

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

## 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 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

---

ANNEXE N° 30

**AVIATION CIVILE**

*Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO.*

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexe 26), 1594 (tome XVI) et in-8° 423.

Sénat : 30 (1965-1966).

## TABLE DES MATIERES

	Pages.
<b>Introduction.</b> .....	3
<b>CHAPITRE PREMIER. — Examen des crédits</b> .....	6
I. — Les dépenses ordinaires.....	6
II. — Les dépenses en capital.....	11
<b>CHAPITRE II. — Le secrétariat général à l'aviation civile</b> .....	14
I. — Les moyens du S. G. A. C.....	14
II. — La formation du personnel navigant.....	17
III. — L'aviation d'affaires .....	20
IV. — L'aide de l'Etat aux aéroclubs.....	22
<b>CHAPITRE III. — Infrastructure et aérodromes</b> .....	26
I. — Métropole .....	26
II. — Hors-métropole. ....	28
III. — Aéroport de Paris .....	32
<b>CHAPITRE IV. — Compagnies utilisatrices</b> .....	51
I. — Air-France. ....	51
II. — Air-Inter .....	72
III. — U. T. A. ....	74
<b>CHAPITRE V. — Problèmes divers</b> .....	77
I. — Matériel volant. — Etudes et prototypes.....	77
II. — Aérobus .....	80
III. — Utilisation des satellites par la météorologie nationale.....	83
IV. — Exécution du IV <sup>e</sup> plan et prévisions pour le V <sup>e</sup> .....	84
<b>CHAPITRE VI. — Relations internationales</b> .....	87
I. — Air-Union. ....	87
II. — Euro-contrôl. ....	88
III. — A. S. E. C. N. A.....	89
IV. — O. G. S. A. ....	92
<b>Conclusions</b> .....	94
<b>Annexes</b> .....	99

Mesdames, messieurs,

Le budget de l'Aviation civile pour 1966 s'élève, au titre des dépenses ordinaires, à 444.272.189 francs en diminution d'environ 42,5 millions sur les crédits votés pour 1965, soit — 9 %, contre une augmentation en 1964 de 9 % par rapport à 1963.

Signalons tout de suite que cette diminution provient essentiellement de la suppression de la subvention de 70 millions versée l'année dernière à la Compagnie nationale Air France. Sans cette suppression, les dépenses ordinaires de l'Aviation civile auraient été en augmentation de 28 millions sur 1965, soit + 5,75 %.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 630,8 millions et les crédits de paiement à 535 millions de francs, contre respectivement, 560,3 millions et 481,2 millions en 1965, soit une augmentation de 13 % pour les autorisations de programme et de 11 % pour les crédits de paiement, soit une progression nettement moins accusée qu'en 1964 par rapport à 1963 (50 % et 18 %).

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

Comme toujours le projet de budget de l'Aviation civile pour 1966 ne fournit qu'une vue partielle de la situation exacte de l'Aviation qui trouve des rubriques dans les budgets des T. O. M. et des D. O. M. et de l'Armée, étant bien entendu que la tutelle de l'Armée se maintient sur les Constructions aéronautiques.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1965.	CREDITS PREVUS POUR 1966			DIFFERENCES entre 1965 et 1966.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
			(En francs.)		
<b>Titre III. — MOYENS DES SERVICES</b>					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité..	166.074.984	174.017.238	+ 8.084.207	182.101.445	+ 16.026.461
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales .....	21.015.691	22.117.720	+ 203.179	22.320.899	+ 1.305.208
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services.	88.917.935	88.945.464	+ 8.697.289	97.642.753	+ 8.724.818
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien .....	11.411.285	11.411.285	+ 14.150	11.425.435	+ 14.150
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses .....	760.000	1.260.000	»	1.260.000	+ 500.000
<b>Totaux pour le titre III .....</b>	<b>288.179.895</b>	<b>297.751.707</b>	<b>+ 16.998.825</b>	<b>314.750.532</b>	<b>+ 26.570.637</b>
<b>Titre IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES</b>					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives.	71.832.157	71.832.157	— 788.000	71.044.157	— 788.000
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle .....	2.534.500	2.534.500	»	2.534.500	»
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions .....	12.923.000	12.923.000	+ 1.800.000	14.723.000	+ 1.800.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national .....	111.220.000	111.220.000	— 70.000.000	41.220.000	— 70.000.000
<b>Totaux pour le titre IV .....</b>	<b>198.509.657</b>	<b>198.509.657</b>	<b>— 68.988.000</b>	<b>129.521.657</b>	<b>— 68.988.000</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires .....</b>	<b>486.689.552</b>	<b>496.261.364</b>	<b>— 51.989.175</b>	<b>444.272.189</b>	<b>— 42.417.363</b>

**Dépenses en capital.**

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	Votées pour 1965.	Prévues pour 1966.	Différences.	Votés pour 1965.	Prévus pour 1966.	Différences.
	(En francs.)					
<b>Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT</b>						
<i>Troisième partie.</i> — Transports, communications et télécommunications .....	466.870.000	527.000.000	+ 60.130.000	420.500.000	451.200.000	+ 30.700.000
<i>Sixième partie.</i> — Equipement culturel et social....	19.800.000	29.100.000	+ 9.300.000	16.500.000	26.300.000	+ 9.800.000
<i>Huitième partie.</i> — Investissements hors de la métropole .....	45.800.000	47.000.000	+ 1.200.000	23.000.000	37.500.000	+ 14.500.000
Totaux pour le titre V.....	<u>532.470.000</u>	<u>603.100.000</u>	<u>+ 70.630.000</u>	<u>460.000.000</u>	<u>515.000.000</u>	<u>+ 55.000.000</u>
<b>Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT</b>						
<i>Troisième partie.</i> — Transports, communications et télécommunications .....	2.980.000	3.300.000	+ 320.000	2.980.000	3.000.000	+ 20.000
<i>Sixième partie.</i> — Equipement culturel et social....	6.900.000	6.400.000	— 500.000	6.300.000	5.000.000	— 1.300.000
<i>Huitième partie.</i> — Investissements hors de la métropole .....	18.000.000	18.000.000	»	12.000.000	12.000.000	»
Totaux pour le titre VI .....	<u>27.880.000</u>	<u>27.700.000</u>	<u>— 180.000</u>	<u>21.280.000</u>	<u>20.000.000</u>	<u>— 1.280.000</u>
Totaux pour les dépenses en capital.	<u>560.350.000</u>	<u>630.800.000</u>	<u>+ 70.450.000</u>	<u>481.280.000</u>	<u>535.000.000</u>	<u>+ 53.720.000</u>

