

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

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 1964, 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, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Martial Brousse, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Ludovic Tron.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 27), 586 (tomes I et II, annexe XV) et in-8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

TABLE DES MATIERES

	Pages.
Introduction	3
Dépenses ordinaires.....	6
— <i>Titre III (généralités)</i>	6
— <i>Titre IV (généralités)</i>	15
Agitation sociale et rémunération du personnel.....	17
Retraites du personnel navigant.....	21
Formation du personnel de l'aviation civile.....	24
Dépenses en capital.....	31
Comparaison entre le IV ^e Plan et les crédits.....	33
Achats d'appareils par le S. G. A. C.....	35
Sauvetages et recherches en mer.....	37
Matériel volant nouveau (participation à des études et recherches).....	40
Aéroports	43
Regroupement des locaux du S. G. A. C.....	51
A. S. E. C. N. A.....	52
O. G. S. A.....	56
Aviation civile et légère.....	57
Air Inter.....	62
Air France.....	64
Air Union.....	82
Euro Control.....	83
<i>Les débats à l'Assemblée Nationale</i>	85
<i>La discussion en Commission</i>	87
Conclusions	88
Annexe	89
Dispositions spéciales	95

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'Aviation civile pour 1964 s'élève, au titre des dépenses ordinaires, à 461.696.790 F, en augmentation de 38 millions 317.522 F sur les crédits votés pour 1963, soit + 9 %.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 365 millions et les crédits de paiement à 407.240.000 F, contre, respectivement, 345 millions et 312.850.000 F en 1963, soit environ 6 % pour les autorisations de programme et 30 % pour les crédits de paiement.

Nous constatons avec satisfaction que dans ce budget, comme dans certains autres que nous avons eus à examiner, les crédits de paiement augmentent plus rapidement que les autorisations de programme, ce qui semblerait indiquer que les travaux s'exécutent plus rapidement et qu'un certain rattrapage des retards a été envisagé. Nous aimerions, cependant, être assurés que cette évolution divergente entre autorisations de programme et crédits de paiement n'est pas due à un ralentissement trop marqué des investissements à moyen terme et ne se traduira pas, en fait, par un handicap pour l'avenir. Les deux tableaux ci-dessous fournissent la décomposition des titres et parties du présent budget.

Aviation civile. — Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1963.	CREDITS PREVUS POUR 1964			DIFFERENCES entre 1963 et 1964.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
			(En francs.)		
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES					
<i>1^{re} partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	122.540.784	139.309.609	+ 7.098.402	146.408.011	+ 23.867.227
<i>3^e partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	18.262.435	19.945.734	+ 168.196	20.113.930	+ 1.851.495
<i>4^e partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.....	80.720.607	80.027.207	+ 94.700	80.121.907	— 598.700
<i>5^e partie.</i> — Travaux d'entretien	10.011.285	10.011.285	+ 1.400.000	11.411.285	+ 1.400.000
<i>7^e partie.</i> — Dépenses diverses	570.000	666.000	»	666.000	+ 96.000
Totaux pour le titre III.....	232.105.111	249.959.835	+ 8.761.298	258.721.133	+ 26.616.022
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES					
<i>1^{re} partie.</i> — Interventions politiques et administratives.....	82.941.157	82.941.157	— 3.000.000	79.941.157	— 3.000.000
<i>3^e partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	2.148.000	2.148.000	+ 326.500	2.474.500	+ 326.500
<i>4^e partie.</i> — Action économique. — Encouragements et inter- ventions	13.500.000	13.500.000	»	13.500.000	»
<i>5^e partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entre- prises d'intérêt national.....	92.685.000	92.685.000	+ 14.375.000	107.060.000	+ 14.375.000
Totaux pour le titre IV.....	191.274.157	191.274.157	+ 11.701.500	202.975.657	+ 11.701.500
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	423.379.268	441.233.992	+ 20.462.798	461.696.790	+ 38.317.522

Aviation civile. — Dépenses en capital.

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votées pour 1963.	Prévues pour 1964.	Différences.	Votés pour 1963.	Prévus pour 1964.	Différences.
	(En francs.)					
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT						
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	271.520.000	294.200.000	+ 22.680.000	237.970.000	325.590.000	+ 87.620.000
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.....	13.150.000	14.820.000	+ 1.670.000	15.900.000	17.500.000	+ 1.600.000
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole...	26.200.000	26.700.000	+ 500.000	25.500.000	29.800.000	+ 4.300.000
Totaux pour le titre V.....	310.870.000	335.720.000	+ 24.850.000	279.370.000	372.890.000	+ 93.520.000
TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT						
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	2.880.000	2.880.000	»	2.880.000	2.880.000	»
6 ^e partie. — Equipement culturel et social.....	6.250.000	6.400.000	+ 150.000	6.600.000	7.600.000	+ 1.000.000
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole...	25.000.000	20.000.000	— 5.000.000	24.000.000	23.870.000	— 130.000
Totaux pour le titre VI.....	34.130.000	29.280.000	— 4.850.000	33.480.000	34.350.000	+ 870.000
Totaux pour les dépenses en capital.....	345.000.000	365.000.000	+ 20.000.000	312.850.000	407.240.000	+ 94.390.000

I. — LES DEPENSES ORDINAIRES

TITRE III. — Moyens des services.

Les crédits prévus au titre III — Moyens des services — du budget de l'Aviation civile s'élèvent à 258.721.133 F, et traduisent une augmentation, par rapport à 1963, de 26.616.022 F, soit + 11 %. Cette augmentation se rapporte, à concurrence de 17.854.724 F (soit 8 %), à des mesures acquises et, pour le surplus, aux mesures nouvelles.

A. — LES MESURES ACQUISES

Les augmentations constatées dans le cadre des services votés ont trait, pour la plus grande part, à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique soit en vertu des dispositions générales, soit dans le cadre de mesures intéressant certaines catégories de fonctionnaires, ainsi qu'à l'incidence financière de la majoration des prestations sociales.

Les autres augmentations concernent l'ajustement des crédits afférents aux frais de justice et réparations civiles et de la dotation relative aux loyers.

En contrepartie, il convient de signaler la suppression des crédits non renouvelables qui avait été inscrits en 1963 pour la révision des moteurs du service de recherche et de sauvetage, l'achat de pièces de rechange pour les appareils « Stampe » et l'acquisition d'un autocar pour l'Ecole nationale de l'aviation civile (— 580.000 F, page 25 du « bleu »).

D'autre part, la mesure 03-08-32 (chapitre 31-22) traduit dans les mesures acquises la réforme du régime indemnitaire et du statut du personnel technique évoquées au cours de nos rapports des années précédentes.

B. — LES MESURES NOUVELLES

Les mesures nouvelles ont trait à des créations et transformations d'emplois, à l'amélioration de certaines rémunérations, à l'ajustement aux besoins de diverses dotations, à des actions nouvelles, enfin à des économies.

Sont prévus au titre des créations d'emplois :

a) Un poste de conseiller pour l'aviation civile à Washington pour suivre le développement de la recherche aux Etats-Unis et traiter avec l'administration américaine les divers problèmes qui se posent en matière d'aviation civile. Pour gager cette mesure, sont supprimés deux emplois d'officiers ;

b) *Secrétariat général à l'Aviation civile* : la création de 90 emplois à l'administration centrale en vue de faire face au développement des études à entreprendre en matière de prévision économique.

Il s'agit, du reste, de personnel d'exécution :

- 9 chefs de groupe ;
- 31 adjoints administratifs ;
- 5 secrétaires sténodactylographes ;
- 6 sténodactylographes ;
- 37 agents de bureau ;
- 1 emploi d'assistante sociale pour les services de la région parisienne.

Si l'on tient compte du fait que cette administration comporte, en plus des organismes rattachés au Secrétariat général, six directions et services, les créations envisagées ne représentent pour chacun d'eux qu'un effectif très réduit, de l'ordre de cinq agents d'exécution et de six dactylographes.

Le renforcement des effectifs de l'Administration centrale se justifie en raison de l'accroissement des tâches de tous ordres qu'impose aux services l'expansion continue de l'activité de l'Aviation civile.

Au surplus, l'affectation de ces agents permettra de procéder à une remise en ordre des effectifs, dans la mesure où certains d'entre eux remplaceront des agents de l'ordre technique ou des personnels administratifs des services extérieurs, qui avaient dû être appelés à exercer des fonctions à l'Administration centrale.

Mais si l'on a estimé pouvoir limiter, en 1964, les créations aux emplois d'exécution, il est prévu d'obtenir, en 1965, une augmentation des effectifs des personnels de catégorie supérieure. Il en sera ainsi, notamment, pour les emplois d'attachés d'administration centrale dont le nombre actuel (20) se révèle manifestement insuffisant pour les besoins des directions et services.

Le Secrétariat général à l'Aviation civile prévoit, d'ores et déjà, les augmentations d'effectifs résumées dans les tableaux ci-dessous qui rappellent les effectifs 1963 et 1964. Nous aurons à réexaminer attentivement cette question au cours de l'étude du budget de 1965.

Navigation aérienne.

CORPS	EFFECTIF budgétaire 1963.	MESURES nouvelles 1964 (1).	ESTIMATIONS DE L'ORDRE de grandeur des variations d'effectifs au cours des années ultérieures					TOTAL
			1965.	1966.	1967.	1968.	1969.	
Ingénieurs de la Navigation aérienne	119	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	155
Ingénieurs des Travaux de la Navigation aé- rienne	392	+ 8	+ 19	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	519
Techniciens de la Navi- gation aérienne	1.971	+ 106	+ 153	+ 138	+ 138	+ 138	+ 138	2.782
Agents de la Navigation aérienne	753	— 40	— 40	>	>	>	>	673
Totaux	3.235	+ 80	+ 138	+ 169	+ 169	+ 169	+ 169	4.129

(1) Contraction des créations et suppressions d'emplois prévues dans les mesures 03-1-16 et 03-2-19.

Météorologie nationale.

CORPS	EFFECTIF budgétaire 1963.	MESURES nouvelles 1964 (1).	ESTIMATION DE L'ORDRE de grandeur des variations d'effectif au cours des années ultérieures			TOTAL
			1965.	1966.	1967.	
Ingénieurs de la Météo- rologie nationale	186	— 2	»	»	— 1	183
Ingénieurs des Travaux de la Météorologie na- tionale	552	+ 25	+ 26	+ 25	»	628
Techniciens de la Météo- rologie nationale	1.109	+ 56	+ 60	+ 59	+ 59	1.343
Agents	164	— 9	+ 19	+ 30	+ 15	219
Totaux	2.011	70	105	114	73	2.373

(1) Contraction des créations et suppressions d'emplois titulaires prévues dans les mesures 04-1-29 et 04-2-32.

Sont également créés 38 emplois de personnel administratif comme conséquence du développement des services techniques de navigation aérienne, de la météorologie et de la formation aéronautique (mesure 02-1-09).

- 18 agents de bureau ;
- 8 techniciens d'encadrement ;
- 3 dessinateurs ;
- 9 agents sur contrat (4 de 2^e catégorie, 5 de 3^e catégorie).
- 110 emplois au service de la navigation aérienne :
 - 2 ingénieurs en chef ;
 - 4 ingénieurs de 2^e classe ;
 - 1 ingénieur divisionnaire des travaux ;
 - 1 ingénieur des travaux de classe exceptionnelle ;
 - 12 ingénieurs et ingénieurs adjoints ;
 - 8 chefs techniciens ;
 - 22 techniciens supérieurs ;
 - 12 techniciens de classe exceptionnelle ;
 - 48 techniciens.

Ces créations sont justifiées par les considérations suivantes :

Le développement du trafic aérien et la complexité croissante des techniques mises en œuvre, nécessitent de renforcer les effectifs des fonctionnaires du corps de la navigation aérienne actuellement insuffisants au regard des besoins qui évoluent en fonction :

- de la densité croissante du trafic civil et militaire ;
- du développement des études et de l'expérimentation de nouveaux matériels techniques ;
- de la complexité des matériels et l'évolution rapide des techniques, qui obligent les personnels à effectuer des stages fréquents de perfectionnement, pendant lesquels les services d'exploitation sont privés d'une partie de leur personnel.

d) *Météorologie nationale* :

- 5 emplois à la météorologie nationale résultant d'une différence entre 29 emplois créés et 24 supprimés (page 44 du bleu).
- 3 ingénieurs divisionnaires ;
- 2 ingénieurs des travaux de classe exceptionnelle ;
- 20 ingénieurs des travaux ;
- 3 chefs techniciens ;
- 4 techniciens supérieurs ;
- 7 techniciens de classe exceptionnelle ;
- 26 techniciens de classe normale ;
- 3 agents contractuels de 1^{re} catégorie ;
- 1 agent contractuel de 3^e catégorie A ;
- 3 agents contractuels de 1^{re} catégorie B ;
- 1 agent contractuel de 2^e catégorie B ;
- 2 agents contractuels de 3^e catégorie B.

Ces créations doivent permettre au service de la météorologie de faire face aux besoins nouveaux résultant notamment du fonctionnement du centre des satellites météorologiques de Lannion, et des recherches expérimentales en matière de fusées météorologiques.

e) *Formation aéronautique* :

- 1 chef de laboratoire et de travaux pratiques à l'école nationale de l'aviation civile ;

— 16 emplois au titre de la formation aéronautique du travail aérien et des transports en vue de faire face aux besoins nouveaux de ces services, à savoir :

- 5 pilotes instructeurs ;
- 3 mécaniciens navigants ;
- 2 contrôleurs en vol de 1^{re} classe ;
- 1 contrôleur technique en vol.

Les transformations et transferts d'emplois.

Un certain nombre de transformations d'emplois et de transferts sont proposés :

— réaffectation au Secrétariat général à l'Aviation civile de 48 fonctionnaires précédemment en fonction à l'agence pour la sécurité et la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.

Le nombre des agents mis à la disposition de l'Agence diminue chaque année en raison de l'africanisation progressive des cadres :

— transformation de deux emplois de techniciens en techniciens chefs.

— dans le cadre de l'application du plan de réorganisation des corps d'ingénieurs, ingénieurs des travaux et techniciens de la navigation aérienne, réalisation de transformations d'emplois suivantes :

Emplois supprimés :

- 1 ingénieur de 1^{re} classe.
- 1 ingénieur des travaux de classe exceptionnelle.
- 12 ingénieurs des travaux.
- 4 techniciens de classe exceptionnelle.
- 15 techniciens.
- 40 agents de la navigation aérienne.

—

73

Emplois créés :

- 1 ingénieur en chef de la navigation aérienne.
- 7 ingénieurs divisionnaires des travaux.
- 20 chefs techniciens.
- 15 techniciens supérieurs.

—

43

De même la réalisation du plan de transformation du corps de la météorologie nationale conduit aux transformations d'emplois ci-après :

Emplois supprimés :

- 2 ingénieurs ordinaires
- 1 ingénieur des travaux de classe
- 12 ingénieurs des travaux
- 9 agents

24

Emplois créés :

- 13 ingénieurs divisionnaires des travaux
- 7 chefs techniciens
- 2 techniciens supérieurs
- 1 technicien de classe exceptionnelle
- 6 techniciens de classe normale

29

Dans le cadre de la cinquième et dernière étape de la réforme des services des Ponts et Chaussées est prévu le transfert au budget de la section I du Ministère des Travaux Publics d'un certain nombre d'emplois de l'aviation civile et inversement le transfert à l'aviation civile d'un certain nombre de fonctionnaires inscrits jusqu'ici budgétairement à la section I « Travaux Publics ».

Les emplois ainsi transférés sont les suivants :

Emplois transférés du budget Travaux Publics au budget Aviation Civile :

- 4 ingénieurs généraux de 1^{re} classe, groupes C. D.
- 24 ingénieurs des T. P. E. divisionnaires (476)
- 21 chefs de section principaux (337)
- 49 chefs de section (304)
- 2 assistants ou secrétaires techniques de classe principale (345)
- 15 assistants et secrétaires techniques (246)
- 35 dessinateurs d'études (240)
- 50 dessinateurs d'exécution (206)

200

Emplois transférés du budget Aviation civile au budget Travaux publics :

- 8 ingénieurs en chef (64) ;
- 2 ingénieurs de 1^{re} classe (574) ;
- 23 ingénieurs de 2^e classe (417) ;
- 15 ingénieurs des travaux de classe exceptionnelle (521) ;
- 72 ingénieurs des T. P. E. (356) ;
- 3 assistants ou secrétaires techniques de classe exceptionnelle (345) ;
- 73 commis (186).

196.

Transformation de 10 emplois d'agents navigants de la catégorie I en agents de la catégorie II en raison de l'augmentation des qualifications techniques exigées de ces agents.

Amélioration de certaines rémunérations.

Les augmentations de crédits concernant l'amélioration des rémunérations ont trait principalement aux salaires des agents à statut local des Territoires d'Outre-Mer.

Les autres mesures portent sur l'amélioration de la situation des personnels techniques de la météorologie nationale et de la navigation aérienne :

- les heures supplémentaires attribuées à certains agents ;
- le relèvement de certains taux de primes.

Ajustement aux besoins.

Les principaux crédits dont la majoration est demandée pour faire face à un ajustement aux besoins des différents services de l'aviation civile sont :

- les frais de mission à l'étranger (+ 35.000 F) pour faire face à la fréquence des réunions internationales (Mesure 01-3-07).
- les crédits de matériel de l'Administration centrale (+ 166.300) (Mesure 01-3-08).

L'expansion des activités aériennes (augmentation du trafic commercial de 13 % prévue de 1963 à 1964) multiplie les données statistiques à traiter et rend nécessaire l'acquisition de moyens

nouveaux en matière de documentation et de travaux mécano-graphiques. Par ailleurs, la collaboration franco-britannique instituée pour l'étude de l'avion supersonique « Concorde » rend par ailleurs nécessaire l'aménagement d'une salle de conférence et augmente le volume des travaux d'interprétation.

