprise en charge de personnel de catégories B et C antérieurement affecté à l'A. S. E. C. N. A.

Les renseignements que nous avons reçus confirment certaines constatations que nous avons faites nous-mêmes et qui sont consignées dans le présent rapport.

Enfin, *MM. Pellenc et Bonnefous* se sont, comme l'an dernier, élevés contre le fait que le principe de faire occuper des places vides dans des avions même contre paiement régulier n'ait pas été retenu.

Deux questions principales ont été soulevées à ce sujet :

1° A l'occasion des Jeux olympiques, des étudiants japonais avaient demandé paraît-il à affréter pour venir en France l'un des avions ayant amené les athlètes français à Tokio. Ils seraient retournés au Japon par l'avion allant rechercher nos athlètes.

Ils demandaient évidemment à bénéficier d'un tarif réduit.

Les règles de l'I. A. T. A. qui nous ont été communiquées semblent formelles et de nature à justifier à notre grande stupéfaction le refus opposé à cette demande.

Une telle opération n'est possible que si le groupe appartient à la même école ce qui n'était pas le cas.

De plus aucun affrètement ne peut être réalisé pour un groupement dont le nombre des membres dépasse 20.000 ce qui excluait également la possibilité d'assimiler tous les étudiants à un groupe comprenant toute l'université.

Nous pensons que tôt ou tard l'I. A. T. A. assouplira ces règles trop rigides et nous voudrions être sûrs que toutes les Compagnies adhérentes les appliquent aussi strictement malgré les contrôles ;

2° L'an dernier un amendement de M. Gros, au nom de la Commission des Affaires culturelles, bloquait 10 millions de francs du chapitre 45-81 et autorisait le Gouvernement à transférer cette somme au Ministère des Affaires étrangères soit pour des transports de professeurs ou d'élèves, soit pour le transport de livres ou de revues, les billets de passage ou le frêt étant alors réglés à tarif plein ce qui supprimait les refus de l'I. A. T. A.

Cet amendement, voté en séance, a été abandonné en navette et la Commission des Finances donnerait un avis très favorable si un amendement de même nature venait à être déposé.

C'est avec ces réserves précises que la Commission des Finances se rallie au projet de budget de l'Aviation civile qui va être discuté en séance publique par le Sénat.

ANNEXE

REMUNERATION NETTE MENSUELLE DE DIVERS FONCTIONNAIRES DE LA NAVIGATION AERIEENNE « TAUX CELIBATAIRE » AFFECTES DANS LA REGION PARISIENNE (1)

GRADES	REMUNE- RATION (7) 1 ^{er} octobre 1963.	GRADES	REMUNE- RATION (7) 1 ^{er} janvier 1965.
Ingénieur, sans franchissement de grade.....	A (2) 1.389		1.459
	B (3) 2.192		2.316
Ingénieur, avec franchissement de grade (ingénieur en chef)	A 1.389		1.459
	B 2.611		2.754
Ingénieur des travaux.....	A 1.056		1.111
	B 1.638		1.728
Technicien de classe normale, sans franchissement de grade	A 869		910
	B 1.070		1.126
Technicien de classe normale, avec franchissement de grade	A 869	Officier contrôleur de 2 ^e classe, sans franchissement de grade (4).....	910
	B (8) 1.301		1.367
Technicien de classe normale, sans franchissement de grade	A 946	Officier contrôleur de 2 ^e classe, avec franchissement de grade (4) (officier contrôleur de 1 ^{re} classe).....	1.214
	B 1.126		1.417
Technicien de classe normale, avec franchissement de grade	A 946	Officier contrôleur principal, après dix ans (6).....	1.214
	B (8) 1.301		1.616
Technicien de classe normale, sans franchissement de grade	A 946	Electronicien de 2 ^e classe, sans franchissement de grade (5).....	1.726
	B 1.126		1.110
Technicien de classe normale, avec franchissement de grade	A 946	Electronicien de 2 ^e classe, avec franchissement de grade (5) (électronicien de 1 ^{re} classe).....	1.307
	B (8) 1.301		1.110
		Electronicien principal, après dix ans (6).....	1.506
			1.616

(1) Cette rémunération comprend le traitement de base, l'indemnité de résidence, l'indemnité forfaitaire spéciale (taux moyen) et l'indemnité spéciale d'aérodrome (taux moyen).

(2) A — Début de carrière, sans ancienneté.

(3) B — Après dix ans d'ancienneté.

(4) Nominations de techniciens de classe normale et de techniciens supérieurs en qualité d'officiers contrôleurs de 2^e et de 1^{re} classe au 1^{er} janvier 1964.

(5) Nominations de techniciens de classe normale et de techniciens supérieurs en qualité d'électroniciens de 2^e et de 1^{re} classe au 1^{er} janvier 1964.

(6) Accession au principalat, dans la meilleure hypothèse, des officiers contrôleurs et des électroniciens, après dix ans d'ancienneté.

(7) A ces rémunérations il y a lieu d'ajouter, pour les fonctionnaires titulaires du brevet du personnel navigant, l'indemnité pour risques professionnels, d'un montant maximum absolu de 300 F par mois (25 % du traitement budgétaire de base jusqu'à l'indice net ancien 450).

(8) Nomination au grade de technicien supérieur.