## CHAPITRE PREMIER

### EXAMEN DES CREDITS

#### I. — Les dépenses ordinaires.

##### A. — TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Les crédits prévus au titre des moyens des services du budget de l'Aviation civile pour 1966 s'élèvent à 314.750.532 francs, en augmentation de 26.570.637 francs, soit un peu plus de 9 % sur ceux votés pour 1965. Cette augmentation s'applique à concurrence de 9,5 millions aux mesures acquises et pour le surplus aux mesures nouvelles. Ici aussi réduction de la croissance budgétaire par rapport aux années précédentes.

##### — *Les mesures acquises :*

Les augmentations constatées dans le cadre des services votés concernent principalement l'incidence, d'une part, de mesures relatives à l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, soit dans le cadre de mesures générales, soit en ce qui concerne la situation particulière de certaines catégories d'agents, d'autre part, du relèvement de certains accessoires de salaires : prestations familiales, cotisations de sécurité sociale, œuvres sociales.

A noter, par ailleurs, la suppression pour 1966 du crédit de 100.000 francs afférent au Salon international de l'aéronautique puisque ce Salon n'a lieu que tous les deux ans.

##### — *Les mesures nouvelles :*

Les mesures nouvelles portent essentiellement sur des transformations, créations et transferts d'emplois.

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

Les créations d'emplois prévues portent sur :

— 1 poste d'inspecteur général à l'administration centrale dont l'activité doit être particulièrement orientée vers le transport aérien et ses problèmes financiers ;

— 8 emplois de techniciens pour l'exploitation de l'ensemble électronique installé au centre de contrôle régional nord ;

— 22 emplois des corps administratifs des services extérieurs par transformation de 22 emplois d'agents contractuels de 3<sup>e</sup> catégorie ;

— 165 emplois dans les services de la navigation aérienne pour faire face à l'accroissement du trafic qui nécessite en particulier l'ouverture de nouveaux secteurs de contrôle dans les centres de contrôle régionaux et de nouvelles sections de coordination de la circulation aérienne générale.

Ces emplois nouveaux se décomposent comme suit :

*Corps des ingénieurs :*

1 ingénieur en chef occupant un emploi fonctionnel.

*Corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne :*

3 officiers contrôleurs principaux ;  
30 officiers contrôleurs de 1<sup>re</sup> classe ;  
16 officiers contrôleurs de 2<sup>e</sup> classe.

—  
49

*Corps des électroniciens de la sécurité aérienne :*

3 électroniciens principaux ;  
20 électroniciens de 1<sup>re</sup> classe ;  
60 électroniciens de 2<sup>e</sup> classe.

—  
83

*Corps des techniciens de la navigation aérienne :*

2 chefs techniciens ;  
6 techniciens supérieurs ;  
4 techniciens de classe exceptionnelle ;  
20 techniciens de classe normale.

—  
32

En contrepartie, seraient supprimés les emplois ci-après :

1 ingénieur en chef ;  
51 aides-techniciens.

— 9 emplois d'agents contractuels ayant le statut du C. N. R. S. pour l'étude de certains problèmes atmosphériques ; en contrepartie,

est proposée la suppression de deux emplois d'ingénieurs de la météorologie ;

— 1 emploi de contrôleur technique en vol de la formation aéronautique nécessité par l'augmentation du nombre des installations d'aide à la navigation aérienne qui rend nécessaire un accroissement des heures de vol que doivent effectuer les avions laboratoires chargés du contrôle de ces installations.

2° *Les transferts et réintégrations.*

Les transferts d'emplois du budget des Territoires d'Outre-Mer à celui de l'Aviation civile ainsi que la réaffectation au Secrétariat général de l'Aviation civile de fonctionnaires précédemment en service à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar portent sur les effectifs suivants :

— 17 agents des personnels administratifs des services extérieurs à savoir :

- 2 sous-chefs de service administratif ;
- 2 secrétaires administratifs de classe exceptionnelle ;
- 3 secrétaires administratifs de classe normale ;
- 8 commis administratifs ;
- 2 agents de bureau.

— 40 techniciens de la navigation aérienne ;

— 1 inspecteur général de la météorologie ;

— 9 ingénieurs de la météorologie de 2° classe ;

— 6 ingénieurs des travaux de la météorologie ;

— 2 ingénieurs des travaux météorologiques ;

— 7 ingénieurs des travaux météorologiques ;

— 3 ingénieurs adjoints des travaux de la météorologie ;

— 122 agents des cadres territoriaux des Territoires d'Outre-Mer mis à la disposition des services d'Etat de l'Aviation civile et répartis comme suit :

	EMPLOIS	
	des cadres territoriaux.	de journalier.
Comores .....	16	2
Côte française des Somalis.....	26	4
Nouvelle-Calédonie .....	19	15
Polynésie française.....	34	6

— 13 agents contractuels des bases aériennes.