— les dotations de fonctionnement du service de la navigation aérienne en raison, d'une part, de l'augmentation du trafic et, d'autre part, de la mise en service de nouvelles installations (radiophares V. O. R. notamment) et de nouveaux moyens de lutte contre l'incendie (+ 2.090.000 F) (Mesure 03-1-17).

— crédits afférents aux frais de fonctionnement des appareils du service de recherche et de sauvetage ; revision de huit moteurs de « Constellation » (+ 600.000 F) (Mesure 03-3-27).

— la dotation pour frais de fonctionnement de l'Ecole nationale de l'Aviation civile (+ 320.000 F) (Mesure 03-3-23) qui, partiellement, est le reflet du transfert du chapitre 34-81 à l'Ecole de l'Aviation civile.

— les crédits de matériel et la météorologie nationale comme conséquence de l'augmentation du trafic aérien et de l'évolution technique des matériels en service (+ 1.570.000 F) (Mesure 04-1-30).

— les crédits affectés aux remboursements de frais et les crédits de matériel du service des bases aériennes (+ 350.000 F) (Mesure 05-1-38).

— les dotations d'entretien des immeubles et des bases aériennes (+ 1.400.000 F) (Mesure 05-3-40).

— les crédits relatifs aux loyers, pour tenir compte de l'augmentation du nombre des locations (+ 230.000 F) (Mesure 05-3-41).

La conclusion de nouveaux contrats de location est à prévoir, soit pour loger les gendarmes de la compagnie de transports aériens et les fonctionnaires dans les services outre-mer, soit pour installer certains services (informations aéronautiques ; école nationale de l'aviation civile, centre d'études de la navigation aérienne). Par ailleurs, il importe de louer certains terrains d'emprise nécessaires à l'installation d'aides radio dont le fonctionnement est prévu pour une durée limitée qui ne justifie pas l'acquisition des terrains.

— la dotation concernant le parc automobile.

Actions nouvelles.

Dans le cadre des actions nouvelles est prévu un crédit de 350.000 F destiné aux frais d'études et de contrôle technique des matériels volants et aux dépenses d'entraînement des contrôleurs en vol. La complexité plus grande, les performances accrues des avions modernes exigent, de la part des services chargés d'en régler l'emploi, une connaissance précise de leurs caractéristiques qui entraîne des dépenses pour les études et l'entraînement des contrôleurs en vol (mesure 06-1-42).

Economies.

Deux réductions de crédit sont prévues :

— l'une, de 5.650.000 F, porte sur le chapitre 34-81 « Formation et examen en vol du personnel navigant ». La révision des programmes d'investissement d'Air France conduit à étaler sur une période plus longue que celle initialement prévue la qualification des candidats pilotes de ligne (mesure 06-3-43).

— l'autre, de 800.000 F, intéresse le chapitre 34-93 « Remboursement à diverses administrations ».

L'ajournement de la mise en service de certaines lignes spécialisées internationales pour le contrôle de l'espace aérien inférieur et supérieur permet cette réduction de crédit pour 1964.

L'installation de ces circuits est liée à la mise en œuvre d'un plan de contrôle qui sera mis au point en 1964 mais ne pourra vraisemblablement pas être appliqué avant la fin de l'année 1964 ou même le début de l'année 1965.

TITRE IV. — Interventions publiques.

Les augmentations constatées par rapport à 1963 pour les interventions publiques s'élèvent à 11.701.500 F, soit 6,1 %.

Les principales mesures nouvelles concernant les interventions publiques sont les suivantes :

Chapitre 41-91. — Augmentation de 2 millions de la participation de la France au fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A.

Chapitre 41-92. — Transfert d'un crédit de 5 millions au budget des Affaires Algériennes au titre de la « subvention à l'organisme franco-algérien pour la mise en valeur du Sahara ».

Chapitre 45-61. — Augmentation de 3 millions de la subvention à l'Aéroport de Paris.

Chapitre 45-81. — Augmentation de 11.375.000 F de la subvention à différentes compagnies aériennes.

Cette augmentation se répartit comme suit :

	BUDGET 1963	BUDGET 1964	AUGMENTA- TION
Compagnie nationale Air France....	60.000.000	70.000.000	10.000.000
Compagnie Air-Inter.....	2.000.000	3.000.000	1.000.000
Déficit des lignes aériennes de la Polynésie française.....	200.000	500.000	300.000
Déficit des lignes aériennes reliant la Nouvelle-Calédonie aux îles Wallis.	100.000	100.000	»
Déficit de la ligne aérienne desser- vant l'archipel des Comores.....	225.000	300.000	75.000
Totaux	62.525.000	73.900.000	11.375.000

Les plus importants de ces chapitres seront développés dans le présent rapport.

*

* *

Agitation sociale et rémunérations du personnel.

Nous avons été amenés à nous inquiéter des raisons qui amènent les grèves qui affectent dangereusement l'exploitation de nos aéroports et de nos lignes aériennes et qui nuisent gravement à notre prestige national.

Les plus récentes agitations ont atteint le personnel de la navigation aérienne au sol, ou plus exactement l'une des parties de ce personnel, c'est-à-dire les installateurs.

Les techniciens qui sont chargés du guidage et des aides à l'atterrissage et au décollage des avions peuvent, en effet, se classer en trois catégories : les météorologues, les circulateurs dont la responsabilité est certainement la plus marquée puisqu'ils doivent faire face, avec des réflexes quasi instantanés, aux situations les plus variées et parfois les plus dramatiques, et enfin les installateurs, chargés d'assurer la maintenance des appareils d'approche les plus délicats et dont le réglage nécessite des interventions fréquentes, surtout quand ils sont livrés à eux-mêmes pendant plus de deux ou trois jours.

Or, dans un proche passé, la direction du secrétariat général de l'Aviation civile a été amenée à créer un corps spécial d'Officiers Contrôleurs de la circulation aérienne, auquel sont admis les circulateurs employés sur des terrains dont le mouvement excède 10.000 unités par an, non compris les mouvements d'avions privés ou d'aéroclubs. De ce fait, cette catégorie d'agents a vu ses indices augmenter de 30 points et les indices terminaux de leurs trois grades s'élèvent ainsi à 390, 420 et 450, et les autres techniciens et ingénieurs de la navigation aérienne qui n'ont pas bénéficié des mêmes dispositions prétendent qu'ainsi a été brisée une unité à laquelle ils sont très attachés, leurs indices terminaux se situant respectivement à 360, 390 et 420 net.

Il ne rentre pas dans le cadre de notre étude d'examiner quelles sont les responsabilités des uns comme des autres. Nous devons à la vérité d'indiquer combien cet état de choses et ce système de grèves répétées — qu'elles soient tournantes ou non, avec ou sans préavis — causent des perturbations dans la marche

de la navigation aérienne internationale et risquent d'affecter l'outil de travail lui-même, c'est-à-dire, en fait et surtout, la Compagnie nationale et l'Aéroport de Paris.

Au cours de nombreux voyages, nous avons eu l'occasion d'entendre des réflexions parfois désagréables concernant une situation jugée exagérément anarchique par les utilisateurs étrangers de nos aérodromes.

Tout en faisant la part d'un certain chauvinisme et d'une certaine propagande dont la concurrence n'est pas étrangère, nous sommes dans l'obligation de constater que ces critiques ne sont pas dénuées d'une part de fondement et il devient, pour le personnel, urgent de prendre conscience de sa responsabilité dans la dégradation, que nous constatons et dont nous faisons part plus loin, de notre Compagnie nationale, et, pour l'aviation civile, de rechercher les moyens de mettre fin à ces grèves répétées.

Signalons toutefois que les causes que nous indiquons plus haut ne sont pas les seules qui sont invoquées par les organisations syndicales. En effet, s'y ajoutent les questions concernant la politique des effectifs eu égard à l'accroissement du trafic, l'augmentation de la moyenne d'âge du personnel en fonction alors que la réponse des réflexes doit être extrêmement rapide. Les difficultés de recrutement traduisent le peu d'intérêt des candidats pour les postes de techniciens. En 1962, pour 200 postes il y eut 226 candidats au concours contre le triple en temps normal.

La situation s'est sensiblement améliorée en 1963 où 1.420 candidats ont postulé pour 300 postes.

Nous persistons à penser qu'une meilleure compréhension des uns comme des autres devrait amener à une stabilisation dont nous avons le plus urgent besoin.

En ce qui concerne le personnel navigant, le tableau ci-joint indique pour un certain nombre de compagnies françaises et étrangères les tarifs qui sont normalement pratiqués.

Nous précisons que le personnel navigant technique et commercial français bénéficie pour le calcul du revenu imposable, au titre de la surtaxe progressive, d'un abattement supplémentaire de 30 %. D'autre part, la rémunération mensuelle comprend à la fois un traitement fixe, des primes de vol, une prime de productivité et une prime de fin d'année correspondant à un régime de travail fixé à 85 heures par mois sur appareil classique, à 60 heures sur Caravelle, à 70 heures sur Boeing.

Enfin, pour rendre la comparaison équitable, il nous faut noter que les rémunérations du personnel navigant de la Lufthansa et de l'Alitalia sont en cours d'augmentation. Le nombre d'heures de vol effectuées par le personnel des compagnies K. L. M. et B. O. A. C. n'est, en général, que les deux tiers des heures de vol effectuées par le personnel de la Compagnie nationale. La K. L. M. et la S. A. S. ont un système de rémunération indépendant du nombre d'heures de vol effectuées.

1. — Commandant de bord.

A. F.	K. L. M.	ALITALIA	B. O. A. C.	SABENA	D. L. H.	T. W. A.	P. A. A.
-------	----------	----------	-------------	--------	----------	----------	----------

a) Maximum (Boeing)

(Commandant de bord qui a atteint le maximum d'ancienneté).

10.101	6.213	7.101	5.755	8.696	6.589	13.274	13.274
--------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

b) Moyen

(après 7 ans d'ancienneté environ comme pilote). — Caravelle.

6.600	3.630	4.270	4.730	4.550	4.950	11.400	11.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

2. — Pilote.

A. F.	K. L. M.	ALITALIA	B. O. A. C.	SABENA	D. L. H.	T. W. A.	P. A. A.
4.342	2.555	3.000	2.700	3.000	2.800	5.800	6.200

3. — Mécanicien.

A. F.	K. L. M.	ALITALIA	B. O. A. C.	SABENA	D. L. H.	T. W. A.	P. A. A.
a) Maximum.							
6.417	3.030	4.000	2.600	5.400	3.700	7.650	7.500
b) Minimum.							
3.712	2.725	2.200	1.550	2.700	2.800	5.200	6.600

4. — P. N. C.

A. F.	K. L. M.	ALITALIA	B. O. A. C.	SABENA	D. L. H.	T. W. A.	P. A. A.
a) Maximum.							
2.500	1.416	1.580	1.100	1.350	1.814	2.680	2.680
b) Minimum.							
1.275	814	1.156	670	1.300	1.160	2.140	2.150

Retraites du personnel navigant.

Le régime de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est fixé par le décret n° 63-8 du 5 janvier 1963.

Il s'agit d'un régime fonctionnant par répartition, avec capitalisation des réserves, et géré par une caisse financièrement autonome.

Les ressources de la caisse sont assurées par des cotisations assises sur le salaire de l'intéressé, éventuellement plafonné au taux de 18 %, et versées à raison de deux tiers par l'employeur et un tiers par l'employé.

Actuellement, et compte tenu des réserves de la caisse, il n'est procédé qu'à un appel partiel de ces cotisations (80 %).

Le droit à prestation est ouvert, en principe, à cinquante ans, avec une limitation à vingt-cinq annuités.

La pension est déterminée en fonction du traitement moyen de carrière. Ce traitement est divisé en trois tranches dont les limites correspondent d'assez près au plafond de la Sécurité sociale, à quatre plafonds de la Sécurité sociale et à neuf plafonds de la Sécurité sociale.

La pension se monte par annuité à :

1,4 % pour la première tranche ;

2 % pour la seconde tranche ;

1,4 % pour la troisième tranche.

Le taux réduit de la première tranche s'explique par le fait que cette partie du traitement est soumise à cotisation pour la Sécurité sociale et ouvre droit à pension à ce titre.

Le taux de la troisième tranche correspond à un écrêtement et traduit la solidarité entre personnels à hauts traitements et personnels à traitements moindres.

En outre, pour la période de jouissance comprise entre cinquante et soixante ans, la pension est assortie d'une majoration dont le taux est fixé à 1,2 % de la première tranche par annuité validée.

En cas de décès d'un affilié, la veuve bénéficie d'une pension de réversion égale à 50 % de la pension de l'affilié, plus 10 % par enfant à charge.

Nombre des cotisants et des prestataires.

Au 1^{er} juillet 1963, le nombre de cotisants s'élève à 4.549, répartis en 3.038 P. N. T. (Personnels navigants techniques) et en 1.511 P. N. C. (Personnels navigants commerciaux).

A cette même date, le nombre des prestataires est de 854, auquel il faut ajouter 448 pensions de réversion.

Montant de la pension moyenne.

Au 1^{er} juillet 1963, le montant de la pension moyenne annuelle est de 20.400 F pour un titulaire et de 11.520 F pour un ayant droit (pension de réversion).

Si ces chiffres peuvent paraître élevés, il faut toutefois noter que le rapport prestations/cotisations n'est pas particulièrement favorable aux intéressés dans ce régime.

Réserves de la caisse.

Au 1^{er} juillet 1963, le montant des réserves de la caisse de retraite du personnel navigant s'élève à 170.600.000 F ; sur ce total, 157.811.000 F sont répartis en :

— Immeubles en construction et participation immobilière (11 %) ;

— Titres de placement (83 %, dont 53 % de titres d'Etat ou garantis par l'Etat) ;

— Prêts personnels (6 % environ).

La différence, soit 12.789.000 F (170.600.000 — 157.811.000 F) représente, outre les liquidités que la caisse conserve pour faire face à ses obligations, les créances en cours de recouvrement (cotisations employeurs, etc.) et divers comptes de régularisation.

*

* *

Ce régime du décret n° 63-8 du 5 janvier 1963 diffère essentiellement sur quatre points de la majorité des autres régimes :

— âge de la retraite fixé à 50 ans pour des raisons évidentes et, en conséquence, régime particulier pour la période 50-60 ans pour tenir compte de la non-existence de la pension de sécurité sociale ;

— calcul de la pension sur le traitement moyen de carrière (et non le dernier traitement) afin d'aplanir les variations provenant des différences de qualification ;

— régime de pension de réversion particulièrement favorable pour les veuves et orphelins en cas d'accident aérien ;

— régime spécial (sans condition d'ouverture des droits) pour les hôtesses pour tenir compte de la spécificité de leur profession.

*

* *

Par rapport au régime précédent fixé par le décret n° 53-43 du 7 janvier 1953, modifié à plusieurs reprises, le régime actuel comporte les différences suivantes :

— prise en compte de la partie de traitement soumise à sécurité sociale ;

— relèvement du niveau de l'écrêtement ;

— relèvement du taux pour la partie du traitement au dessus du point d'écrêtement ;

— possibilité d'appel partiel des cotisations ;

— régime plus favorable en cas d'accident aérien ;

— régime spécial des hôtesses.

Toutes ces modifications amènent un relèvement sensible mais très variable, selon les cas individuels, du montant des prestations.

Formation du personnel de l'Aviation civile.

(Techniciens et personnel navigant.)

Nous enregistrons au chapitre 34-81 le transfert de crédits qui fait passer à l'Ecole nationale de l'Aviation civile une dotation destinée à la formation théorique des pilotes de ligne, qui figurait jusqu'à présent à ce chapitre.

Les programmes de formation des pilotes de ligne, envisagés lors de la préparation du budget de 1963, devaient être ralentis parallèlement à la réduction opérée sur les commandes de matériel volant. La diminution de crédits retenue dans le projet de budget pour 1964 n'est que la reconduction en année pleine des mesures décidées au cours du premier semestre de la présente année. D'autre part, elle entraînera un nouvel effet de ralentissement des stages de formation actuellement en cours, ce qui posera un certain nombre de problèmes sociaux qui toutefois n'entraînent pas une insuffisance quelconque concernant cette catégorie de personnel pour l'aviation marchande française.

Il n'est pas, d'après ce qui nous a été indiqué, dans les intentions de l'Etat de mettre à la charge des Compagnies de navigation aérienne une participation plus importante aux frais de formation des pilotes de ligne et le nouveau contrat qui lie la Compagnie nationale à l'Etat reproduira purement et simplement les dispositions financières de la convention précédente du 15 septembre 1961.

Les nouveaux pilotes mis à la disposition de l'aviation marchande française, qui étaient au nombre de 48 en 1962, se chiffrent à 34 en 1963, au 1^{er} octobre. Les stagiaires pilotes de ligne en cours de formation ralentie à l'école du Bourget sont de l'ordre de 110 et il n'est pas prévu d'ouvrir un nouveau stage B en 1964. Quant aux élèves pilotes qui effectuent actuellement leur formation pratique de base, ils sont au nombre de 90 qui s'augmentera du nombre des élèves reçus au concours de juin prochain.

ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

(Chapitres 31-42, 34-41, 34-42 et 34-81.)

Nous rappelons les buts, le recrutement, l'organisation et la composition du personnel de l'Ecole nationale de l'Aviation civile.

Enseignements et Organisation de l'E. N. A. C.

Créée par décret n° 49-1205 du 28 août 1949, l'Ecole nationale de l'Aviation civile est placée sous l'autorité du Ministre des Travaux publics et des Transports (Secrétariat général à l'Aviation civile).

Enseignements dispensés à l'Ecole.

L'E. N. A. C. a mission de recruter et de former le personnel des corps de la Navigation aérienne. Ces corps hiérarchisés s'étagent sur quatre niveaux :

- Niveau 1. — Ingénieurs de la navigation aérienne (I. N. A.).
- Niveau 2. — Ingénieurs des travaux de la navigation aérienne :
 - branche exploitation et circulaire aérienne (I. T. N. A./EC) ;
 - branche télécommunications et signalisation (I. T. N. A./TS).
- Niveau 3. — Techniciens de la navigation aérienne ;
 - filière exploitation technique (T. N. A./E.) ;
 - filière installation technique (T. N. A./I).
- Niveau 4. — Agents de la navigation aérienne (A. N. A.)

Dans ces corps se trouvent groupés :

— le personnel chargé de l'organisation de l'espace aérien et du contrôle de la circulation aérienne ;

— les spécialistes de l'électronique et de l'électrotechnique chargés de définir les matériels de télécommunications et les aides radioélectriques ou visuelles nécessaires à la navigation, de faire construire ces matériels, d'en contrôler l'installation, et d'en assurer le bon fonctionnement ;

— le personnel chargé du commandement et de l'exploitation des terrains ;

— enfin le personnel qui contribue à organiser et à régler le Transport aérien sous ces divers aspects techniques et économiques.

L'Ecole assure également la formation des agents d'opérations, principalement destinés aux Services d'exploitations des compagnies de transport aérien.

Elle assure, d'autre part, la formation de diverses catégories d'élèves navigants.

L'Ecole forme enfin les spécialistes *militaires* du contrôle de la circulation aérienne appartenant à l'Armée de l'Air et à l'Aéronavale.

A ce programme annuel de travail s'ajoute un certain nombre de stages divers : stages de perfectionnement, de spécialisation et de transformation ouverts au profit du personnel des corps déjà en service et enfin des stages ouverts au profit de diverses familles professionnelles et gravitant autour du transport aérien ou de sa sécurité, ou axés sur la technique des télécommunications (Ingénieurs des Bases aériennes, Ingénieurs des Travaux de l'Aéronautique, Ingénieurs et Techniciens spécialistes des Télécommunications appartenant à des ministères autres que celui des Travaux Publics, etc.).

Ce sont le plus souvent des stages d'information ou assurant un complément de formation.

Organisation de l'Ecole.

Sous l'autorité du Directeur assisté d'un Secrétaire général, l'Ecole comporte :

Deux Sous-Directions :

— Une Sous-Direction « Sol » (E) comprenant trois divisions : Exploitation (EC), Télécommunications (ET), Matériel et installations (EM).

— Une Sous-Direction « Air » (A) comprenant deux divisions : Navigation (AN), Mécanique (AM).

Chacun des Sous-Directeurs est assisté d'Inspecteurs des Etudes chargés de suivre le travail des élèves des promotions qui leur sont affectées.

Le Sous-Directeur « Sol » remplit les fonctions de Directeur des Etudes.

Un service administratif, chargé notamment :

- de l'administration du personnel et des élèves ;
- de la gestion des crédits et des matériels ;
- du paiement des professeurs et examinateurs ;
- et d'une façon générale, de toutes les questions incombant habituellement à un service administratif.

Un département « Relations » qui a pour mission :

- d'assister les élèves dans l'élaboration, l'organisation et la réalisation des programmes d'activités sociales, sportives et culturelles ;
- d'entretenir un climat de compréhension mutuelle entre les élèves ;
- de faire régner l'ordre dans la résidence et d'assurer aux élèves résidents les meilleures conditions de vie possible ;
- d'aider chaque élève à surmonter ses difficultés personnelles éventuelles.

*

* *

Les opérations qui sont projetées au chapitre 56-40 intéressent exclusivement l'Ecole nationale de l'Aviation civile et comprennent, d'une part, des travaux pour la conservation des bâtiments existants ainsi que des constructions provisoires rendues nécessaires en raison de l'accroissement du nombre des élèves, du matériel de laboratoire ainsi que d'un complément de pièces de rechange.

Nous nous sommes inquiétés, comme chaque année, de savoir à combien revenait la formation de base d'un élève pilote de ligne. Elle est évaluée en moyenne, et dans l'état actuel des dis-

positions prises à l'École nationale de l'Aviation civile, à 115.970 F se décomposant ainsi :

— Concours, examens et instruction au sol.....	4.500
— Sélection en vol (compte tenu des éliminations, 65 heures d'avion de début pour sélectionner un élève, qui termine lui-même à 25 h) $65 \text{ h} \times 120 =$	7.800
— Indemnité de scolarité.....	18.500
— Instruction en vol :	
— avion de début..... $85 \text{ h} \times 120 =$	10.200
— monomoteur de base..... $110 \text{ h} \times 187 =$	20.570
— bimoteur tous temps..... $80 \text{ h} \times 405 =$	32.400
— transition « classique »..... $20 \text{ h} \times 850 =$	17.000
— transition « jet »..... $10 \text{ h} \times 500 =$	5.000
Soit au total.....	115.970

Nous rappelons que la formation de base est précédée d'un concours comportant des épreuves du niveau de la classe de mathématiques supérieures, de tests psychotechniques et d'une sélection en vol, sans aucune étude préalable des connaissances aéronautiques.

En 1962, sur 373 candidats, 31 élèves ont été retenus. La formation pratique débute par une phase de seize mois ; après un certificat d'aptitudes consacrant la fin de ces études, l'instruction pratique est donnée au cours d'une seconde phase d'une durée de vingt et un mois au centre du S. F. T. A. T. de Saint-Yan. Enfin, la formation définitive exige une phase d'application d'une durée d'un an, actuellement confiée à l'école d'Air France au Bourget et terminée par le passage des épreuves pratiques de pilote de ligne.

INSTITUT DE TRANSPORT AÉRIEN

Au chapitre 43-91 « subventions diverses » sont inscrits des crédits dont une partie va à l'École supérieure d'électricité (500 F) — il s'agit d'une subvention symbolique pour intéresser l'école aux problèmes de l'aviation — une somme de 30.000 F pour

les dépenses de fonctionnement des services météorologiques du Condominium des Nouvelles Hébrides (35 % du budget) et une somme de 30.000 F constituant une subvention à l'Institut de transport aérien, association sans but commercial, constituée sous le régime de la loi de 1901. Cet institut a un centre d'études et de documentation qui bénéficie d'une large audience internationale. Il comprend plusieurs services qui ont des tâches d'études techniques ou économiques dans un travail de documentation ou de diffusion. Il publie plusieurs bulletins traitant des problèmes d'actualité, des études ou notes d'une périodicité variable et ses collaborateurs contribuent, au titre d'expert, au fonctionnement d'un certain nombre de comités, commissions ou jurys sur le plan français ou international.

Effectif du personnel du service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports.

CATEGORIES	ADMINISTRATION centrale.				S. M. F. A.								SECTEUR privé.	TOTAUX
	Centrale.	Le Bourget et Guyancourt.	Saint-Yan.	Section d'études.	Echelon central.	Biscarosse.	Carcassonne.	Castelnaudary.	Challes-les-Eaux.	Montagne Noire.	Saint-Auban.	Saint-Cyr.		
Personnels administratifs	60	3	6	1	37	2	3	3	5	3	5	3	»	131
Personnels techniques non navigants...	12	1	4	»	1	1	»	»	2	»	»	»	»	21
Techniciens de la N. A. et de la météorologie	6	6	9	0	3	»	1	»	1	»	»	»	»	26
Personnels navigants (décret n° 61-776 du 21 juillet 1961).....	2	2	39	2	1	5	8	»	14	11	7	»	17	108
Personnels navigants (décret n° 51-847 du 5 juillet 1951).....	1	1	»	1	1	1	3	»	2	»	3	2	6	21
Personnels navigants (décret du 5 mai 1947)	1	31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32
Techniciens d'encadrement	»	1	2	»	1	»	1	3	1	1	2	1	»	13
Ouvriers du cadre (*).....	1	22	39	1	2	6	9	7	16	17	15	23	»	158
Maîtrise et ouvriers (décret du 5 mai 1947)	1	26	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	27
	84	93	99	5	46	15	25	13	41	32	32	29	23	537

(*) Le nombre des ouvriers du Cadre a augmenté en raison du reclassement d'ouvriers rapatriés d'Algérie.

II. — LES DEPENSES EN CAPITAL

Par rapport à 1963, l'augmentation des crédits afférents aux dépenses en capital de l'Aviation civile sont en augmentation :

— pour les autorisations de programme de 20 millions de francs, soit 6 % ;

— pour les crédits de paiement de 94.390.000 F, soit 30 %.

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

Chapitre 53-20. — Equipement de l'Aviation civile en matériel aéronautique :

— autorisations de programme..... 13.900.000

— crédits de paiement..... 17.050.000

Chapitre 53-22. — Expérimentation et essais du matériel aéronautique :

— autorisations de programme..... 7.000.000

— crédits de paiement..... 7.120.000

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

— autorisations de programme..... 171.000.000

— crédits de paiement..... 228.420.000

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

— autorisations de programme..... 102.300.000

— crédits de paiement..... 73.000.000

Chapitre 56-40. — Equipement des écoles :

— autorisations de programme..... 2.220.000

— crédits de paiement..... 5.500.000

Chapitre 56-70. — Equipement de la formation aéronautique :

— autorisations de programme..... 12.600.000

— crédits de paiement..... 12.000.000

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

— autorisations de programme.....	26.700.000
— crédits de paiement.....	29.000.000

Chapitre 58-94. — Logements hors de la Métropole :

— autorisations de programme.....	»
— crédits de paiement (pour poursuite des opérations en cours).....	800.000

Chapitre 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique :

— autorisations de programme.....	2.880.000
— crédits de paiement.....	2.880.000

Ces crédits sont affectés au remboursement partiel par l'Etat des règlements faits par la Compagnie Air France pour l'achat des « Breguet 763 ».

Chapitre 66-70. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers pour la formation aéronautique :

— autorisations de programme.....	5.900.000
— crédits de paiement.....	7.100.000

Chapitre 67-71. — Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien :

— autorisations de programme.....	500.000
— crédits de paiement.....	500.000

Chapitre 68-90. — Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. :

— autorisations de programme.....	20.000.000
— crédits de paiement.....	23.870.000

Les chapitres les plus importants des titres V et VI sont examinés séparément au cours du présent rapport.

A. — Comparaison entre les objectifs du IV^e Plan et les crédits budgétaires.

Dans le rapport économique et financier annexé au projet de loi de finances pour 1964, la comparaison établie entre les perspectives du IV^e Plan et les réalisations fait état pour l'Aviation civile d'un volume d'investissements fixé à 1.500 millions pour quatre ans en regard de 1.181 millions de crédits obtenus au cours des trois premières années.

Il ressort de cette comparaison que le IV^e Plan serait exécuté à 78,7 % à la fin de 1964.

Toutefois ce résultat appelle deux observations :

1° Le total des crédits obtenus, soit 1.181 millions, comprend des crédits affectés au financement d'opérations non prévues dans le secteur programmé à concurrence de 91,66 millions. Dans ces conditions la comparaison rectifiée est la suivante :

Prévisions du Plan.....	1.500 millions.
Crédits obtenus pour les opérations programmées	1.089 millions.

Le pourcentage global de réalisation du Plan se trouve donc ramené à 72,6 %.

2° Les propositions de la Commission des Transports du Commissariat général au Plan se montaient à 1.631 millions pour la période couverte par le Plan. La comparaison entre cette prévision et les crédits budgétaires obtenus, pour le secteur programmé, fait ressortir le rapport réel existant entre le volume des investissements programmés jugés nécessaires pour l'Aviation civile et les dotations budgétaires qui ont pu être accordées. Cette comparaison est donnée par le tableau ci-joint. Il en ressort que le Plan ne sera effectivement réalisé qu'à 66,8 % à la fin de 1964.

Il est à noter au surplus que les prévisions du Plan ont été établies sur la base des prix pratiqués en 1961. La hausse des prix intervenue depuis 1961 diminue en conséquence le pourcentage effectif de réalisation du Plan.

La Commission des Finances ne peut, compte tenu des considérations ci-dessus et surtout de l'influence de la hausse des prix, que regretter que dans un secteur aussi essentiel et qui peut même affecter la sécurité, le Plan ne soit pas mieux respecté.

Aviation civile. — Dépenses d'équipement de 1962 à 1964.

	PREVISIONS du plan pour 4 ans.	CREDITS OBTENUS (1962-1963) OU PREVUS (1964)				RAPPORT entre les crédits obtenus et le montant total du plan.
		1962	1963	1964	Total.	
		(En milliers de francs.)				
Infrastructure :						
— Bases aériennes.....	231.080	42.800	43.200	54.500	140.500	60,8 %
— Navigation aérienne.....	260.790	48.400	49.000	64.700	162.100	62,2 %
— Météorologie nationale.....	64.860	14.210	16.370	16.500	47.080	72,6 %
Total « Infrastructure »	556.730	105.410	108.570	135.700	349.680	62,8 %
Formation aéronautique, transports et travail aérien..	88.769	19.390	23.800	29.000	72.190	81,3 %
Ecole nationale de l'aviation civile.....	6.350	1.520	2.400	2.220	6.140	96,7 %
Construction aéronautique.....	980.000	243.500	247.000	171.000	661.500	67,5 %
Total secteur programmé.....	1.631.849	369.820	381.770	337.920	1.089.510	66,8 %
<i>Pour mémoire :</i>						
Secteur non programmé.....	»	33.180	31.400	27.080	91.660	
Total général.....	1.631.849	403.000	413.170	365.000	1.181.170	

B. — Achat d'appareils par le S. G. A. C. (Chap. 53-20).

Au cours d'un voyage d'étude en Polynésie, le Rapporteur spécial de la Commission des Finances du Sénat avait appris l'existence d'un projet d'achat de trois hydravions Albatros par l'armée. Or le constructeur ne voulait mettre en fabrication qu'une série minimum de six appareils. L'Aviation civile avait alors suggéré qu'il lui serait peut-être possible d'acquérir deux de ces hydravions pour le sauvetage et les recherches dans le périmètre dévolu à la France dans le Pacifique. Il n'y aurait plus eu alors qu'à revendre l'un des Albatros.

Mais il s'agit là d'appareil valant environ 10.000.000 de francs l'unité avec leurs rechanges.

Il va devenir cependant urgent de remplacer le vieux Bermuda, que ses vingt ans de bons et loyaux services acheminent rapidement vers la retraite.

D'autre part, en dehors du service des recherches et sauvetage, la desserte sociale et administrative de certains atolls dépourvus de terrains d'atterrissage rend évidemment intéressant la solution de l'hydravion.

La, comme pour l'Energie atomique, ce sont les décisions de l'armée qui commanderont les décisions de l'Aviation civile et, pour l'instant, seule une solution d'attente a été envisagée.

I. — Les appareils destinés au service de recherche et de sauvetage.

Les besoins actuels en matériel aérien du Service de recherche et de sauvetage sont les suivants :

— un avion Constellation L-749 qui remplace l'appareil perdu au début de 1963 ;

— deux avions Constellation L-749 indispensables à la Région de recherche et de sauvetage de Tahiti, à moins que le Ministère des Armées soit en mesure de faire face aux besoins dans cette zone au moyen des appareils dont dispose la Marine Nationale.

Les crédits inscrits au budget de 1963 doivent permettre d'acquérir deux des trois appareils dont il est fait état ci-dessus.

II. — *Les appareils destinés au service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports.*

Le projet de budget d'équipement pour 1964 prévoit au chapitre 53-20 une dépense de 10 millions de francs pour l'acquisition d'appareils à hautes performances.

Cet équipement prévu dans le IV^e Plan de modernisation et d'équipement et préconisé par le rapport de la Commission, est destiné à l'exécution des missions qu'incombent :

- au Centre d'expérimentation de la navigation aérienne ;
- à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile ;
- à la Direction des Transports aériens.

Les missions essentielles auxquelles il est fait allusion concernent le réglage, la vérification permanente des aides radio-électriques à la navigation aérienne (radars Decca Harco) V. O. R., DME ILS de précision. Elles nécessitent à bord des appareils spécialisés l'installation de laboratoires d'électronique extrêmement complets en matériel de mesure et d'enregistrement.

Le champ d'expérience s'étend du sol (aides à l'approche et à l'atterrissage, atterrissage automatique) aux altitudes élevées de la croisière des appareils modernes.

Il est également extrêmement important de pouvoir mettre à la disposition d'Eurocontrôle des laboratoires volants d'un modernisme et d'une qualité indiscutables et soutenir par là la position de l'électronique française.

Le matériel aérien dont l'achat est envisagé est soit un appareil Caravelle tel que le marché d'occasion en offre actuellement dans des conditions avantageuses, ou deux appareils Dassault Mystère 20 si la construction en série de ce type d'appareil se confirme, mais nous tenons à faire quelques réserves sur le prix d'achat et le coût d'entretien de ce type d'appareil.

C. — Sauvetages en mer.

Nous rappelons que le service des sauvetages et recherches s'exerce dans le cadre de trois textes fondamentaux le décret n° 56-125 et l'instruction ministérielle du 24 janvier 1956 relatifs à l'organisation des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse et l'instruction ministérielle du 5 mars 1958 sur l'organisation des recherches et du sauvetage des vies humaines en mer.

La première de ses activités relève du Secrétariat général à l'Aviation civile avec le concours et la collaboration de l'Armée de l'Air et de la Marine et, éventuellement, du Ministère de l'Intérieur et du Ministère chargé des départements d'Outre-Mer ainsi que de l'Armée de terre.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.) a divisé l'espace aérien en régions d'information de vol auxquelles correspondent des zones de recherche et de sauvetage.

En ce qui concerne la France, les zones sont le territoire français avec les zones maritimes attenantes de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, l'Algérie et la façade méditerranéenne, le territoire de l'ancienne communauté africaine avec les zones maritimes de l'Atlantique et de Madagascar et la région de la Polynésie avec une section de recherche et de sauvetage à Tahiti.