### 3° *Les économies.*

Par suite d'économies jugées possibles, les emplois suivants sont supprimés :

— à l'Administration centrale :

- 1 administrateur civil de 2<sup>e</sup> classe ;
- 1 caissier payeur ;
- 1 sténodactylographe.

— 98 militaires mis à la disposition de la météorologie nationale :

- 24 sergents et sergents-chefs ;
- 9 caporaux ;
- 65 soldats.

### 4° *Les ajustements de dotation.*

Ces ajustements concernent principalement :

— d'une part, certains crédits de personnel qu'il est nécessaire de revaloriser pour tenir compte, soit du vieillissement des cadres et de la situation réelle de la pyramide hiérarchique, soit de l'extension des tâches de certains services et notamment du développement du travail de nuit ;

— d'autre part, de la dotation de certains chapitres de matériel, comme conséquence du développement des activités du Secrétariat général à l'Aviation civile, développement qui est lié à la progression continue du trafic aérien et qui entraîne les créations d'emplois exposées par ailleurs.

Nous avons signalé dans notre rapport n° 23, Annexe n° 30, sur le budget de l'Aviation civile 1965 que l'Aviation civile avait défini à terme les objectifs à atteindre en 1966 quant à ses effectifs.

Nous aurions aimé connaître les modifications éventuelles à envisager pour ce programme et également les prévisions pour la durée du V<sup>e</sup> Plan.

Ces renseignements n'ont pu nous être fournis et nous le regrettons d'autant plus vivement que les créations ou transformations d'emplois prévues pour 1966 sont notables. 340 créations contre 179 suppressions, dont 98 représentant des effectifs militaires mis antérieurement à la disposition de la Météorologie nationale.

## B. — TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les crédits concernant les interventions publiques prévus au budget de 1966 s'élèvent à 129.521.657 F, en diminution de 68.988.000 F par rapport à 1965, soit une réduction de plus du tiers.

Cette différence est la conséquence de quatre mesures nouvelles : deux importantes réductions de crédits que ne compensent que très partiellement deux majorations de dotations.

### 1° *Les réductions de crédits.*

— sur le chapitre 41-92 : contribution de la République au fonctionnement de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara. Il apparaît possible de réduire les crédits de 5 millions et de les ramener à 18.450.239 F.

— sur le chapitre 45-81 : transports aériens, rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant la Polynésie française. Les crédits prévus pour la subvention à la Compagnie nationale Air France qui pour 1965 s'élevaient à 70 millions seraient supprimés. Des prévisions de recettes des lignes internationales faisant l'objet de cette subvention laissent apparaître pour 1966 un léger excédent.

### 2° *Les augmentations de crédits.*

Ces augmentations concernent :

— un accroissement de 4.212.000 francs de la contribution de la France à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar ;

— une augmentation de 1.800.000 francs du crédit affecté au dégrèvement du carburant avion pour tenir compte de l'accroissement prévisible de la consommation de kérosène.

## II. — Les dépenses en capital.

On trouvera ci-après l'énumération des différents chapitres concernant les dépenses en capital.

### Chapitre 53-20. — *Equipement de l'aviation civile en matériel aéronautique.*

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	1.950.000 F
— et les crédits de paiement correspondants à.....	700.000 F

Ces dotations sont destinées à l'achat de rechanges pour une appareil *Potez 840* et 2 appareils *Mystère 20*.

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	8.350.000 F
— et les crédits de paiement à.....	4.500.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	401.300.000 F
— et les crédits de paiement à.....	340.000.000 F

### Chapitre 53-90. — *Equipement des aéroports et routes aériennes Métropole.*

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	115.400.000 F
— et les crédits de paiement à.....	106.000.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	15.000.000 F
— et les crédits de paiement à.....	14.000.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	14.100.000 F
— et les crédits de paiement à.....	12.300.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	47.000.000 F
— et les crédits de paiement à.....	37.500.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	3.300.000 F
— et les crédits de paiement à.....	3.000.000 F

Chapitre 66-70. — *Formation aéronautique.  
Subventions pour l'acquisition d'appareils légers.*

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	5.900.000 F
— et les crédits de paiement à.....	4.500.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	500.000 F
— et les crédits de paiement à.....	500.000 F

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

— les autorisations de programme demandées s'élèvent à.....	18.000.000 F
— et les crédits de paiement à.....	12.000.000 F

De même que pour les dépenses ordinaires, nous souhaitons comparer les crédits par chapitre prévus pour 1966, première année d'exécution du V<sup>e</sup> Plan avec les prévisions de ce Plan. Il nous a été indiqué que le détail des opérations du plan n'était pas encore arrêté et que, par conséquent, aucune comparaison valable ne pouvait être effectuée.

Nous le regrettons d'autant plus que nous avons déjà le sentiment, basé sur deux ou trois exemples, peut-être mineurs, mais néanmoins significatifs, que le V<sup>e</sup> Plan sera quelque peu bousculé dès la première année.

## CHAPITRE II

### LE SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE (S. G. A. C.)

#### I. — Les moyens du S. G. A. C.

##### A. — REGROUPEMENT DES SERVICES

Nous avons déjà souligné à diverses reprises combien étaient regrettables la dispersion et la vétusté des locaux dans lesquels fonctionnent les différents services du S. G. A. C.

Il devient de plus en plus urgent de doter cette Administration du minimum d'organisation immobilière moderne lui permettant d'assurer sa mission tout en ne donnant pas l'impression à ceux qui s'aventurent dans ses locaux désuets de retourner au temps des diligences.

Un projet que nous avons approuvé envisageait la construction de nouveaux bâtiments et le regroupement des services sur l'îlot Convention—Croix-Nivert—Javel—Lecourbe.

Or les crédits d'engagement de 17,4 millions de francs prévus ont été purement et simplement supprimés les études ayant été plus longues que prévues et rien n'est envisagé dans le budget de 1966 encore que l'on nous laisse entendre que l'affaire pourrait être reprise en 1967.

Entre-temps, bien entendu, les études continuent mais les prix montent et les inconvénients actuels demeurent. Nous insistons de très vive façon pour que cette question soit définitivement reprise.

En revanche, pour l'E. N. A. C. une autorisation de programme de 14 millions (chapitre 56-40, art. 2) qui s'ajoute aux crédits disponibles et à un transfert de 5 millions de francs du chapitre 33-90 permettra de lancer la 1<sup>re</sup> tranche de construction des bâtiments techniques dans le complexe aéro-spatial de Toulouse-Lespinet et l'Ecole pourra fonctionner à Toulouse le 1<sup>er</sup> octobre 1968 si la 2<sup>e</sup> tranche de travaux est inscrite au budget de 1967.

Le Secrétariat général à l'Aviation civile dispose d'un certain nombre de services extérieurs, dont certains relèvent totalement ou partiellement de l'autorité de la Direction de la Navigation aérienne.

Ces derniers sont les suivants :

a) *En Métropole* :

- le Service technique de la Navigation aérienne, service technique central qui a son siège à Paris ;
- le Service de l'Information aéronautique (Paris) ;
- le Centre d'expérimentation de la Navigation aérienne (Paris) ;
- les aéroports principaux de Bordeaux-Mérignac et Marseille-Marignane ;
- les régions aéronautiques. { Nord - Paris ;  
Sud-Ouest - Bordeaux ;  
Sud-Est - Aix-en-Provence.

Chaque région aéronautique comporte un service de la navigation aérienne et comprend un certain nombre de districts aéronautiques ayant sous leur autorité un nombre déterminé d'aérodromes.

L'Ecole nationale de l'Aviation civile (Paris).

b) *Hors Métropole* :

Les Services extérieurs de l'Aviation civile dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer :

- Direction régionale de l'Aviation civile aux Antilles et en Guyane ;
- Service de l'Aviation civile aux Comores (Moroni) ;
- Service de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides (Nouméa) ;
- Service de l'Aviation civile en Polynésie française (Papeete) ;
- Service de l'Aviation civile de la Côte française des Somalis (Djibouti),

comportent un service propre à la Navigation aérienne placé sous les ordres d'un fonctionnaire des Corps de la Navigation aérienne.

Dans l'état actuel des choses, l'évolution d'Eurocontrol n'influera pas sur l'Organisation territoriale des Services extérieurs de la Navigation aérienne.

\*  
\* \*

### B. — SAUVETAGE EN MER

Le crédit a été réduit de 1.550.000 F (chap. 34-23) avec l'indication que les 6 avions du service SAR n'auraient pas à subir de révision en 1966 ce qui réduit les dépenses par rapport à 1965.

Nous voudrions être assurés que le *Bermuda*, affecté à la Polynésie et qui exécute périodiquement des exercices SAR, ne sera pas conduit à des travaux importants. Cet hydravion n'appartient pas au S.G.A.C. mais étant donné que ses rotations deviennent de moins en moins fréquentes pour la desserte civile des îles, les exercices SAR prennent une importance relative de plus en plus grande et nous aimerions être assurés que la R. A. I. ne demandera pas de contribution importante d'entretien au S.G.A.C. pour ses services.

\*  
\* \*

### C. — ÉVOLUTION DU PARC AÉRIEN DU S. G. A. C. ENTRE 1964 ET 1965

Un état comparatif du parc du S. G. A. C. entre le 31 décembre 1964 et le 1<sup>er</sup> octobre 1965, fait apparaître les résultats suivants :

#### I. — PARC AVIONS

##### a) Acquisitions 1965.

CATEGORIE D'APPAREIL	DATE	PROVENANCE	AFFECTATION	NOMBRE
Max Holste - Broussard ....	21-9-65	Armée de l'Air, par les Domaines.	Centres Para et S. F. A.	20
Morane 733.....	7-7-65		S. F. A.....	12
Morane-Saulnier 892 - Commodore.	22-3-65	De M. Saulnier.....	S. M. F. A. Aéro-clubs....	15
Zlin .....	21-7-65 30-8-65	Société Ompinol.....	S. M. F. A. Challes - les - Eaux.	10
				57



**I. — PARC AVIONS (suite).**

**b) Appareils réformés.**

Haviland-Dragon .....	2
Morane 317.....	2
Morane 500.....	3
Morane 502.....	8
Nord 1001.....	1
Nord 1002.....	8
Stampes .....	5
Tiger Moth.....	17
<hr/>	
	46

**c) Appareils cédés  
aux Associations privées.**

N. C. 853.....	2
N. C. 859.....	1
Nord 1002.....	4
Sipa 901 ou 903.....	1
Stampes .....	2
<hr/>	
	10

**II. — PARC PLANEURS**

**a) Acquisitions 1965.**

Edelweiss .....	6
-----------------	---

**b) Appareils réformés,  
remis aux Domaines**

**pour cessions aux Aéro-clubs.**

Breguet 900.....	1
Bijave .....	1
C. 800.....	1
N. 2000.....	2
Weche .....	1
<hr/>	
	6

Les crédits inscrits au budget de 1966 permettront l'achat de :  
— 2 bimoteurs légers pour la formation des personnels des corps techniques ;

— 15 avions remorqueurs destinés à remplacer les appareils remorqueurs (*Tiger Moth*, *Stampes*, *Morane 500* et *502*) qui seront réformés en 1966. Ces appareils seront, en principe, mis à la disposition du secteur privé.

L'annexe n° 1 fait le point du parc actuel du S. G. A. C. et de l'affectation des appareils.

Cette annexe est d'autant plus intéressante à consulter qu'elle comprend la flotte mise à la disposition des sports aériens et centres interclubs.