Les moyens sont assurés : par le Secrétariat général à l'Aviation civile par six avions Constellation L. 749 spécialisés et entretenus par Air France, et l'hydravion Bermuda utilisé à Papeete dans le cadre de notre convention conclue avec le réseau aérien interinsulaire et également par l'Armée de l'Air qui fournit les équipages nécessaires à la mise en œuvre des Constellation par la marine et éventuellement par d'autres militaires.

Le bilan des activités est fourni par le tableau ci-après :

Bilan des activités des services de recherches et de sauvetage pour la période 1962, 1^{er} trimestre 1963.

Les activités, comme celles des années précédentes, peuvent être résumées par le nombre d'alertes parvenues aux Centres de coordination de sauvetage (C. C. S.) et par le nombre d'opérations S. A. R.

REGIONS	ALERTES AU PROFIT			OPERATIONS AU PROFIT		
	Avions.	Navires.	Divers.	Avions.	Navires.	Divers.
1962						
France	106	28	12	16	8	2
A. F. N.	49	10	3	13	5	9
Afrique	41	5	8	11	1	2
Totaux 1962...	196	43	23	40	14	13
262 alertes.			67 opérations.			
1963						
France	43	»	5	23	6	3
A. F. N.	39	6	2	2	6	2
Afrique	3	1	»	5	5	»
Totaux premier semestre 1963	85	7	7	30	17	5
99 alertes.			52 opérations.			

En plus de l'activité ci-dessus, un grand nombre d'escortes ou protection S. A. R. et surtout d'exercices a été réalisé, certains en commun avec les services S. A. R. étrangers voisins.

Programme d'activité pour l'année 1964.

1° Entraînement des équipages : pilotes — navigateurs — observateurs — mécaniciens d'équipages (adaptation des nouveaux affectés et maintien de l'entraînement du personnel ancien).

2° Opérations S. A. R. (opérations réelles et exercices effectués dans le cadre national et international).

Le Rapporteur précise qu'il a participé personnellement au premier exercice de recherche et de sauvetage en mer effectué depuis qu'un service a été créé à Tahiti. Cet exercice a été effectué en liaison avec la marine par un hydravion Bermuda, de la Compagnie inter-insulaire, ayant comme port d'attache Tahiti. Le Rapporteur a pu apprécier les difficultés de cette opération dans le Pacifique.

D. — Matériel volant nouveau.

1° Avion Concorde.

Cet avion, issu d'une collaboration franco-britannique, est destiné à voler à Mach 2,2.

Les études sont conduites, en France, par Sud Aviation, qui en construit une partie à la Générale aéronautique Marcel Dassault, et, en Grande-Bretagne, par la British Aircraft Corporation (B. A. C.). Les participations doivent s'élever à 50 % pour la France, 50 % pour la Grande-Bretagne ; mais, alors que la part française s'élève à 60 % pour les cellules, elle ne se montera qu'à 40 % pour les propulseurs (SNECMA), de façon à permettre le respect de la proportion de 50 % - 50 %.

Le premier vol est prévu pour 1966, pour entrée en service vers 1970.

Le montant de la mise au point est évalué à 2,5 milliards de francs.

Cet avion a déjà été commandé à six exemplaires par la Compagnie Pan American Airways et la Compagnie britannique (1) B. O. A. C. Quant à la France, elle a automatiquement option sur deux appareils parmi les premiers à être en service. Mais nous regrettons, pour le Concorde comme pour d'autres appareils, qu'une publicité plus importante ne soit pas faite dans le monde sur l'achat de ces appareils par nos compagnies françaises.

Au cours d'un voyage à l'étranger succédant par hasard à des voyages accomplis par les représentants des compagnies françaises constructrices, le rapporteur s'est vu reprocher que la France ne donnait pas l'exemple de ces acquisitions et, par là-même, n'incitait pas les compagnies étrangères à plus de confiance. Nous pensons qu'une certaine coordination, jointe à un surcroît de propagande, serait nécessaire pour éliminer cet argument.

Cela est vrai pour des appareils tels que le Nord 262, le Bréguet 941, mais cela est aussi vrai pour le Concorde.

D'autre part, la mise en service de ce dernier appareil va entraîner des conséquences sérieuses quant à certains de nos aéroports très voisins des villes et il en est traité plus loin, au chapitre des aéroports. Enfin, l'amortissement du Concorde sur une série suffisante sera certainement difficile. Les Américains et,

(1) La T. W. A. vient également de commander quatre appareils.

peut-être, les Russes faisant un effort pour rattraper le retard certain qu'ils ont pris dans la construction d'un avion supersonique dont (à tout le moins pour les Américains) ils n'ont pas encore défini s'il serait de la génération des Mach 2,2 ou de celle dépassant Mach 3,3. Or, nous rappelons pour mémoire qu'entre les deux solutions se place l'un des problèmes les plus délicats : celui improprement appelé le « mur de la chaleur », qui oblige à l'emploi de métaux spéciaux d'un prix élevé.

2° *Le Mystère 20* (chapitre 53-24).

Il s'agit d'un avion dit « d'affaires », encore que son prix d'achat et son prix d'entretien en limitent singulièrement l'emploi en France.

Bi-réacteur capable d'emmener à 850 km-heure, sur 2.500 km, 6 à 10 passagers, son prix est de l'ordre de 4 millions de francs avec 2 réacteurs GEC° double flux CF 700.

L'Amérique semble intéressée par cet appareil, dont 40 exemplaires ont été commandés ferme par la P. A. A. et 120 ont fait l'objet d'une option.

48 millions de francs ont été accordés par l'Etat pour le démarrage de l'opération, dont 10 millions figurent au collectif 1963.

3° *Le Nord 262 Super Broussard*.

Cet avion en version pressurisée pèse 10,3 tonnes au décollage. Il peut transporter sur des distances de 150 à 300 km environ 26 passagers avec leurs bagages, à une vitesse de l'ordre de 380 kmh. La longueur de piste au décollage est de l'ordre de 1.000 mètres.

Le coût direct d'exploitation hors T. V. A. est en moyenne de 550 F l'heure de vol, ce qui le rend théoriquement rentable pour des coefficients de remplissage de 50 à 65 % selon la distance.

Des compagnies américaines s'intéressent à cet appareil équipé de deux turbo-réacteurs Turboméca *mais il est indispensable pour nos fabricants de réacteurs, qu'ils soient de faible ou de forte poussée, de prendre la garantie formelle de mille heures pour la première année et de porter cette garantie rapidement à deux mille heures. Il y va de l'avenir de nos usines de moteurs qui peuvent parfaitement, si elles le veulent, s'aligner sur ce point avec nos concurrents étrangers.*

Quatre appareils de ce type sont en principe prévus pour Air Inter et si aucune subvention directe n'est prévue pour le lancement de ces appareils, cette subvention indirecte existera quand ils seront en service sur Air Inter.

4° *Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique* (chapitre 53-22).

Les expérimentations retenues pour le programme 1964 portent sur trois domaines :

— Expérimentation sur l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne.

— Essais d'atterrissage sans visibilité.

L'automatisation du contrôle sera à brève échéance une nécessité, compte tenu de l'accroissement constant du trafic aérien contrôlé. Des études poussées sont menées dans divers pays. Un système expérimental, le CAUTRA, est en essais depuis 1962 au centre de contrôle régional Nord à Orly ; il est devenu un élément essentiel du fonctionnement du C. C. R. Il est primordial que l'expérimentation en cours soit poursuivie et développée, afin d'étudier les nombreux problèmes que pose l'automatisation.

Il est prévu au programme, dans ce but, la location d'un ordinateur plus important qui permettra l'exploration de nouveaux domaines.

L'atterrissage sans visibilité est un sujet d'une actualité particulière. Il fait l'objet, dans divers pays, de nombreuses études et expérimentations. Des études sont menées pour adapter le matériel volant à cette tâche, mais l'atterrissage par visibilité nulle d'aéronefs commerciaux, avec un degré convenable de sécurité, suppose également une adaptation parfaite des équipements au sol. Il est prévu au programme 1964 l'évaluation du double point de vue technique (précision, viabilité, étude statistique des performances) et opérationnel, des systèmes de guidage améliorés devant permettre l'atterrissage sans visibilité.

Enfin ce chapitre comporte des crédits pour la mise au point de la Caravelle super B et la mise au point de nombreux appareils légers français offrant des débouchés intéressants pour les planeurs et les moteurs.

E. — Aéroports.

1° AÉROPORTS DE LA MÉTROPOLE

Le programme d'équipement des aéroports et routes aériennes est un programme d'autant plus intéressant qu'il affecte non seulement l'infrastructure, mais également la sécurité et que, par conséquent, il est, à lui seul, générateur d'un meilleur rayonnement de notre aviation, aussi bien en métropole qu'à l'étranger.

Nous trouverons en annexe l'équipement tel qu'il est prévu au chapitre 53-90. Il s'agit surtout de travaux d'aménagement divers qui, en dehors de l'immeuble de l'aviation civile qui n'intéresse évidemment pas les aéroports et qui ne constitue que le complément de la première tranche de travaux, contribuent à l'amélioration de la desserte de ces aéroports.

Une importance heureuse est attachée à l'amélioration des télécommunications aériennes et nous signalerons tout spécialement, à ce sujet, l'installation d'un V. O. R. sur le pic Neoulous (opération en cours), qui devrait éviter les accidents déjà enregistrés dans la région du Canigou.

	AUTORISATIONS de programme prévues.
	(En milliers de francs.)
<i>Article 1^{er}. — Bases aériennes.</i>	
1° Acquisitions immobilières	2.100
2° Travaux :	
<i>Nice—Côte d'Azur.</i> — Aires de stationnement, protection du rivage, voirie et réseaux	1.450
<i>Marseille—Marignane.</i> — Chaussée définitive du prolongement de la piste, extension des voies de circulation et aires de stationnement, balisage de jour et de nuit.....	7.200
<i>Lyon—Bron.</i> — Voie de circulation Nord, balisage, voirie et réseaux	1.000
<i>Tarbes—Ossun—Lourdes.</i> — Bâtiments techniques, alimentation en eau	400
<i>Ajaccio—Campo—Dell'Oro.</i> — Aire de stationnement, voirie intérieure et réseaux.....	630
<i>Bastia—Poretta.</i> — Voie de circulation et balisage.....	700

	AUTORISATIONS de programme prévues.
<i>Toulouse—Blagnac.</i> — Voies de circulation, ligne d'approche et balisage	1.500
<i>Beauvais—Tillé.</i> — Déviation route nationale (1 ^{re} tranche), aménagements techniques de la zone civile.....	1.100
<i>Nantes—Château-Bougon.</i> — Détournement voie ferrée (1 ^{re} tranche), refonte balisage et dispositif d'approche.....	2.300
<i>Perpignan—Llabanère.</i> — Bâtiments techniques, extension de l'aire de stationnement.....	700
<i>Calais—Marck.</i> — Energie électrique, balisage, participation au déplacement du C. D. 248.....	550
<i>Le Touquet—Paris-Plage.</i> — Construction du bloc technique..	400
<i>Cherbourg—Maupertus.</i> — Energie électrique, aire de stationnement	600
<i>Rennes—Saint-Jacques.</i> — Réfection piste (2 ^e tranche), bâtiments techniques, voirie et réseaux.....	400
<i>Brest—Guipavas.</i> — Aménagement zone des installations civiles	300
<i>Cannes—Mandelieu.</i> — Aire de stationnement, voirie et réseaux	400
<i>Dinard—Pleurtuit.</i> — Extension aire de stationnement.....	500
<i>Strasbourg—Entzheim.</i> — Aménagement bâtiment technique, voirie et clôtures.....	350
<i>Montpellier—Fréjorgues.</i> — Aire de manœuvre et bloc technique (part S. G. A. C.).....	300
<i>Saint-Brieuc.</i> — Alimentation en énergie électrique de secours.	300
<i>Calvi—Sainte-Catherine.</i> — Remise en état de la bande.....	300
<i>Poitiers—Biard.</i> — Bâtiment technique et réseaux.....	300
<i>Chambéry—Aix-les-Bains :</i>	
Aménagement de la zone des installations civiles.....	300
Logements de fonctions :	
a) 20 logements (y compris logements des gendarmes des T. A. sur les aérodromes.....	1.400
b) Logements de gendarmes à Orly (participation)	600
Divers	1.620
Total pour les travaux.....	25.600
3° Gros matériel	800
4° Immeuble de l'Aviation civile (complément de la 1 ^{re} tranche des travaux)	11.000
Total général	39.500

2° AÉROPORTS DES DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

A. — Départements d'Outre-Mer.

En ce qui concerne les départements d'outre-mer, nous rappelons que pour les territoires de nouvelles installations sont prévues sur différents atolls et sont inscrites soit au budget des armées, soit au budget des territoires.

Nous avons eu l'occasion de visiter ces atolls et de fournir, à notre retour, aux différents départements ministériels intéressés, nos observations.

Le programme concernant les départements et les territoires d'outre-mer, retenu pour 1964, s'établit ainsi (chapitre 58-90) pour un montant global de 15 millions de francs.

Nous constatons avec regret que rien n'est prévu pour l'allongement de la piste de Cayenne-Rochambeau, ce qui empêche les quadrijets qui font la liaison entre Amérique du Nord et Amérique du Sud d'y faire escale.

Au moment où l'on tente d'amorcer le développement de la Guyane, l'amélioration de cette piste s'impose.

De même, nous pensons qu'il convient d'envisager à très bref délai une nouvelle amélioration de l'aérodrome de La Tou-touta, en Nouvelle-Calédonie, par une extension de la piste et de meilleurs aides à l'atterrissage.

Enfin, nous sommes heureux d'apprendre l'installation, à Pointe-à-Pitre, d'un I. L. S. comprenant Localizer et Glide-Path, dont les essais en vol vont avoir lieu ces jours-ci.

Nous avons également appris avec satisfaction que les constructeurs français allaient maintenant pouvoir fournir des I. L. S. complets, avec Glydes.

Martinique. — Fort-de-France/Lamentin.

Les opérations prévues en 1964 sont les suivantes :

- Poursuite des travaux d'allongement de la piste ;
- Travaux écrêtement du Morne-Rouge (dégagements piste) ;
- Extension de l'aire de stationnement et bretelle (première tranche) ;
- Achèvement de l'alimentation électrique ;
- Magasin et bureaux pour la subdivision des bases aériennes ;
- Construction d'un immeuble pour la D. A. C. à « La Clairière ».

Guadeloupe. — Pointe-à-Pitre/Le Raizet.

Est prévu le renforcement partie Est de l'aire de stationnement (première tranche) ainsi que l'installation de réseaux divers.

Guyane. — Cayenne-Rochambeau.

Réalisation de la première tranche de l'aérogare définitive et travaux de voirie, d'eau et d'électricité.

Réunion. — Saint-Denis-Gillot.

Sont prévus au programme les aménagements techniques de la zone civile, le balisage de nuit et la poursuite des études de la piste pour quadriréacteurs. Aucun crédit n'est toutefois prévu pour entreprendre cette piste en 1964.

B) *Territoires d'Outre-Mer.*

Djibouti.

La mise en service par la Compagnie Air France de « Boeïng type 320 » nécessitera l'allongement de la piste d'envol à 2.900 mètres.

Il en sera tenu compte lors de l'installation du balisage B. T., de la ligne d'approche et des indicateurs de pente d'approche.

Tahiti-Faaa.

L'équipement de cet aéroport doit être complété, d'une part, par l'installation du balisage de nuit haute intensité et la mise en place d'indicateurs de pente d'approche ; d'autre part, par la construction d'immeubles destinés au stockage du matériel nécessaire à la maintenance des installations et au fonctionnement des services techniques responsables.

Nouméa.

Le programme d'équipement progressif de l'aéroport de Nouméa-La Tontouta prévoit, pour 1964, la construction du nouveau bloc technique et de l'aérogare définitive, ainsi que la voirie.

Condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides.

Des études sont en cours en liaison avec les autorités britanniques afin de déterminer les conditions dans lesquelles pourraient être exécutés les travaux de remise en état de l'ancien aérodrome construit par les Américains durant la guerre du Pacifique à Pekoia. Cet aérodrome se substituerait à celui de Luganville, dont les caractéristiques ne sont pas satisfaisantes. Aucun travail n'est envisagé à ce sujet en 1964. Par contre, il est prévu de poursuivre le programme des travaux d'aménagement de l'aérodrome de Port-Vila, qui comporte la réalisation des dégagements réglementaires dans les trouées, l'achèvement des travaux de drainage, l'exécution de rechargements partiels et l'aménagement de la zone d'installations actuelle.

Moroni (Comores).

Il est envisagé la réalisation de l'aire de stationnement définitive et la construction d'une aérogare et d'un bâtiment « moyens généraux », centrale électrique.

Saint-Pierre.

En vue de l'ouverture à la circulation aérienne publique de cet aérodrome, les travaux déjà réalisés devront être complétés par un élargissement de la bande à 140 mètres, un léger allongement de la piste qu'il conviendra de bitumer ainsi que la mise en place d'un balisage de nuit.

3° AÉROPORTS DE PARIS

L'annexe ci-jointe précise les travaux qui sont prévus sur l'Aéroport de Paris, les résultats de 1962 et les prévisions de 1963 ainsi que les prévisions de 1964 et leurs modalités de fonctionnement.

La question principale qui se pose à l'heure actuelle est l'établissement d'un aéroport destiné à assurer le relais d'Orly et du Bourget quand ces deux aérodromes seront saturés et surtout, pour le premier, aux environs de 1968-1970.

Des réservations de terrain ont déjà été effectuées à Roissy-en-France et une note établie par M. Pierre Cot, Directeur général

de l'Aéroport de Paris, sous le titre : « Faut-il faire l'Aéroport Paris-Nord ? », a pour but de justifier le choix de ce site ainsi que la nécessité de construire un tel aéroport à la fois pour la suppression du Bourget, pour des raisons de sécurité et d'urbanisme et pour relayer Orly en même temps que pour assurer la desserte des avions supersoniques dont le bruit serait intolérable dans une région urbanisée.

Nous n'avons plus la possibilité de discuter l'emplacement du site, des décisions de principe ayant été prises. Nous émettons cependant quelques réserves qui ne sont pas partagées par toute la Commission, sur la proximité relative de cet aéroport avec l'agglomération parisienne. Malgré l'existence d'une zone *non edificandi*, il est certain que les approches de cet aérodrome seront rapidement urbanisées et nous retrouverons les difficultés d'Orly. Les partisans du projet allèguent d'ailleurs avec raison qu'à partir du moment où les avions volent de plus en plus rapidement, il est nécessaire d'assurer la liaison la plus rapide possible entre l'aérodrome et la ville desservie. Il nous semble, quant à nous, qu'une liaison ferroviaire permettant des formalités de douane pendant le trajet permettrait cette desserte, même dans un rayon plus grand.

Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une discussion académique. Il est indispensable d'assurer la relève d'Orly, mais il sera nécessaire de voir grand, par conséquent d'assurer une desserte rapide par une autoroute parfaitement bien établie et c'est à cela que nous devons nous employer.

Les tableaux ci-joints indiquent l'évolution de l'activité des principaux aéroports de la République française en unité de trafic.

**Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française
de 1959 à 1962.**

(En unités de trafic [1].)

AEROPORTS	1959	1960	1961	1962	POURCENTAGE d'augmentation de 1959 à 1962.
Paris-Orly	2.334,4	2.979,8	3.523,3	4.064,6	+ 74,1
Paris-le Bourget.....	1.013,4	1.157,2	1.287,8	1.329,5	+ 31,2
Marseille	755,0	819,6	901,0	1.102,5	+ 46,0
Le Touquet.....	947,3	968,0	981,2	996,1	+ 5,2
Nice	531,4	616,2	757,4	891,1	+ 67,7
Calais	251,6	386,8	443,1	541,9	+ 115,4
Toulouse	135,9	162,4	199,7	247,4	+ 82,0
Bâle-Mulhouse	201,5	225,1	239,7	245,0	+ 21,6
Cherbourg	132,0	179,4	221,8	242,6	+ 83,8
Bordeaux	95,0	104,6	111,6	215,8	+ 127,2
Lyon	133,8	146,7	193,7	197,4	+ 47,5
Ajaccio	116,2	122,3	136,7	155,5	+ 33,8
Bastia	95,7	109,8	123,8	147,8	+ 54,4
Perpignan	50,4	54,8	91,0	135,6	+ 169,0
Beauvais	66,6	84,8	109,6	102,2	+ 53,4

(1) Une unité de trafic = 1.000 passagers = 100 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.

Sources : Statistiques S.G.A.O.

**Evolution de l'activité des principaux aérodrômes des départements
et territoires d'outre-mer de 1960 à 1962.**

(En unités de trafic [1].)

AERODROMES	1960	1961	1962	POURCENTAGE d'augmentation de 1960 à 1962.
<i>Côte des Somalis.</i>				
Djibouti	61,7	44,1	36,0	— 41,7
<i>Comores.</i>				
Moroni	5,7	5,9	6,3	+ 10,5
<i>Réunion.</i>				
Saint-Denis-Gillot	19,9	22,1	28,7	+ 44,2
<i>Antilles et Guyane.</i>				
Cayenne	17,7	17,3	16,4	— 7,4
Fort-de-France	45,2	51,2	59,1	+ 30,7
Pointe-à-Pitre	54,8	68,9	86,0	+ 56,9
<i>Océanie.</i>				
Bora-Bora	16,1	5,9	11,7	— 27,4
Nouméa-Tontouta	17,8	27,9	37,4	+ 110,1
Nouméa-Magenta	12,4	18,9	23,2	+ 87,0
Papeete	17,4	31,7	45,0	+ 158,7

F. — Regroupement des locaux du Secrétariat général à l'Aviation Civile.

Une autorisation de programme de 11 millions de francs n'ayant évidemment aucun rapport avec le chapitre des aéroports est prévue à cet effet.

Le regroupement doit s'effectuer sur un terrain de 12.500 m², propriété de l'Etat, dans le quadrilatère Croix-Nivert—Convention—Lecourbe—Javel.

L'opération doit comporter plusieurs épisodes pour ne pas entraver le fonctionnement des services.

Premier stade. — Construction d'un immeuble, tour de 26 étages, développant 23.880 m² de plancher dont 880 m² en sous-sol et qui permettrait de loger l'Administration Centrale du S. G. A. C., la Direction de la Météorologie, à l'exception des Services techniques centraux.

Second stade. — Construction de deux immeubles de 2 et 5 niveaux développant 20.000 m² de plancher dont 12.000 en sous-sol.

Le crédit prévu pour 1964 (11 millions) ajouté à 1 million en 1959 et 10 millions en 1960 permettrait de passer les marchés de la première tranche sous réserve des conclusions d'un groupe de travail créé par le S. G. A. C.

Votre Commission des Finances, tout en étant favorable à un regroupement, souhaite que toutes les précautions soient prises pour éviter le renouvellement des difficultés et des dépassements inacceptables enregistrés pour la Maison de la Radio.

G. — A. S. E. C. N. A.

Au fur et à mesure de l'évolution de l'ex-Communauté française et au fur et à mesure de la prise de conscience des peuples francophones de leur indépendance, les tâches de l'A. S. E. C. N. A. évoluent d'une façon constante.

Le chapitre 41-91 reflète d'une façon insuffisante l'évolution de cette situation. En effet, des crédits supplémentaires de 2 millions de francs s'inscrivent aux mesures nouvelles, compte tenu de l'utilisation d'excédents des exercices antérieurs, car les prévisions de dépenses et de recettes de l'A. S. E. C. N. A. pour 1964 sont en augmentation de 4.800.246 F et s'élèvent à 68.891.520 F.

D'autre part, les dépenses des services d'aéronautique locale dont la gestion est confiée à l'agence, en application de l'article 10 de la Convention, augmenteront en 1964. La France devrait participer à ces dépenses pour 50 % mais il a été admis par les Etats africains que la contribution française serait fixée au chiffre de 1961, car la France n'a pas de contrôle suffisant sur le volume des dépenses, les augmentations des dépenses étant intégralement prises en charge par les Etats. En revanche, il a paru difficile de réduire la participation de la France ainsi déterminée et c'est ce qui entraîne une majoration de crédits correspondant à la participation de la France, majoration qui a été chiffrée à 600.000 F (deuxième loi de Finances rectificative de 1963).

Le tableau ci-joint indique les dépenses des services visés à l'article 2 de la Convention de Saint-Louis et il permet de constater que l'accroissement pour 1964 des dépenses de fonctionnement a pour principale cause l'incidence, en année pleine, du fonctionnement de l'école professionnelle de Niamey et l'inscription d'un crédit provisionnel au titre de transport du siège de l'agence à Dakar, enfin des relèvements de rémunérations.

Comme nous l'avions prévu, les charges de la France ne respectent pas très étroitement les règles de la Convention puisque

les accroissements de dépenses, qui devaient être laissés à la charge exclusive des Etats africains, sont en réalité supportés en partie par la France (1.400.000 F) et par les Etats africains (1.892.000 F).

C'est ainsi que l'ouverture de crédits de 600.000 F évoquée plus haut résulte d'un rajustement destiné à réduire le montant de la contribution des Etats africains sur le montant des dépenses constatées en 1961.

L'A. S. E. C. N. A. poursuit ses efforts pour africaniser ses cadres. Malheureusement le nombre des candidats justifiant des aptitudes nécessaires est insuffisant.

Budgets 1963-1964 de l'A. S. E. C. N. A.

Dépenses des services visés à l'article 2 de la convention de Saint-Louis.

	1963	1964
	Francs.	Francs.
I. — Recettes.		
Redevances aéronautiques.....	13.747.665	14.422.172
Participation de la France (y compris 364.000 F versés par la F. A. C.).....	45.938.365	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
Totaux	70.183.290	75.383.537
II. — Dépenses.		
Dépenses de fonctionnement.....	66.317.225	71.529.137
Immobilisations	3.866.065	3.854.400
Totaux	70.183.290	75.383.537

Effectif total : 5.368 agents, dont 736 Européens ; pour le personnel d'encadrement : 877 agents, dont 727 Européens.

Les effectifs s'analysent ainsi :

Les candidats ingénieurs et ingénieurs des travaux sont formés à l'Ecole nationale de l'Aviation civile, les adjoints techniques sont formés par l'Ecole de Niamey.

La situation des stages de formation du personnel africain est la suivante :

1° En fin de stage à l'E. N. S. C. et à l'Ecole de la Météorologie :
E. N. S. C. : 1 ingénieur, 14 ingénieurs des travaux, 22 adjoints techniques.

Météorologie : 1 ingénieur, 3 ingénieurs des travaux.

2° A l'Ecole de Niamey : 26 adjoints techniques,
et il est prévu un préstage pour 30 élèves à dater du 1^{er} janvier 1964 pour leur fournir des connaissances de base.

Le programme que l'A. S. E. C. N. A. compte mettre en œuvre en 1964 sur la subvention d'équipement inscrite au chapitre 68-90 comporte trois groupes d'opérations :

a) En tout premier lieu, les équipements de sécurité indispensables aux long-courriers modernes : dispositifs d'atterrissage I. L. S., balisage, transmissions ;

b) Les installations complémentaires des opérations lancées au titre des programmes précédents ;

c) Enfin, de nouvelles opérations d'infrastructure.

Les dépenses de sécurité mentionnées en a) sont évaluées à 7.000.000 F pour 1964, les travaux complémentaires aux opérations déjà entreprises auront un coût minimum de 6.000.000 F. On ne pourra donc dégager qu'un crédit de 7.000.000 F pour les nouvelles opérations d'infrastructure, ce qui implique un choix difficile entre les opérations nécessaires et souhaitées par les Etats adhérents à l'A. S. E. C. N. A. Le programme ne pourra être mis au point que lorsque le Fonds d'aide et de coopération aura pu indiquer le montant de l'aide complémentaire qu'il est susceptible d'accorder aux Etats pour certaines opérations envisagées.

Le programme inscrit au budget de 1964 est le plus faible depuis trois ans que figure au budget une subvention d'équipement pour l'A. S. E. C. N. A. (28.000.000 F en 1962, 25 en 1963). Mais il ne faut pas en conclure que la subvention d'équipement pourra être encore réduite et finalement supprimée dans un délai rapide. Cette subvention devrait au contraire être augmentée car elle est cons-

tituée, ainsi qu'il est dit plus haut, par un « noyau » d'opérations de sécurité qui ne peut être inférieur à 15.000.000 F et, d'autre part, il est indispensable dans l'intérêt même du transport aérien français qu'une infrastructure aérienne moderne soit mise en place dans les Etats africains et malgache adhérents à l'A. S. E. C. N. A., ce qui implique des dépenses nettement supérieures à celles qui pourront être financées en 1964.

H. — O. G. S. A.

L'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara (chapitre 41-92) a subi une crise assez sérieuse en 1962, par suite du retour en France de nombreux techniciens. Certains agents de l'Aviation civile ayant été volontaires pour servir en Algérie et la formation professionnelle des Algériens s'accélégrant, cette crise paraît être en voie de résorption.

Les dépenses prévues au budget s'élèvent à 33.263.239 F pour 1963 et à 40.841.850 F pour 1964.

29,8 % des dépenses sont des dépenses de personnel,
5 % des dépenses de matériel.

La participation française inscrite au projet de l'Aviation civile demeure inchangée pour 1964 : 25.950.239 F. Le crédit inscrit au budget de 1963, qui s'élevait à 30.950.239 F, est en effet amputé de 5 millions de francs versés à l'Organisation franco-saharienne pour la mise en valeur du sous-sol.

Au budget de 1964, ce crédit est transféré au budget des Affaires algériennes.

La création par le Gouvernement algérien, le 10 septembre 1963, d'un établissement public « Les Aéroports d'Algérie », pourrait limiter la compétence de l'O. G. S. A. Des discussions sont en cours pour délimiter le contour des attributions respectives des deux organismes.

I. — Aviation civile et légère.

Le développement de l'aviation civile et légère devient d'autant plus impérieux que le développement démographique d'une nation est plus rapide que le standard de vie de sa population s'accroît et qu'il est indispensable de donner aux jeunes l'exutoire d'un sport exerçant à la fois leur intelligence et leurs capacités physiques.

Les allocations qui figurent aux titres IV et VI du budget (Chapitres 43-91, 44-91, 66-70, 66-71) sont encore bien faibles eu égard aux besoins :

2.082.000 F figurent au chapitre 43-91 (Encouragement au développement de l'enseignement aéronautique) ;

7.100.000 F figurent au chapitre 66-70 (Acquisition d'avions, planeurs ou parachutes ;

500.000 F figurent dans le chapitre des Subventions aux collectivités locales pour l'aménagement des aérodromes,

le total étant en augmentation de 15,5 % sur 1963.

Il est à remarquer un ralentissement sensible dans l'effort de renouvellement du parc des avions, planeurs ou parachutes, dont le crédit est identique à celui de 1963, ce qui traduit, du fait des hausses de prix, une régression regrettable alors que notre parc n'a pas terminé sa cure de rajeunissement.

Enfin, nous ferons remarquer la faiblesse de la somme de 500.000 F pour l'aménagement des aérodromes, eu égard à l'ampleur des travaux à exécuter.

Même compte tenu des autorisations de programme antérieures et des reports de crédits de paiement, le total s'élève à 851.000 F pour 1964 en autorisations de programme, et à 858.000 F environ en crédits de paiement (compte tenu des règlements en cours).

Comme notre collègue M. Anthonioz, de l'Assemblée Nationale, nous concluons qu'eu égard aux besoins, à la lenteur inévitable des travaux et des formalités administratives, il est infiniment souhaitable que l'Etat revise ses normes qui limitent à 100.000 F et à 30 % du montant des travaux ses subventions aux collectivités qui, une fois de plus, sont dans l'obligation de se substituer à l'Etat.

Or l'apparition d'avions à décollage et atterrissage courts, le développement de l'aviation légère et de l'aviation d'affaires, la décentralisation industrielle rendent impérative la création de nombreux petits aérodromes et l'amélioration de ceux existants.

Sans aller jusqu'à un saupoudrage inefficace nous pensons que cette question mérite d'être étudiée à la lumière d'une carte de densité potentielle de population et d'implantations industrielles.

A titre indicatif, les aérodromes énumérés ci-après devraient bénéficier d'une aide de l'Etat au titre du programme 1964 :

Oyonnax-Arbent (Ain).
Vichy-Charmeil (Allier).
Saint-Girons - Antichan (Ariège).
Castelnaudary-Villeneuve (Aude).
Royan-Médis (Charente-Maritime).
Aubigny-sur-Nère (Cher).
Sarbat-Domme (Dordogne).
Bagnères-de-Luchon (Haute-Garonne).
Eauze-Bascous (Gers).
Dax-Feyresse (Landes).
Le Puy - Loudes (Haute-Loire).
Granville-Bréhal (Manche).
Longuyon-Villette (Meurthe-et-Moselle).
Pontivy-Kernivinen (Morbihan).
Nevers-Fourchambault (Nièvre).
L'Aigle - Saint-Michel (Orne).
Bernay - Saint-Martin (Eure).
Saint-Dié - Remomeix (Vosges).

L'aide de l'Etat à l'Aviation légère et touristique revêt deux aspects :

1° *Aides directes.*

Certaines aides aux Associations pratiquant les sports aériens font l'objet de textes et de modalités d'application très précises.

Il, s'agit :

— du dégrèvement de la taxe intérieure de consommation en ce qui concerne les carburants utilisés par l'Aviation civile (13.500.000 F). Cette détaxation est réglée par le décret n° 58-230 du 6 mars 1958 et les crédits affectés à cette détaxation doivent

permettre le dégrèvement de la taxe intérieure de consommation sur un taux d'environ 60 % ;

— de l'attribution de primes d'achat pour l'acquisition du matériel volant par les Associations pratiquant les sports aériens. Ces attributions sont régies par les dispositions du décret n° 54-109 du 28 janvier 1954 et les textes d'application subséquents.

Les primes d'achat sont attribuées pour l'achat d'avions, de planeurs, de parachutes et d'installations radioélectriques.

En ce qui concerne les avions, les planeurs et les parachutes, le taux de la prime est d'environ 40 %.

Un texte en cours de signature à l'heure actuelle prévoit pour 1964 que ce taux serait élevé à 80 % en ce qui concerne la prime attribuée à une Association agréée pour un planeur biplace ou pour un planeur monoplace lorsque cet appareil sera destiné à remplacer un planeur préalablement cédé pour un prix symbolique par le S. G. A. C. et jugé irrécupérable par le Bureau Véritas ;

— des revisions générales des avions et planeurs cédés aux Associations de sports aériens en application de l'article 4 de la loi n° 53-51 du 3 février 1953 ;

— des subventions de fonctionnement aux Associations pratiquant le vol à voile, subventions accordées sur l'activité de ces associations sur la base des heures de vol effectuées et des brevets du certificat de performance obtenus par des jeunes de moins de 21 ans ;

— des subventions de fonctionnement aux Associations agréées comme Centres interclubs de parachutisme.

Cette subvention est calculée sur la moyenne annuelle de l'activité de chaque centre d'après un barème faisant état du nombre et de la nature des sauts effectués. Des points attribués à chacun de ces sauts étant doublés pour sauts effectués par des jeunes de moins de 21 ans ;

— l'attribution de primes aux brevets de vol à voile et de parachutisme allouées aux jeunes gens des deux sexes de nationalité française âgés de moins de 21 ans ;

— de l'attribution de primes à l'heure de vol à moteur en faveur des jeunes gens des deux sexes de nationalité française âgés de moins de 21 ans, conformément aux dispositions du décret n° 60-1060 du 4 octobre 1960.