\*  
\* \*

**II. — La formation du personnel navigant.**

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

Nous rappelons qu'il existe deux méthodes de recrutement pour les élèves pilotes de ligne :

Les élèves débutants constituant le stage A recrutés depuis 1960 par voie de concours parmi des candidats titulaires du baccalauréat mathématiques, et ayant subi avec succès les tests

physique et psychotechnique. Ces élèves, qui n'ont pas besoin d'une expérience aéronautique préalable, font, une fois admissibles, l'objet d'une sélection en vol au centre de Saint-Yan dépendant du S. G. A. C.

Une fois définitivement admis, la formation et l'instruction sont assurées successivement à l'École nationale de l'Aviation civile qui elle aussi dépend du S. G. A. C. et qui dispense l'enseignement théorique.

Puis à Saint-Yan au service de la Formation aéronautique du S. G. A. C. où a lieu l'instruction de base en vol, dont le stade terminal conduit à l'octroi d'un brevet de pilote professionnel et de qualification de vol aux instruments.

La qualification sur appareil commercial et adaptation en ligne en vue de la présentation aux épreuves pratiques du brevet de pilote de ligne est effectuée à l'école gérée par la Compagnie nationale Air France et qui reçoit, à ce titre, des indemnités du S. G. A. C.

Ainsi s'effectue en trois étapes et dans trois écoles : Saint-Yan, E. N. A. C. et école d'Air France, la formation *ab initio* des élèves du stage A.

Le stage B s'adresse aux pilotes titulaires d'un brevet militaire ou d'un titre civil de pilote professionnel pour les amener à la qualification de pilote de ligne.

Les limites d'âge d'entrée se situent entre 28 et 30 ans et les stagiaires B doivent justifier d'une expérience aéronautique, d'une culture générale et d'aptitudes médicales suffisantes.

Cette mission est assurée par l'école d'Air France qui travaille donc pour l'ensemble des compagnies aériennes.

Les effectifs sont fixés d'après les besoins par un Conseil qui, sous la présidence du Directeur des transports aériens, groupe les principaux responsables du S. G. A. C. et des organismes d'instruction d'Air France.

Le budget de 1966 comporte au chapitre 34-81 un relèvement de 2.750.000 F rétablissant une partie des crédits annulés au budget de 1964 à la suite de la réduction du recrutement.

Cette somme se décompose ainsi :

Reprise des stages B 6 .....	1.850.000 F
Stage A (évolution technique, passage aux avions à réaction, phase terminale) .....	500.000
Stage A, évolution technique (phase de début) ..	400.000
	<hr/>
	2.750.000 F

Il devient nécessaire en effet de remplacer, pour chacun des 30 pilotes de la promotion prévue en 1966, 10 à 11 heures de vol sur *D C 3* par le même temps sur *Caravelle*.

Il convient également de remplacer pour les stagiaires *ab initio* le *Stampe* par le *Morane 733*.

Les effectifs des élèves sont les suivants :

*Stages A :*

94 élèves de recrutement A des promotions 1961 à 1964, dont les dates de mise en ligne s'échelonnent de 1967 à 1970.

Qualification de pilote de ligne : 20 élèves du stage A 4 (recrutement 1961).

Qualification de pilote professionnel I.F.R. :

23 élèves du stage A 5 (recrutement 1962) ;

28 élèves du stage A 6 (recrutement 1963).

Formation théorique à l'Ecole nationale de l'Aviation civile :  
23 élèves du stage A 7 (recrutement 1964) ;

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des effectifs de 1961 à 1965 :

ANNEES de début de stages.	STAGES A (recrutement <i>ab initio</i> ).	STAGES B (transformation de pilotes civils ou militaires).	STAGES T1 (transformation de copilotes en pilotes).
1961 .....	30	69 (1)	
1962 .....	30	152 (1)	14
1963 .....	30		17
1964 .....	23		15
1965 .....	40		

(1) Compte tenu de l'interruption de certains stages le nombre des pilotes formés s'élève à 144.

En 1964-1965 l'Ecole nationale de l'Aviation civile a accueilli en ce qui la concerne 898 élèves répartis dans 19 stages de formation *ab initio* du personnel au sol et du personnel navigant.

Leur répartition en 1964-1965 était approximativement la suivante :

	Prévisions pour 1966.
118 fonctionnaires stagiaires.....	147
52 élèves pilotes de ligne.....	63
277 fonctionnaires des services techniques du S. G. A. C. ....	314
168 ressortissants étrangers.....	159
203 militaires de l'Armée de l'Air et de l'Aéronau- tique navale.....	220
80 élèves titulaires français non fonctionnaires du S. G. A. C.....	59
898	962

\*

\* \*

### III. — L'aviation d'affaires.

L'Etat est en mesure d'apporter sa participation à l'équipement des aérodromes, dont il n'est pas propriétaire, et qui sont utilisés principalement pour la formation aéronautique et le tourisme aérien dans les conditions qui ont été fixées par le décret n° 57-551 du 29 avril 1957.

Les dispositions essentielles de ce texte prévoient que, sous réserve que l'aérodrome intéressé soit ou puisse être ouvert à la circulation aérienne publique et que son créateur s'engage à le maintenir en service pendant une période d'au moins vingt années, l'Etat pourra accorder une subvention, en espèces ou en nature (le plus généralement sous forme d'attribution de hangars) représentant un maximum de 30 % des dépenses d'équipement entraînées par la création ou l'aménagement dudit aérodrome, et qui, en outre, ne pourra par aérodrome, dépasser un plafond absolu, actuellement fixé à 120.000 francs (Arrêté ministériel du 16 mars 1964.)

Les crédits nécessaires à l'octroi de ces subventions sont ouverts au budget d'équipement du Ministère des Travaux publics et des Transports - Secrétariat général à l'Aviation civile (Service de la Formation aéronautique), au chapitre 66-71, article unique.