2° *Aides indirectes.*

Ces aides se manifestent par :

— le prêt d'appareils remorqueurs aux Associations pratiquant le vol à voile ;

— le prêt d'appareils largueurs aux Associations pratiquant le parachutisme ;

— subventions à certains Centres pour l'organisation de stages de vol à voile et de parachutisme pour les jeunes de moins de 21 ans ;

— la formation gratuite des instructeurs au Centre national de Challes-les-Eaux en ce qui concerne le vol à moteur et le vol à voile au Centre national de Biscarrosse en ce qui concerne le parachutisme.

La liaison entre le S. G. A. C. et les services compétents du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports.

Dans un passé assez récent, un fonctionnaire dépendant du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports avait été détaché au Service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports pour assurer une liaison permanente entre ces deux services.

A la suite du départ de ce fonctionnaire en Tunisie, au titre de la coopération technique, il n'a pas été envisagé de renouveler un pareil détachement.

Depuis cette date, à l'échelon national, des contacts permanents sont réalisés entre les services du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports et le Service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports.

A l'échelon régional également, des contacts permanents sont réalisés entre les Centres régionaux d'éducation populaire et sportive et les Centres nationaux du S. F. A. T. A. T.

Par ailleurs, en ce qui concerne les compétitions et l'organisation des stages spécialisés, une liaison étroite s'est établie entre les services des deux Ministères.

Enfin, un représentant du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports participe aux réunions, aux commissions de l'Aviation légère et à certaines commissions de sélection en vue des compétitions nationales et internationales.

Sur le plan particulier du parachutisme, un protocole d'accord a été passé entre le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports et le Secrétariat général à l'Aviation civile.

Un conseiller national pour le parachutisme a été nommé auprès du Secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports. Ce conseiller assure une liaison permanente avec le S. F. A. T. A. T., ainsi que la coordination sur le plan technique, dont le Service de la formation aéronautique est seul responsable, et sur le plan sportif.

Par ailleurs, il assure cette même coordination sur le plan de l'aide aux associations pratiquant le parachutisme.

Parc aérien d'avions légers.

Le parc d'avions légers en France, d'après les statistiques établies par le Bureau Véritas, comprend, en ce qui concerne :

1° *Les avions.*

Compagnies et sociétés.....	368	
Services ministériels.....	113	
Constructeurs	42	
Aéro-clubs :		
Avions Etat.....	502	
Avions privés.....	1.996	
Particuliers	451	
C. N. R. A. (Certificat de navigabilité res- treinte d'aviation) :		
Aéro-clubs	345	
Particuliers et sociétés.....	233	
		4.050

2° *Planeurs.*

Etat	354	
Aéro-clubs	244	
Particuliers et sociétés.....	7	
Services ministériels.....	1	
C. N. R. A. (Certificat de navigabilité res- treinte d'aviation) :		
Etat	34	
Aéro-clubs	172	
Particuliers	1	
		813

Le total des avions d'école et de tourisme italiens est de 898.

Le total des planeurs est de 126.

Le nombre d'avions légers en Grande-Bretagne est de 892.

J. — Air Inter.

Contrairement à nos prévisions anciennes pour lesquelles nous sommes tout disposés à faire amende honorable, le développement d'Air Inter est particulièrement spectaculaire.

Les crédits qui sont affectés cette année à Air Inter sont en augmentation et passent de 2 à 3 millions.

Un problème se pose maintenant en ce qui concerne cette compagnie, dont le développement du trafic est considérable puisqu'au 31 juillet dernier le nombre de passagers transportés atteignait déjà le nombre enregistré pour l'ensemble de l'année 1962. En effet, à long terme on peut estimer que l'avion idéal serait un avion de 50 à 60 passagers sur les liaisons les plus fréquentées, tandis que sur les liaisons transversales, qui sont en cours d'approche de trafic, c'est-à-dire où il faut accoutumer la clientèle à se servir de l'avion, des avions plus petits, de l'ordre de 20 à 22 places, seraient plus indiqués.

Or, les types d'avions convenant à ce genre de trafic ne sont pas légion. On a successivement essayé l'appareil Fokker 28, le Nord 262 Super-Broussard, le Potez 840, le Fokker 28 étant de la classe 50-60 places.

L'année 1964 verra très probablement la mise en service du Nord 262 sur les relations Paris—Nantes, Paris—Clermont—Lyon, Paris—Pau, Nantes—Lyon—Nîmes, Lyon—Bordeaux ou Toulouse.

Ce type d'avion correspond bien, au point de vue capacité, au désir de la Compagnie, qui craint cependant qu'il ne soit d'un prix de maintenance un peu élevé et il serait indispensable, comme nous l'avons signalé plus haut, que les constructeurs de réacteurs puissent garantir leurs moteurs pour des durées de mille heures la première année, allant jusqu'à deux mille heures au bout de deux ou trois ans.

Actuellement on peut prévoir que le déficit sera d'environ 3.500.000 sur les lignes exploitées en Vickers Viscount et de 2.500.000 sur les lignes exploitées en Nord 262.

Le déficit d'Air Inter, passé de 2.200.000 F en 1961 à 3.200.000 F en 1962, et évalué à 5 millions pour 1963, a été financé par les collectivités locales à concurrence de 75 % en 1961, 60 % en 1962. Ce pourcentage sera maintenu en 1963.

Toutefois, en ce qui concerne la Bretagne, l'Auvergne et le Bas Languedoc, la participation locale sera limitée à 47,5 % du déficit correspondant, Air Inter conservant 5 % à sa charge et l'Etat faisant la différence.

On évalue à 350.000 environ le nombre des passagers qui seront transportés en 1964 au minimum contre 300.000 environ en 1963 et 185.000 en 1962.

La Compagnie devra également acquérir au moins quatre appareils de capacité plus grande, de façon à avoir une flotte homogène d'avions de 50 à 60 places et quelques D. C. 6 ou Caravelle permettant d'améliorer la qualité du service rendu.

Les lignes d'Air Inter ont vu leur trafic doubler dans le premier semestre 1963 par rapport au premier semestre 1962.

K. — Air France.

La situation de la Compagnie nationale a amené un assez long débat au sein de la Commission des Finances et elle a préoccupé de nombreux commissaires. En effet, cette situation est telle, qu'à l'heure actuelle, le montant de la subvention qui nous est demandée est de 70 millions de francs, et nous savons fort bien que cette somme sera insuffisante pour couvrir le déficit réel, dont le montant peut être fixé, pour une année, à un minimum de 100 millions de francs.

Les tableaux ci-joints résument la situation dans laquelle se trouve la Compagnie Air France du fait d'un certain nombre de dessertes

Qu'il s'agisse des coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord pour lesquels, sur six compagnies principales, la Compagnie Air France arrive en quatrième position avec un coefficient sans cesse inférieur à la moyenne des compagnies membres de l'I. A. T. A., que ce soit sur l'Afrique noire et Madagascar ou sur l'influence de la création d'Air-Afrique et des dispositions de partage de trafic entre l'U. A. T. et Air France, le trafic est en diminution, que ce soit sur le Moyen et l'Extrême-Orient par le Sud, sur l'Extrême-Orient par le Nord, la diminution est sensible de 1962 sur 1961. Seuls sont en augmentation le Proche-Orient, l'Europe sans la France, la Métropole, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et Centrale.

Les résultats financiers s'en ressentent malheureusement fâcheusement et sur huit compagnies le rapport recettes-dépenses d'Air France n'arrive que la sixième.

Notre Commission a longuement examiné les causes possibles de cette dégradation dont la persistance est inquiétante. Elle pense qu'il n'est pas possible de mettre une seule cause en avant et au cours d'interventions multiples de MM. Roubert, Pellenc, Richard, Dubois, Armengaud, plusieurs hypothèses ont été émises qui montrent bien que la juxtaposition d'un certain nombre de phénomènes dont il conviendrait d'apprécier l'importance et même l'existence, doit concourir à cet état de chose.

Tout d'abord la disparition d'un certain nombre de liaisons particulièrement rentables sur l'Afrique, en second lieu une certaine désaffection de la clientèle de l'Atlantique Nord en butte à une concurrence extrêmement vive et également à une sorte de chauvinisme qui, entretenu par une propagande habile, amène la clientèle américaine à choisir de préférence des appareils de nationalité américaine ou de nations plus compréhensives de la politique américaine.

En troisième lieu, l'influence non discutable des grèves qui, habilement exploitées par nos concurrents étrangers, sont présentées mensongèrement comme étant le fait de la seule Compagnie nationale. Enfin, il a été souligné en Commission, par différents intervenants, la nécessité d'adapter les méthodes commerciales des agences d'Air-France en Métropole et parfois même à l'étranger, aux exigences de la clientèle.

Il est certain, et nous l'avons constaté par nous-mêmes au cours de voyages sur des Compagnies très diverses, que les Compagnies étrangères cherchent avant tout, pour la plupart d'entre elles — pour celles qui sont les mieux organisées — à prendre des engagements précis quant aux places réservées, à éviter des attentes, à fournir des réservations de place avec numéro affecté et une série de mesures qui plaisent au public et que nous paraissions quelque peu négliger.

D'autre part, une propagande excessive a été faite par nos concurrents étrangers concernant les accidents qui sont intervenus en 1962 et à ce sujet nous regrettons que les services de l'aviation ne pratiquent pas d'une manière générale le même fair-play que le Gouvernement américain et ne publient qu'avec un retard leur enlevant tout intérêt le résultat des enquêtes effectuées à la suite de chaque accident.

La Commission a émis le vœu d'entendre à bref délai, en accord bien entendu avec le Ministre des Travaux publics et des Transports, le personnel supérieur d'Air France de façon à étudier avec lui les améliorations qui pourraient être apportées à la gestion de la Compagnie nationale.

Diverses suggestions ont été émises par la Commission. L'une d'entre elles vise une sorte de privilège du pavillon, qui donnerait l'obligation, tout au moins morale, aux administrations d'utiliser par préférence les avions des compagnies françaises pour leurs

déplacements à l'étranger alors que dans bien des cas ce sont des avions de compagnies concurrentes qui bénéficient de ces transports.

Une seconde suggestion a été faite concernant l'augmentation des crédits du Ministère des Affaires étrangères et du Ministère des Affaires culturelles pour obtenir que ces frais soient affectés à des transports de livres ou de publications ou à des transports de conférenciers ou de professeurs ou d'étudiants qui pourraient ainsi, tout en payant bien entendu leur place en vertu des conventions internationales sur la Compagnie Air France, participer à un meilleur coefficient de remplissage.

Ce problème est extrêmement délicat. En effet, il risquerait de fausser l'optique générale que nous avons du fonctionnement de la Compagnie et d'autre part il faudrait que le trafic dont il s'agit, se situe en dehors des périodes de pointe.

Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'un problème qui demande à être examiné d'extrême urgence.

Les tableaux ci-joints indiquent la composition du personnel actuel d'Air France ainsi que la variation des effectifs de la représentation en général en Amérique du Nord.

Les investissements d'Air France seront considérablement réduits cette année par rapport aux années précédentes. Le tableau joint indique la composition actuelle du parc.

Nous rappelons qu'il a été décidé de ne pas remplacer les deux Boeing détruits au cours de l'année 1962 et que le système de rotation établi a été plus satisfaisant.

En 1964, le programme d'investissements comporte la commande d'un seul appareil Boeing et la commande d'une Caravelle, dont la décision définitive sur ce dernier sujet, n'interviendra qu'en 1964.

TABLEAU I

I. — Coefficients de remplissage passagers/kilomètres (tous réseaux) en 1962.

(En pourcentage.)

Air France 54	D. L. H..... 52	Swissair 52,7
Alitalia 55,4	K. L. M..... 51,4	P. A. A..... 58,1
B. E. A..... 61,2		T. W. A..... 51,0
B. O. A. C..... 47,7		Toutes Compagnies.. 53,4

Sources : renseignements fournis par les Compagnies.

II. — Coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord en 1962.

Air France 50,7	D. L. H..... 55,8	Swissair 52,3
Alitalia 54,3	K. L. M..... 52,2	P. A. A..... 49,5
	Sabena 47,5	T. W. A..... 52,3
B. O. A. C..... 51,8	S. A. S..... 51,9	Toutes Compagnies.. 51,6

TABLEAU II

Trafic et coefficients de remplissage d'Air France sur les principaux réseaux en 1962.

	TRAFFIC		COEFFICIENTS de remplissage.
	Millions de pas./km	Variation 1962-1961.	
Métropole	230	+ 33 %	70
Algérie	723	+ 5 %	64
Afrique noire et Madagascar.	580	— 7 %	55
Méditerranée	194	— 10 %	66
Europe (sans la France).....	898	+ 15 %	62
Proche-Orient	134	+ 11 %	46
Moyen et Extrême-Orient par le Sud.....	360	— 27 %	42
Extrême-Orient par le Nord..	94	— 18 %	31
Amérique du Nord.....	1.364	+ 26 %	49
Amérique du Sud et Centrale.	398	+ 4 %	53

TABLEAU III

**Coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord de janvier à juillet 1963 inclus
pour l'ensemble des Compagnies I. A. T. A.**

MOIS	COMPAGNIES membres de I. A. T. A.	AIR FRANCE	ALITALIA	D. L. H.	SABENA	K. L. M.	P. A. A.
Janvier	40,7	31,8	41,4	49,8	28,3	37,3	42,3
Février	36,2	30,1	42,0	46,1	24,3	31,8	37,2
Mars	47,4	40,8	65,8	56,3	34,9	43,8	44,2
Avril	39,9	34,1	43,0	43,5	26,1	36,1	44,3
Mai	45,0	36,3	46,8	47,5	31,1	44,3	47,9
Juin	53,9	42,9	54,9	54,6	41,7	52,4	56,2
Juillet	56,6	48,3	58,3	60,1	46,8	55,2	58,1

TABLEAU IV

Trafic des compagnies françaises
au premier semestre 1962 et au premier semestre 1963.

COMPAGNIES	1 ^{er} SEMESTRE 1962	1 ^{er} SEMESTRE 1963	POURCENTAGE de variation.
I. — <i>Passagers/kilomètres</i> (millions).			
Air France.....	2.336,4	2.269,0	2,9
U. A. T.....	184,6	162,2	— 12,2
T. A. I.....	228,9	241,4	+ 5,5
Air Inter.....	35,9	71,1	+ 98,1
Ensemble	2.785,8	2.743,7	— 8,0

II. — *Fret* (millions de tonnes/kilomètres).

Air France.....	56,4	60,0	+ 6,4
U. A. T.....	7,5	5,5	— 26,7
T. A. I.....	5,4	4,9	— 9,3
Air Inter.....	0,2	0,2	»
Ensemble	69,5	70,6	+ 1,1

TABLEAU V

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1959 à 1962.

TRANSPORTEURS	1959	1960	1960-1959	1961	1961-1960	1962	1962-1961
			%		%		%

I. — Passagers/kilomètres (millions).

Air France.....	3.526,3	4.048,9	+ 14,8	4.774,6	+ 17,9	5.104,1	+ 6,9
U. A. T.....	408,3	468,3	+ 14,7	509,0	+ 8,7	437,6	— 14,0
T. A. I.....	359,8	403,6	+ 12,2	509,2	+ 26,2	566,0	+ 11,2
Air Algérie.....	410,1	499,3	+ 21,7	538,0	+ 7,7	441,1	— 18,0
Air Inter.....	»	9,4	»	41,9	»	89,9	+ 114,3
Ensemble ...	4.704,5	5.429,5	+ 15,4	6.372,7	+ 17,3	6.638,7	+ 4,2

II. — Fret (millions de tonnes/kilomètres).

Air France.....	79,1	86,2	+ 9	105,5	+ 31	114,4	+ 8,4
U. A. T.....	19,5	23,8	+ 28,6	21,5	— 9,8	14,8	— 31,1
T. A. I.....	7,7	10,8	+ 42,6	12,5	+ 15,8	11,0	— 12,1
Air Algérie.....	5,2	4,8	— 8,9	5,0	+ 5,3	4,5	— 10,0
Air Inter.....	»	»	»	0,3	»	0,3	»
Ensemble ...	111,5	125,6	+ 13,8	144,8	+ 20,6	145,0	+ 1,4

TABLEAU VI

Résultats financiers de grandes compagnies aériennes en 1962.

COMPAGNIES	RECETTES	DEPENSES	SOLDE	RAPPORT
	d'exploitation.	d'exploitation.		$\frac{\text{Recettes}}{\text{Dépenses}}$
	(en milliers de dollars U. S.)			(en,%)
Air France	360.862	384.015	— 23.153	93,9
B. E. A.....	139.758	136.667	+ 3.091	102,2
K. L. M.....	170.995	185.669	— 14.674	92,0
Sabena	75.554	84.324	— 8.770	89,5
S. A. S.....	138.382	143.312	— 4.930	96,5
Swissair	106.718	104.955	+ 1.763	101,6
P. A. A.....	503.916	458.899	+ 45.017	109,8
T. W. A.....	403.029	396.035	+ 6.994	101,7

TABLEAU VII

Evolution du personnel d'Air France de 1961 à 1962.

	31 DECEMBRE 1961.	31 DECEMBRE 1962.
<i>Personnel technique de bord.</i>		
Commandants de bord et pilotes à qualification unique	574	573
Navigateurs	63	65
Radio-navigants	221	204
Mécaniciens de bord.....	419	432
Total	1.277	1.274
<i>Personnel complémentaire de bord.</i>		
Encadrement au personnel navigant commercial	277	281
Stewards	394	360
Hôtessees	439	430
Total	1.110	1.081
<i>Personnel au sol.</i>		
Personnel d'entretien du matériel aéronautique	6.949	7.696
Personnel administratif et commercial.....	15.435	15.134
Total	22.384	22.830
Total général	24.771	25.185

TABLEAU VIII

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

	1961	1962	VARIATION 1961-1962.	1963	VARIATION 1963-1962.
1 ^{er} janvier	1.111	1.249	+ 12 %	1.365	+ 9 %
1 ^{er} juillet.....	1.384	1.432	+ 3 %	1.370	— 4 %
Ecart entre juillet et janvier (en valeur absolue)	+ 273	+ 183		+ 5	

TABLEAU IX

Parc aérien de la Compagnie Air France.

(Au 1^{er} juillet 1963.)

Boeing	22
Caravelle	38
L. 1649.....	9
L. 1049.....	21
L. 749.....	4
B. 763.....	12
DC 6.....	1
DC 4.....	26
DC 3.....	14
TC 6.....	15

162

TABLEAU X

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

DESIGNATION	1962	1963	1964 (prévisions).
<i>Dépenses.</i>			
Matériel volant	296,0	210,4	70,6
Siège social	23,4	20,0	9,1
Autres investissements au sol	48,6	62,0	32,7
Participations	23,1	20,0	9,7
Intérêts intercalaires	4,0	4,0	5,0
Totaux	390,1	316,4	127,1
<i>Financement.</i>			
Ressources propres	95,6	101,4	75,4
<i>Emprunts en France :</i>			
Institutions spécialisées	36,0	»	»
F. D. E. S.	190,0	40,0	»
Caisse des Dépôts	»	100,0	20,0
Moyen terme	68,5	75,0	31,7
Totaux	390,1	316,4	127,1

**RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LA COMPAGNIE NATIONALE
ET LES AUTRES COMPAGNIES FRANÇAISES**

La nouvelle compagnie U. T. A., créée par absorption de l'U. A. T. par la T. A. I. étant un fait acquis, il en résulte un certain nombre de conséquences.

Cette compagnie avait vu son trafic baisser de façon spectaculaire après l'accession des pays d'Afrique noire francophone à l'indépendance et la création d'Air Afrique.

Or la nouvelle compagnie occupe dans le monde un rang qui n'est nullement négligeable, occupant 5.300 personnes, d'une importance comparable à la Sabena ou à la Japan Air Line. Elle dispose de :

- 6 quadrijets DC 8 ;
- 2 Douglas DC 7 ;
- 3 Douglas DC 6 long-courriers ;
- 6 DC 4 (4 en Afrique, 2 dans le Pacifique) ;
- 2 Héron (De Haviland) ;
- 1 Bermuda (hydravion basé à Papeete).

Le partage de zones d'action en Afrique et à Madagascar ainsi que l'établissement de la ligne « Tour du Monde » ont donné lieu à des discussions parfois difficiles et ont également entraîné, chez le personnel d'Air France, l'inquiétude d'une récession nuisible à ses intérêts.

Il était, en réalité, inévitable d'arriver à un accord pour éviter que la concurrence française interne à la France ne vienne s'ajouter à la concurrence internationale.

La délimitation intervenue prend date du 1^{er} novembre 1963.

A. — Air France exploitera seule les droits aériens français entre la France métropolitaine et :

1. L'Algérie, le Maroc et la Tunisie ;
2. Le Sénégal, Madagascar, la Côte française des Somalis, les Comores et la Réunion ;
3. 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-Marques), 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. exploitera seule les droits aériens français entre la France métropolitaine et :

1. 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 ;
2. La Lybie, le Ghana, la Sierra Leone, le Liberia, la Nigéria, Fernando Po, la Guinée espagnole, l'Angola, les Rhodésies et le Nyassaland, le Bechuanaland, le Swaziland, le Basutoland, le Congo (Léopoldville), la ville de Lourenco-Marques, le Sud-Ouest africain et l'Afrique du Sud.

La participation du transport aérien français au capital et au conseil d'administration d'Air Afrique continue à être assurée par la Société pour le développement du transport aérien en Afrique (Sodetrap), mais un organisme financier nouveau (sans doute la Caisse des dépôts et consignations) se substitue à Air France et l'U. T. A. voit son influence croître en Afrique noire.

Mais l'U. T. A. transfère à Air France sa part de capital dans Air Madagascar.

Les Africains n'ayant, de leur côté, accordé aucun droit de trafic à des pays étrangers entre la France et leurs territoires, aucune ligne nouvelle n'a été créée au départ de France.

Accords pour la ligne « Tour du Monde ».

Le tour du monde sous pavillon français est le résultat de la jonction, à Los Angeles, entre la ligne de la compagnie nationale venant de Paris par l'Est et celle de la T. A. I. venant par l'Ouest.

A partir du milieu de 1961, l'affrètement d'un DC. 8 de cette compagnie par Air France sur le trajet Paris—Montréal—Los Angeles a permis l'utilisation du même appareil tout autour du globe, sous les couleurs de la compagnie nationale.

Cette formule, dont les modalités pratiques d'application avaient été assez vivement contestées par les autorités américaines, a pris fin le 31 octobre 1962.

En effet, l'affrètement avait été conclu en application d'un plus vaste accord signé entre les deux compagnies en juin 1959, accord qui contenait une clause de résiliation possible dans le cas où plus de 30 % du capital de la T. A. I. seraient pris par un autre groupe, cette résiliation devenant automatique en cas de fusion.

Ces conditions s'étant trouvées remplies, Air France a dénoncé l'ensemble de l'accord avec effet du 6 juin 1962 ; les dispositions ayant trait à l'affrètement ont toutefois été prorogées jusqu'au 31 octobre de cette même année.

Depuis lors, le tour du monde sous pavillon français est assuré par correspondance à Los Angeles entre les services des deux compagnies, qui publient, chacune dans son indicateur général, les horaires de l'ensemble du service.

AIR ALGÉRIE

Nous n'avons évidemment plus à nous préoccuper de cette compagnie, puisqu'elle est passée actuellement entre les mains de l'Etat algérien qui en a acquis la majorité.

Mais nous sommes quelque peu réservés sur le respect de ces conventions, et des incidents récents nous ont amenés à douter quelque peu de la façon dont ce respect sera envisagé par l'Etat algérien.

Les entretiens franco-algériens concernant les transports aériens se sont terminés le 18 février 1963 par la signature d'un accord aérien et d'une convention relative à l'acquisition, par l'Etat algérien, de la majorité du capital social de la compagnie « C. G. T. A. - Air Algérie ».

Cette convention et les documents qui y sont annexés précisent en particulier les modalités financières de la cession et les garanties octroyées au personnel français en service dans la nouvelle société algérienne.

Dans l'immédiat, les relations entre la France et l'Algérie sont desservies par les deux compagnies désignées, Air France et Air Algérie, dans le cadre d'un partage à égalité de l'offre de capacité.

Ces deux compagnies ont envisagé de conclure divers accords d'exploitation afin de développer leur politique de coopération. Il est probable toutefois que ces accords ne contiendront pas de dispositions relatives à un éventuel pool de recettes entre les deux transporteurs : un tel pool entraînerait en effet de trop importants versements d'Air France à sa filiale, compte tenu de la préférence que la clientèle paraît encore marquer pour des services de la compagnie nationale française.

SITUATION DES COMPAGNIES DANS LESQUELLES AIR FRANCE A DES PARTICIPATIONS

Les renseignements disponibles relatifs aux compagnies considérées sont donnés ci-après :

Air Inter : Capital 7.500.000 F, la part d'Air France s'élevant à 24,95 %.

Les résultats de 1962 se sont soldés par un déficit de 657.808,86 francs, et ce, après subvention venant des collectivités locales, d'un montant de 3.039.377 F.

Pour les sept premiers mois de 1963 on note une amélioration du trafic des passagers payants de l'ordre de + 95 %.

Air Algérie : A la suite de l'indépendance de l'Algérie, la part d'Air France dans le capital social n'est plus que de 17,7 %, soit 4.425.000 F.

Après déduction des amortissements et compte tenu des pertes et profits exceptionnels, le bénéfice net de l'exercice 1962, auquel il faut ajouter le report à nouveau au 1^{er} janvier 1962, s'élève à 1.976.507 F.

La flotte se compose de 3 DC 3, 10 DC 4 et 4 Caravelle.

Royal Air Maroc : Le capital social a été porté de 15,12 à 21 millions de dirhams ; la part d'Air France est de 21,05 %, soit 4.332.000 F.

Les résultats nets d'exploitation pour 1962 se traduisent par un déficit de 789.048,65 dirhams (773.267,70 F) qui doit être couvert par un versement du budget marocain.

La flotte se compose de 2 DC 3, 3 L. 749 (dont un cargo), 3 Caravelle.

Tunis Air : Le capital social a été porté de 600.000 à 900.000 dinars (10.260.000 F), la part d'Air France, soit 49 % s'élève maintenant à 5.027.000 F.

Les comptes de l'exercice 1962 font apparaître un solde créditeur de 91.776 dinars. Le trafic est en net accroissement en 1963 par rapport à 1962, les deux premiers trimestres 1963 présentent respectivement une augmentation des passagers kilomètres transportés, de 21,5 % et 45,3 % par rapport aux trimestres correspondants de 1962.

La flotte se compose de 2 DC 3, 1 DC 4, une Caravelle (+ 1 en commande).

Air Vietnam : Le capital est de 48 millions de piastres et Air France en possède 20,5 % (soit 1 million de francs).

Le bénéfice d'exploitation s'élève pour 1962 à 28.576.697 piastres : il représente 11,39 % du chiffre d'affaires.

La flotte se compose de 2 DC 6, 1 DC 4 (loué), 5 DC 3, 4 Cessna.

Air Madagascar : Le capital s'élève à 460 millions de francs C.F.A. (9,2 millions de francs). La part d'Air France est de 38,26 %.

Les résultats du premier exercice enregistrant les activités de la société (1962) font ressortir un bénéfice d'exploitation de 41.411.464 F C.F.A.

La flotte se compose de 2 DC 4, 7 DC 3 et 5 Havilland Dragon.

Air Nautique : Le capital s'élève à 800.000 F et Air France en possède 75 %.

Pour 1962 le bénéfice d'exploitation est de 20.762 F. Par contre le compte de profits et pertes, qui enregistre la perte du Boeing Stratoliner accidenté en Corse en décembre 1962, fait apparaître un déficit net de 293.200,54 F.

Le chiffre d'affaires de 1963 devrait être supérieur de 30 % à celui réalisé en 1962.

La flotte se compose de 2 DC 6, 2 Boeing Stratoliner et 4 Viking.

Royal Air Cambodge : Le capital s'élève à 2 millions de riels, soit 200.000 F. La part d'Air France est de 24 %.

L'exercice 1961 avait présenté un solde bénéficiaire de 70.946 F. En 1962 l'exercice se solde par un déficit de 132.389 F. Mais pour le premier trimestre 1963 on note un accroissement des recettes de 37 % par rapport au trimestre correspondant de 1962.

La flotte se compose d'un DC 4 et d'un DC 3 en location-vente.

*

* *

La situation respective des agents français de Royal Air-Maroc et d'Air-Algérie, a semblé préoccupante à plusieurs membres de la Commission.

La situation du personnel français de Royal Air-Maroc.

1. — Les agents qui occupaient à temps complet un emploi permanent à Royal Air-Maroc à la date du 4 août 1956, bénéficient d'une Convention, en date du 27 octobre 1959, qui les garantit entièrement des conséquences de l'évolution politique du Maroc.

Ils bénéficient d'une intégration immédiate à Air France dans le cas où ils sont menacés dans leur sécurité physique (le cas ne s'est jamais présenté), et dans le cas où ils perdent leur emploi en raison de la « marocanisation ». Quelques agents français ont ainsi été remplacés par des agents marocains et réintégrés à Air France.

Les agents français auxquels s'applique la Convention du 27 octobre 1959, bénéficient donc d'une complète sécurité d'emploi, d'autant plus qu'en cas d'intégration à Air France ils sont titularisés et reclassés en fonction de leur ancienneté et suivent le sort des personnels homologués de la Compagnie Nationale. En revanche, ils ignorent si la durée de leur séjour au Maroc sera encore de quelques mois, de quelques années, ou se prolongera jusqu'à leur retraite.

Postérieurement au 4 août 1956, certains agents français, résidant avant cette date au Maroc, ont été recrutés par Royal Air-Maroc. La Convention du 27 octobre 1959 ne leur est donc pas applicable, *a fortiori*, elle n'est pas applicable aux agents recrutés après le 4 août 1956 et n'ayant pas résidé au Maroc avant cette date.

Situation du personnel français d'Air Algérie.

Une Convention relative à l'intégration à la Compagnie Nationale Air France du personnel au sol de la Compagnie Air Algérie a été signée le 6 juin 1962 entre le Département des Travaux Publics et Air France.

Les principes de cette Convention sont les suivants :

- l'intégration est individuelle ;
- elle est de plein droit, et pour ordre, dès qu'elle a été demandée ;
- cette intégration pour ordre, qui constitue la garantie sollicitée, est distincte de la mise en service effective, qui ne peut être refusée, mais donne lieu à un examen (qui devra porter essentiellement sur les motifs invoqués et la date à laquelle il pourra y être procédé) ;
- le Ministère des Travaux Publics instruit la demande et prend la décision ;

— le classement hiérarchique est arrêté par Air France selon ses propres critères de qualification, mais un droit de recours gracieux est accordé aux intéressés auprès de l'Administration.

— les bénéficiaires qui ne peuvent être affectés à des postes vacants sont admis en surnombre et la charge qui en résulte est supportée par l'Etat.

*
* *

Une Convention analogue a été signée le 26 juin 1962 en faveur du personnel navigant.

L. — Air Union.

La situation générale des compagnies de navigation aérienne et, en particulier, de la Compagnie Air France rend chaque jour plus nécessaire la constitution d'Air Union et cela d'autant plus que l'avènement prochain de la navigation supersonique va multiplier le nombre de kilomètres-passagers disponible dans des proportions incompatibles avec le développement normal du trafic.

Or, les pourparlers s'éternisent et les trafics n'évoluent pas de façon parallèle dans les différentes compagnies intéressées. En effet, si la position de certaines compagnies telles que la Sabena se dégrade plus encore que la Compagnie Air France, la position de la Lufthansa s'améliore, ce qui fait qu'alors que nous avons, probablement par notre apathie, retardé la conclusion des accords au début, ce sont nos partenaires qui, à l'heure actuelle, sont moins pressés que nous d'arriver à un résultat. Nous ne saurions trop insister pour que cette affaire soit relancée le plus rapidement possible.

Les projets de Convention ont été élaborés en 1962. Mais au cours d'un conseil restreint présidé par le Général de Gaulle le 12 octobre 1962 certaines modifications ont été demandées concernant :

Une politique commune pour la négociation des droits de trafic ;

Un renforcement des pouvoirs de tutelle de l'organisme intergouvernemental ;

Une clause de préférence pour le matériel fabriqué dans les Etats membres d'Air Union.

Ces nouveaux textes ont été transmis aux gouvernements intéressés au début de 1963 et sont actuellement à l'étude.

Cette étude gagnerait à être accélérée.

M. — Eurocontrol

En 1962 et pour une partie de 1963 (jusqu'au 28 février inclus), Eurocontrol est resté une Association de droit française, chargée de mener des études de circulation aérienne pour l'espace aérien des pays adhérents et de préparer la mise en œuvre des organismes prévus par la Convention.

La France, dernier pays à ratifier la Convention, ayant procédé à cet acte le 28 février 1963, la Convention est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1963. Depuis cette date, les organismes délibérant de l'organisation se sont réunis à différentes reprises (la Commission trois fois, le Comité quatre fois).

L'Agence prévue à la Convention a été mise en place à Bruxelles (1^{er} septembre 1963), lieu du siège, et son Directeur Général, nommé (M. Bulin, Ingénieur Général de l'Air).

En 1962 et 1963, les études menées par l'Association d'abord, puis par l'Agence ont porté sur les points suivants :

- étude d'un plan coordonné de division de l'espace aérien supérieur dans tous les pays membres ;
- études des spécifications techniques pour l'achat d'un stimulateur de contrôle de la circulation aérienne ;
- expérimentation d'un système de radionavigation Harco ;
- étude et mise au point d'un statut des personnels permanents de l'Agence, d'un règlement financier et d'un règlement des marchés ;
- études portant sur la formation technique des personnels du contrôle de la navigation aérienne ;
- participation aux études préparatoires à la mise en œuvre d'un plan coordonné d'utilisation du radar secondaire, dans le cadre de l'O. A. C. I. ;
- sondages statistiques sur le trafic aérien en espace supérieur dans les pays membres ;
- étude des conditions nécessaires pour assurer la couverture V. H. F. et U. H. F. de l'espace aérien qui lui sera confié ;
- mise au point des conditions dans lesquelles l'intervention de l'organisation dans l'exécution du contrôle se produira en 1964.

— étude des centres de contrôle dans les régions supérieures d'information de vol du Bénélux/Allemagne.

— expérimentation au simulateur de la F. A. A. à Atlantic City (U. S. A.).

Le budget 1964 de l'Agence n'a pas été porté, pour l'instant, à la connaissance des Etats faute du temps matériel pour le préparer, due aux déménagement des services de l'Agence d'Orly à Bruxelles et de certaines négociations qui étaient encore en cours.

Le dernier Comité de gestion (9-13 septembre) a inscrit, néanmoins, un crédit symbolique de 1 million de francs belges à ce budget.

Celui-ci est actuellement en préparation et sera présenté à la prochaine session du Comité, puis de la Commission pour approbation de celle-ci.