Le montant total des subventions accordées en 1965 (à la date du 1<sup>er</sup> juillet) est de 355.415 francs.

Ces subventions ont été accordées pour les aérodromes de :

Royan-Médis (Charente-Maritime) ;	Marmande - Virazeil (Lot-et-Garonne) ;
Dijon-Val-Suzon (Côte-d'Or) ;	Longuyon - Villette (Meurthe-et-Moselle) ;
Béziers-Vias (Hérault) ;	Saint-Etienne-Bouthéon (Loire) ;
Pont-Saint-Esprit (Gard) ;	Amboise-Dierre (Indre-et-Loire) ;
Montlouis-la Guillaue (Pyrénées-Orientales) ;	Saint-Martin-de-Londres (Hérault).

Le montant des crédits actuellement disponibles, soit 217.985 francs, ainsi que les crédits inscrits au budget de 1966, soit 500.000 francs, seront répartis selon la procédure prévue par le décret 57-551 du 29 avril 1957, et après avis de la Sous-Commission de l'Aviation légère.

Compte tenu du nombre des demandes en instance, la totalité des crédits sera utilisée.

Il est regrettable que davantage de terrains ne puissent être utilisés surtout au moment où nous constatons un regain d'intérêt pour l'aviation dite « d'affaires ».

La thèse défendue par l'Administration et qui prévoit des centres d'éclatement bien équipés à partir desquels des liaisons aériennes légères ou routières seraient assurées avec des terrains secondaires paraît séduisante mais l'aviation d'affaires ne se développera pas si ces centres ne sont ni assez nombreux ni assez bien répartis pour couvrir le territoire.

La réalisation de l'aviation d'affaires et son extension exigent un certain nombre de conditions :

1° Matériel convenable permettant autant que possible le vol tous temps ;

2° Des pilotes habitués et qualifiés pour le vol aux instruments ;

3° Enfin une infrastructure suffisante.

Or, si nous prenons ces trois critères, nous constatons avec regret qu'ils ne sont que très rarement réunis.

En Europe, la France et l'Allemagne fédérale viennent en tête de l'aviation de voyage avec 4.500 appareils dont 50 bi-moteurs en France et 1.500 appareils dont 200 bi-moteurs en Allemagne, et si la progression est remarquable puisque la vente des avions tri et quadriplaces passe en France de 58 en 1962 à 172 en 1964, il n'en est pas moins vrai que pour l'instant il s'agit avant tout de tourisme beaucoup plus que de liaison d'affaires.

Le prix des avions équipés pour le vol aux instruments et en tous temps est tel que peu de sociétés ont encore les moyens de les acquérir et surtout de les entretenir.

La plupart des avions monomoteurs sont en bois et de construction artisanale et il conviendrait de plus en plus d'arriver à une conception industrielle en grande série.

Quant aux aérodromes, sur 316 recensés en France, 236 sont souvent inutilisables après les pluies et ne comportent aucune organisation d'accueil ou de service ni aucune aide à la navigation ou à l'atterrissage.

Il faudrait, à l'issue du V<sup>e</sup> Plan, ajouter aux 45 aérodromes existants et pourvus d'une approche goni, au moins 84, et ajouter également aux 37 existants et équipés de radioguidage un minimum de 26.

Enfin, et en dernier lieu, un effort devrait être fait pour la formation des pilotes et surtout des navigateurs de manière à qualifier L. F. R. le plus grand nombre possible de pilotes privés.

\*  
\* \*

#### IV. — L'aide de l'Etat aux aéro-clubs.

Les principales aides accordées par l'Etat aux aéro-clubs sont :

##### A. — LES PRIMES POUR L'ACQUISITION DU MATÉRIEL VOLANT

###### a) Avions :

Le nombre de primes pour avions attribuées en 1962 était de 200. Il est passé en 1963 à 318 et en 1964 à 256, compte tenu du prix plus élevé des appareils (tri et quadriplaces) et des équipements radio-électriques dont ils sont munis.

A ce jour, les primes attribuées en 1965 s'élèvent à 156 pour un montant en autorisation de programme de 2.615.000 F.

Plus de 100 demandes seront examinées lors de la dernière réunion de l'année de la Commission consultative qui se tiendra en octobre prochain.

b) *Planeurs* :

Les primes accordées pour les planeurs sont passées de 44 en 1962 à 57 en 1963 et 89 en 1964.

A ce jour, en 1965, 82 primes d'achat planeurs ont déjà été accordées.

L'examen des demandes en instance pour la dernière réunion de la Commission consultative portera sur environ 30 planeurs.

c) *Parachutes* :

En ce qui concerne les parachutes, 141 primes ont été accordées en 1964. A ce jour, en 1965, 169 primes ont été versées et l'examen de la dernière Commission consultative portera sur environ 110 demandes.

Quelques changements sont intervenus dans la réglementation.

Les décret et arrêté d'application du 16 avril 1964 ont eu pour but :

— d'une part, d'étendre aux avions construits dans l'un des pays membres de la Communauté Economique Européenne et acquis par une association de sports aériens française le bénéfice des subventions ;

— d'autre part, de relever à 80 % du prix du matériel les primes pour planeurs biplaces construits en France et acquis par une association française.

Par ailleurs, l'arrêté d'application du 16 mars 1965 modifiant celui du 11 janvier 1963, a accordé pour les moteurs construits dans un des pays membres de la Communauté Européenne et acquis par les associations françaises, la prime de 50 F par cheval réservée jusqu'alors aux moteurs français.

Les crédits inscrits au budget de 1966, inférieurs à ceux de 1965, permettront-ils de satisfaire les demandes qui seront présentées à ce titre. Le Gouvernement est paraît-il persuadé. Pour notre part, nous faisons quelques réserves à ce sujet.