Il sera le reflet des activités prévues d'Eurocontrol en 1964. Il comportera :

— les frais proprement dits de gestion de l'Agence (siège et Unité expérimentale de Bruxelles) ;

— le remboursement aux Etats des cessions de service qui lui seront consenties.

En effet, Eurocontrol n'aura pas en 1964 la responsabilité opérationnelle du contrôle de la circulation aérienne.

Celle-ci sera exercée par les Etats et les Services qu'ils ont mis en place à cette fin. En vertu de contrats bilatéraux, actuellement prêts à la signature des parties, Eurocontrol leur remboursera les dépenses correspondantes : matériels, personnel, travaux.

Eurocontrol aura néanmoins la responsabilité juridique du contrôle et assurera la mise au point des plans d'organisation et d'équipement de l'espace aérien qui lui est confié.

Comme pour Air-Union nous pensons que la mise en place d'Eurocontrol à la veille de l'ère supersonique s'exige en raison même de la relative réduction des espaces aériens nationaux par rapport aux vitesses de franchissement.

LES DEBATS A L'ASSEMBLEE NATIONALE

Les débats du 31 octobre 1963 n'ont pas apporté de notables éléments nouveaux au projet gouvernemental.

Le Rapporteur spécial de la Commission des Finances, M. Anthonioz, a spécialement insisté sur les perspectives de notre construction aéronautique nationale et sur les difficultés de la Compagnie Air France.

Il a également rappelé la nécessité de résoudre certains des problèmes qui se posent à Air Inter et Air France pour les dessertes au proche delà des frontières.

Le Rapporteur pour avis de la Commission de la production et des échanges, M. Duperré, dans une vue prospective et presque prophétique, préconise le lancement d'études d'avions de 200 ou 300 places supersoniques.

Il s'est également soucié de relever l'évolution comparée des crédits d'équipement entre 1956 et 1963 en France et aux U. S. A., évolution qui n'est guère à notre avantage.

Répondant aux divers orateurs, le Ministre des Travaux Publics et des Transports a précisé qu'amené à effectuer un choix dans la hiérarchie des besoins il avait délibérément sacrifié le béton à la sécurité et nous ne pourrions que l'en féliciter si parfois la sécurité n'exigeait aussi le béton. Il a également donné d'utiles précisions sur la desserte des aéroports étrangers voisins de nos frontières par une collaboration Air Inter et Air France.

Un amendement avait été introduit en séance par le Rapporteur pour avis au nom de sa Commission de la Production et des Echanges. Il s'agissait en fait d'une réduction indicative destinée à obtenir pour les attachés de l'aviation leur intégration dans le corps des agents supérieurs — mesure déjà prise dans d'autres Départements Ministériels et qui ne viserait que neuf agents. Le Ministre a obtenu le retrait de cet amendement et son remplacement par un article additionnel à la loi de finances.

Cet article additionnel, présenté au nom du Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux publics (Secrétariat général à l'Aviation civile) les attachés de l'aviation civile. Des décrets en Conseil d'Etat fixeront, d'une part, les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration et, d'autre part, les transformations d'emploi correspondantes dans les conditions prévues par l'article 1^{er} (5^e alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959. »

Cet amendement a été voté. Il ne fait en réalité aucune obligation au Gouvernement de procéder à cette intégration. Il ne s'agit (et on l'a dit à l'Assemblée Nationale) que d'un vœu auquel nous souscrivons, en souhaitant qu'il soit exaucé.

LA DISCUSSION EN COMMISSION

La situation d'Air France a fait l'objet d'un large échange de vues, comme nous l'avons déjà signalé. Y ont notamment participé MM. Roubert et Pellenc.

M. Richard souhaiterait connaître l'importance du trafic sur l'Atlantique Nord sur les avions d'Air France, et cela par nationalité.

Nous ne croyons pas possible de fournir cette année ce renseignement, mais nous tenterons de l'obtenir pour 1965.

L'emplacement et la desserte du futur aérodrome de Roissy-en-France ont été évoqués par M. Armengaud, partisan d'une desserte ferroviaire, et par M. Richard.

M. Marrane a vivement protesté contre la modicité des crédits de l'aviation légère et sportive et a été approuvé par la Commission.

M. Dubois réclame à juste titre une amélioration des conditions d'attente et de respect des horaires par Air Inter. Il semble possible d'éviter une attente d'une demi-heure pour des trajets qui comptent parfois 45 minutes.

Enfin un débat s'est engagé sur les garanties à accorder par les constructeurs de réacteurs, débat animé en particulier par M. Armengaud.

CONCLUSIONS

Sous réserve des observations présentées ci-dessus, la Commission des Finances recommande l'adoption du budget de l'Aviation civile.

Elle assortit toutefois cette acceptation de réserves extrêmement précises, qui ne sont pas d'ailleurs nouvelles, concernant les résultats de la Compagnie Air France.

Elle avait songé supprimer purement et simplement, jusqu'à l'attente d'explications, les crédits destinés à couvrir le déficit. Elle a pensé qu'il était plus opportun d'entendre d'abord, avec l'accord du Ministre, les dirigeants de la Compagnie et elle le fera dans les jours qui suivront l'adoption du budget.

Il convient en effet de rechercher les moyens de stopper cette hémorragie qui n'est pas enregistrée dans toutes les Compagnies étrangères.

Il ne s'agit pas d'une critique facile dirigée contre quiconque, les causes étant multiples : politiques, commerciales, organisation ; mais un examen sérieux mené en commun permettrait peut-être de dégager certaines idées ou certaines options bénéfiques pour l'avenir.

Enfin, la Commission estime que l'Aviation civile subit sa crise de croissance à l'aube de l'aviation supersonique et que des décisions engageant l'avenir doivent être prises qui exigent, comme dans bien d'autres domaines, une étroite coopération avec les autres Européens, les efforts financiers devant très rapidement se révéler hors de proportion avec les ressources de chaque Etat et l'exploitation du nouveau matériel ne pouvant se concevoir qu'avec des réserves de clientèle excédant les possibilités de chacune des Nations de l'Europe occidentale.

ANNEXE

AEROPORT DE PARIS

L'Aéroport de Paris supporte toutes les dépenses d'équipement, d'entretien et d'installation des aérodromes dont il a la charge (Orly, le Bourget et certains aérodromes secondaires), y compris les aides-radios à l'approche et à l'atterrissage, mais non compris les dépenses afférentes au personnel chargé de la circulation aérienne.

En contrepartie, l'Aéroport de Paris bénéficie de toutes les redevances d'aéroport.

I. — Chaque année, l'Aéroport de Paris établit un *compte prévisionnel des charges et produits d'exploitation*. Ces prévisions sont approuvées par le conseil d'administration de l'aéroport avant leur présentation aux autorités de tutelle.

Le tableau joint en annexe fait ressortir le détail des comptes prévisionnels 1962, 1963 et 1964.

Les prévisions initiales 1963 avaient été établies en admettant que la part de la subvention de l'Etat destinée à couvrir le déficit d'exploitation serait de 14.115.000 F. Mais le montant de la subvention figurant au budget 1963 n'étant au total que de 30 millions de francs, dont 19.960.000 sont destinés à couvrir l'amortissement des emprunts, la somme ci-dessus s'est trouvée réduite à 10.040.000 F.

Le montant de cette subvention ne permettant pas à l'Aéroport de Paris d'équilibrer son compte d'exploitation, cet établissement a présenté récemment un compte prévisionnel rectifié tenant compte par ailleurs de l'évolution des prix depuis 1962. Ce compte prévoit une subvention de 17.250.000 F. Cette somme ne pourra toutefois être obtenue et le crédit supplémentaire dont l'inscription est prévue au titre du troisième collectif budgétaire de 1963 sera de 3 millions de francs.

En ce qui concerne la part de la subvention inscrite au titre de l'exploitation 1964, part que le compte prévisionnel présenté par l'Aéroport chiffre à 14.550.000 F, le projet de budget 1964 limite son montant à 9.738.000 F.

En l'état actuel des choses, il y a tout lieu de penser que l'Aéroport de Paris arrivera difficilement à équilibrer ses comptes 1963 et 1964. En effet, malgré l'accroissement des recettes aéronautiques et commerciales, les charges financières ne cessent d'augmenter ainsi que le montre le tableau ci-joint.

Afin d'obtenir un meilleur équilibre financier, des mesures ont été prises pour rajuster le taux de la redevance d'usage des installations aménagées sur les aéroports pour les passagers conformément au vœu exprimé par la Commission de Contrôle des Comptes des Entreprises publiques.

Le Conseil supérieur de l'Aviation marchande vient de donner avis favorable sur ce rajustement mais l'arrêté correspondant ne semble pas pouvoir intervenir immédiatement, compte tenu des dispositions prévues par le Gouvernement au titre de son plan d'action contre la hausse des prix.

II. — L'Aéroport de Paris établit également chaque année un budget extraordinaire qui est approuvé par les autorités de tutelle après avis du Comité n° 8 et du Conseil de Direction du Fonds de Développement économique et social, ce dernier statuant en même temps sur le montant des emprunts que l'Aéroport est autorisé à effectuer.

Le tableau joint en annexe résume les inscriptions de dépenses d'investissement figurant aux budgets extraordinaires 1962, 1963 et 1964.

1° ANNÉE 1962.

Les dépenses d'investissement enregistrées se sont élevées à 91.632.000 F. Ces dépenses ont été financées à concurrence de 78.000.000 F par emprunts et de 13.632.000 F sur les ressources propres de l'Aéroport.

Les principales opérations effectuées ont été les suivantes :

Aéroport d'Orly.

- travaux d'achèvement des aires B et C, aires de trafic qui desservent la partie Est de l'Aérogare ;
- 2^e phase de travaux de l'Aérogare définitive ;
- installations de fret ;
- construction dans la zone Nord d'un hangar double de 150 m de largeur NS ;
- développement des installations thermiques et des réseaux de chaleur.

Aéroport du Bourget.

- travaux d'amélioration de l'aérogare ;
- construction d'une piste et de ses voies de dessert.

2° ANNÉE 1963

Le montant des dépenses d'équipement prévues au budget extraordinaire, après accord du Comité n° 8, s'élève 91.618.000 F, auxquels s'ajoutent 1.800.000 F pour prêts et participation.

Le financement de ces dépenses est assuré à concurrence de 76.000.000 F par fonds d'emprunt et de 15.618.000 F sur les ressources propres de l'aéroport.

Les principales opérations sont les suivantes :

Aéroport d'Orly.

- construction de la piste 4 ;
- construction d'une voie destinée à remplacer la voie n° 8 qui présentait des détériorations dues aux rigueurs de l'hiver ;
- construction d'un hangar de lavage ;
- achèvement du hangar n° 3 et de ses annexes ;
- installations de fret : construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt ;
- aménagements de l'aérogare concernant notamment la signalisation, la climatisation ainsi que les dispositifs d'embarquement à couvert des passagers ;
- construction d'une nouvelle tour de contrôle ;
- extensions Ouest du Domaine et acquisitions complémentaires pour la construction de la piste 4 ;
- construction de passerelles pour piétons reliant deux parcs de stationnement à l'esplanade de l'aérogare ;
- installations thermiques et réseaux de chaleur.

Au Bourget.

- aménagement de l'aérogare ;
- raccordement à l'autoroute Nord ;
- améliorations et développement des installations de fret.

Autres aérodromes.

Opérations accessoires d'importance limitée. Le plan de masse concernant l'aménagement de Guyancourt en aéroport pour aviation légère est en cours d'instruction.

3° ANNÉE 1964

En sa séance du 9 avril 1963 le Comité n° 8 a procédé à un premier examen du budget extraordinaire 1964.

Le montant des dépenses d'équipement prévu à ce budget s'élevait à 96 millions 904.000 F non compris les prêts et participation dont le montant serait de 1 million 300.000 F.

Les dépenses seraient financées par un emprunt de 82.000.000 F et par une somme de 14.904.000 F correspondant aux ressources propres de l'Aéroport.

Dans le cadre des dispositions à prendre pour appliquer la politique de stabilisation des prix décidée par le Gouvernement, le Conseil de Direction du Fonds de Développement économique et social a récemment réduit à 90.000.000 F, y compris les prêts et participations, le montant global des dépenses 1964.

Les principales opérations projetées sont les suivantes :

Aéroport d'Orly.

- Construction de la piste 4 et de ses voies de circulation.
- Achèvement du hangar de lavage.
- Achèvement du bâtiment entrepôt.
- Aménagement dans l'aérogare d'une salle d'embarquement par autocars.
- Equipement de desserte des avions par passerelles.
- Construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt pour le fret.

Aéroport du Bourget.

— Construction d'un bâtiment nouveau qui serait affecté à la fois aux expositions aéronautiques et à l'installation du Commissariat hôtelier.

Paris Nord.

- Etudes et acquisitions des terrains.

Programme d'investissements pour 1962, 1963 et 1964.

DESIGNATION	1962	1963	1964
	Francs.	Francs.	Francs.
<i>I. — Orly.</i>			
Travaux de 1 ^{re} catégorie.....	3.338.000	2.500.000	2.500.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.	11.289.000	11.278.000	30.110.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles....	12.660.000	12.507.000	3.350.000
Installations terminales.....	24.641.000	6.000.000	15.316.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux	258.000	8.500.000	8.600.000
Extension Ouest.....	268.000	2.340.000	1.546.000
Aménagements routiers.....	2.676.000	4.922.000	3.768.000
Autres opérations.....	15.255.000	15.994.000	12.700.000
Totaux Orly.....	70.385.000	64.041.000	77.890.000
<i>II. — Le Bourget.</i>			
Travaux de 1 ^{re} catégorie.....	794.000	700.000	700.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.	1.415.000	3.024.000	190.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles....	320.000	38.000	1.002.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux	6.775.000	10.314.000	3.820.000
Autres opérations.....	3.370.000	3.561.000	3.252.000
Totaux le Bourget.....	12.674.000	17.637.000	8.964.000
<i>III. — Autres aérodromes et héliports.</i>	575.000	1.100.000	1.700.000
<i>IV. — Opérations communes.....</i>	7.998.000	8.800.000	7.350.000
<i>V. — Paris-Nord</i>	»	40.000	1.000.000
Totaux	91.632.000	91.618.000	96.904.000

Comptes prévisionnels 1962, 1963 et 1964.

PRODUITS (en milliers de francs)

INTITULE DES COMPTES	RECETTES 1962.	PREVISIONS initiales 1963.	PREVISIONS rajustées 1963.	PREVISIONS 1964.
<i>Redevances, prestations de services et travaux.</i>				
Redevances aériennes.....	40.373	43.800	45.300	53.200
Redevances domaniales com- merciales et redevances dues par les distributeurs de car- burants	37.013	39.725	41.500	46.000
Usage d'installations, du maté- riel et d'outillage divers, ces- sions, travaux et prestations.	25.310	(1) 25.445	29.850	(2) 32.600
Subvention de l'Etat.....	13.600	14.115	17.250	14.550
Ventes de déchet.....	0.078	0.100	0.100	0.100
Ristournes, rabais et remises obtenues, primes et débits sur ventes.....	0.003	0.005	0.005	0.005
Produits accessoires.....	1.550	1.550	1.550	1.550
Produits financiers.....	0.144	0.160	0.145	0.145
Travaux faits par l'entreprise pour elle-même.....	12.206	10.000	12.000	12.000
Totaux.....	130.277	134.900	147.700	160.150

(1) Ramené à 10.010.000 F.

(2) Ramené à 9.738.000 F.

Comptes prévisionnels 1962, 1963 et 1964.

CHARGES (en milliers de francs.)

INTITULE DES COMPTES	DEPENSES	PREVISIONS	PREVISIONS	PREVISIONS
	1962:	initiales 1963.	rajustées 1963.	1964:
Achats de matières premières et consommables.....	6.765:	9.600:	7.000	7.000
Frais de personnel.....	33.635:	35.150:	40.000	43.350
Impôts et taxes.....	2.187:	2.800:	2.600	3.000
Travaux, fournitures, Services extérieurs (loyers, entretien et réparations, travaux et façons à l'extérieur, fournitures faites à l'entreprise, recherche, documentation technique)	25.887:	27.550:	29.850	33.150
Transports et déplacements....	0.254:	0.250:	0.250	0.250
Contribution à la rémunération des personnels de la navigation aérienne.....	3.980	4.300:	4.400	4.800
Frais de gestion générale.....	1.267:	1.350:	1.350	1.400
Frais financiers (1).....	31.581:	35.400:	35.250	38.200
Dotations aux comptes d'amortissement et provisions.....	24.282.	18.500:	27.000	29.000
Totaux.....	129.838:	134.900:	147.700	160.150

(1) Les frais financiers inscrits au compte ne comprennent que les intérêts des emprunts souscrits, il faut y ajouter le remboursement en capital qui s'élève respectivement à 15.480 pour l'année 1962, 19.960 pour l'année 1963 et 23.262.000 F pour l'année 1964.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 71 bis.

Intégration dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux Publics des attachés de l'Aviation civile.

Texte. — Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux Publics (Secrétariat général à l'Aviation civile) les attachés de l'Aviation civile. Des décrets en Conseil d'Etat fixeront, d'une part, les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration et, d'autre part, les transformations d'emplois correspondantes dans les conditions prévues par l'article 1^{er} (cinquième alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959.

Commentaires. — La Commission des Finances a examiné l'article 71 bis du projet de Loi de Finances qui résulte d'un amendement déposé en séance par le Gouvernement lors de l'examen par l'Assemblée nationale du budget de l'Aviation civile. Il s'agit de donner au Gouvernement la possibilité d'intégrer dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux Publics (Secrétariat général à l'Aviation civile) les attachés de l'Aviation civile.

Votre Commission des Finances vous propose d'adopter cet article tout en observant qu'il s'agit plus d'un vœu que d'une disposition législative, puisque la « possibilité » de réaliser cette intégration est laissée à l'appréciation du Gouvernement.