**B. — PRIMES DE RENDEMENT  
ET SUBVENTIONS AUX ASSOCIATIONS DE SPORTS AÉRIENS**

Le crédit réparti à ce titre pour l'année 1965 :

Vol à voile.....	290.000 F
Parachutisme .....	140.000 F,

a permis d'attribuer suivant un barème déterminé, tenant compte de l'activité générale des brevets ou certificats de performance obtenus, des subventions à 72 centres de vol à voile et à 22 centres de parachutisme ou aéro-clubs intéressés.

Les crédits de 1966 permettront de faire face aux mêmes besoins.

**C. — PRIMES EN FAVEUR DE LA FORMATION DES JEUNES**

Sur 516.000 F prévus à ce titre au budget de 1965, il sera attribué au cours de l'année environ :

700 primes de vol à moteur ;

800 primes de vol à voile ;

et 200 primes de parachutisme,

pour les jeunes de moins de 21 ans ou sursitaires de leurs obligations militaires.

Les crédits inscrits au budget de 1966 devraient permettre d'accomplir un effort semblable dans le cadre d'une activité équivalente de l'aviation légère et sportive, en faveur de la formation aéronautique des jeunes.

**D. — SUBVENTIONS AUX AÉRO-CLUBS  
POUR LES REVISIONS GÉNÉRALES DE MATÉRIEL CÉDÉ**

Les crédits votés à ce titre au budget de 1965, soit 880.000 F, permettront l'attribution d'une prime de 50 F par planeur et le règlement au taux moyen de 7.000 F des participations financières



aux revisions générales des planeurs cédés par l'entremise des Domaines aux centres interclubs de vol à voile.

Les crédits inscrits à ce titre au budget de 1966 permettront d'accomplir un effort semblable.

E. — DÉGRÈVEMENT DU CARBURANT UTILISÉ PAR LES AÉRO-CLUBS

En 1964, le crédit prévu à ce titre, soit 4.500.000 F, a été entièrement utilisé.

Aucun changement n'est intervenu dans la réglementation, le dégrèvement s'effectuant toujours à 0,6173 F par litre et à 65 % de carburant consommé.

L'état des engagements déjà faits en 1965 pour le règlement des deux premiers trimestres laisse prévoir l'utilisation complète avant la fin de l'année, du crédit identique prévu à ce titre.

La situation sera la même en 1966.

## CHAPITRE III

### INFRASTRUCTURE ET AERODROMES

Sur un total de 603 millions de francs figurant au titre V pour les autorisations de programme, 401,3 millions de francs sont consacrés aux dépenses d'études et de prototypes dont nous verrons la part prépondérante prise par le *Condorde*.

#### I. — Métropole.

115.400.000 francs sont consacrés aux autorisations de programme pour la Métropole assortis de 106.000.000 de crédits de paiement dont 53.100.000 seulement en mesures nouvelles.

Les bases aériennes n'y figurent que pour 27.900.000 francs, l'immeuble de l'aviation civile ne faisant l'objet que d'une ligne sans dotation.

Les aires de manœuvre comptent pour 10.300.000 francs, les bâtiments techniques pour 4.400.000 francs, les centrales électriques et le balisage pour 9.800.000 francs, la recherche concernant les barrières d'arrêt pour 400.000 francs et le gros matériel pour 2.000.000 de francs.

A ces autorisations de programme s'ajoutent 1.000.000 de francs pour acquisitions immobilières et en face du total de 27.900.000 francs de crédits d'engagement nous ne trouvons pour ce chapitre que 10.000.000 de francs de crédits de paiement, ce qui nous laisse mal augurer de la réalisation des travaux.

Notons cependant avec satisfaction que les aérodromes secondaires voient leurs possibilités s'accroître et parmi ceux-ci : Beauvais, Brest, Calvi, Perpignan et Rennes, laissant ainsi espérer un développement plus rapide des relations métropolitaines.

De même la sécurité se trouvera accrue des travaux de balisage et de centrales de secours.

Toutes ces autorisations figurent à l'article 1<sup>er</sup> du chapitre 53-90. A l'article 2 du même chapitre, nous constatons avec plaisir que sur un total de 70.000.000 de francs de crédits d'engagement et de 39.000.000 de crédits de paiement, 55.575.000 et 32.300.000 respectivement sont consacrés aux télécommunications et en particulier à l'achat et installation de radars.

La météorologie nous apparaît en revanche comme relativement moins bien dotée alors qu'elle semble bien être la base de la navigation aérienne et qu'elle nécessite l'étude des courants aux altitudes comprises entre 12.000 et 30.000 mètres dans la perspective de l'aviation supersonique.

Parmi les études et expérimentations de grande envergure, citons l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne, l'atterrissage tous temps (visibilité déjà réduite de 800 à 400 mètres pour la Caravelle et plafond abaissé de 60 à 30 mètres).

Les aéroports destinés au *trafic international* sont en nombre suffisant. Mais, il est nécessaire de poursuivre leur équipement pour leur permettre de recevoir un trafic régulièrement croissant de 10 à 15 % par an, selon les hypothèses. Chaque aéroport pose des problèmes différents (allongement de piste à Nice, aménagement de la piste de secours de Marseille, déplacement éventuel de l'aérodrome de Lyon-Bron, etc.). La création d'un aéroport international pour la métropole régionale de Metz-Nancy a paru pouvoir être reportée au VI<sup>e</sup> Plan.

Le trafic commercial *intérieur* est en pleine croissance et ce trafic se poursuivra à une très forte cadence pendant le V<sup>e</sup> Plan. Les aéroports desservis par les lignes intérieures devront donc eux aussi faire l'objet d'aménagements importants, tant sur le plan de l'équipement technique que sur celui de l'équipement commercial.

Le développement de *l'aviation de voyage* (affaires et grand tourisme) qui s'est amorcé ces dernières années exige un effort portant sur l'allongement et l'équipement d'un assez grand nombre de plates-formes supportant actuellement des aérodromes de classe D. En définitive, le programme retenu comporte un petit nombre d'opérations à financer presque exclusivement par les collectivités locales et semble abandonner les premières études du V<sup>e</sup> Plan.

## II. — Hors Métropole. (Chapitre 58-90.)

Les voyages successifs du rapporteur de la Commission des Finances et de certains membres de cette Commission dans le Pacifique, la mer des Caraïbes ou l'océan Indien nous ont conduits à un certain nombre d'observations que nous jugeons essentielles sur ce budget qui compte 47 millions de francs en autorisations de programme et seulement 13 millions de francs en crédits de paiement.

Dans une enveloppe de crédits fatalement limitée les priorités données à certains travaux par rapport à d'autres ne nous ont pas toujours paru judicieuses eu égard à l'urgence et parfois à la sécurité.

### *Pacifique.*

L'Équipement de la Polynésie française en ce qui concerne les îles de la Société et les Tuamotu a bénéficié d'une infrastructure dont nous serions les premiers à nous réjouir si nous n'avions le sentiment que d'autres travaux que nous jugeons essentiels et urgents ont été retardés ou omis.

Une piste de 2.100 mètres a été créée sur l'atoll de Rangiroa pour servir à la fois au tourisme et éventuellement de déroutement de Tahiti-Faaa alors que les militaires ne se refusaient nullement à accueillir à Hao, sur leur base-vie, les avions en difficulté à Faaa.

L'ensemble : Îles de la Société Tuamotu est actuellement ainsi doté de 3 pistes de classe internationale pour quadrijet dont une militaire (Hao) et deux civiles (Faaa et Rangiroa) et de 4 pistes pouvant recevoir des D. C. 4 et même des Bréguet 2 ponts et D.C. 6 dont deux militaires (Mururoa et Fangataufa) et deux civiles : Raïatea, Bora-Bora.

Une cinquième est en cours de construction à Anaa pour des buts essentiellement touristiques.

Pendant le même temps les Marquises ne sont même pas dotées d'un aérodrome de secours qui n'en est qu'au stade des études et qui serait situé à Nuku-Hiva à 1.400 kilomètres de Tahiti, et il faut toujours environ trois semaines pour aller de Papeete aux Marquises et en revenir.

Mais il y a plus grave encore. Aux Nouvelles-Hébrides, condominium franco-anglais où nos intérêts sont prépondérants, et où nous sommes confrontés avec les Britanniques, l'aérodrome principal situé à Port-Vila dans l'île de Vaté est dans un tel état que la compagnie U. T. A. est obligée d'annuler 3 vols sur 4 de son D. C. 4 et qu'elle envisage de renoncer complètement à cette desserte.

Cela laisserait le champ entièrement libre aux Fidji Airways qui avec des avions plus légers type Heron peuvent encore espérer se poser sauf par trop grosse pluie (fréquente à Vaté), mais qui ne peuvent transporter un fret que l'absence de port rend parfois indispensable pour la vie même de l'archipel.

Enfin il n'existe pratiquement pas d'aérodrome de déroutement de Nouméa-Tontouta en dehors de Nandi aux îles Fidji et de Sydney, soit à plus de 1.500 kilomètres, alors que Faaa ne pouvait, paraît-il, pas se contenter d'un déroutement de 1.000 kilomètres à Hao pour des avions venant de Los Angeles.

Nous faisons observer que les D. C. 8 maintenant munis de réacteurs turbophan de l'U. T. A. vont effectuer sans escale le trajet Singapour-Nouméa et que la situation sera d'autant plus inquiétante que le climat de Tontouta et ses abords sont singulièrement plus tourmentés qu'à Tahiti-Faaa.

Un terrain de déroutement pour Tontouta pourrait être trouvé à Santo (Pekoa) mais tout cela en est au stade des avant-projets ; 500.000 F sont prévus en tout et pour tout pour l'ensemble Port Vila-Pekoa, ce qui ne permettra certainement pas de mettre la piste de Port Vila hors d'eau et de voir ainsi la fin d'une situation scandaleuse.

Quant à l'extension de la piste de Tontouta, travail difficile exigeant l'assèchement d'un marais et l'arasement d'une bosse, rien n'est prévu sinon un complément d'équipement technique certes très intéressant et des travaux immobiliers.

Enfin nous évoquerons avec plus de modestie l'aérodrome des Wallis que nous n'avons pas visité mais qui, paraît-il, est dans le même état que celui de Port Vila.

### *Océan Indien.*

A la Réunion, 5.000.000 de francs sont prévus pour l'allongement de la piste de Gillot et des travaux divers.

Nous ne reviendrons pas sur les critiques déjà formulées dans notre rapport de 1964 sur le choix d'un site qui interdit toute

extension ultérieure mais en revanche nous craignons que les Comores ne soient négligées alors que leurs relations radio et météo sont encore trop précaires et rendent pendant les perturbations atmosphériques fréquentes les déplacements inutilement dangereux. (Se reporter à notre rapport de mission n° 158 du 30 avril 1964).

Nous aurons l'occasion, en examinant le projet concernant l'A. S. E. C. N. A., d'évoquer sommairement la construction de l'aérodrome d'Ivato étudiée dans le même rapport.

### *Mer des Caraïbes.*

Si nous avons salué avec plaisir l'ouverture de l'aérodrome de Fort-de-France aux quadrijets, ce qui place ainsi sur un pied de quasi-égalité la Martinique et la Guadeloupe le problème de Cayenne-Rochambeau reste posé. La piste mal revêtue est trop courte et ne peut accueillir les jets qui se sont ainsi détournés de cette desserte.

Or l'implantation par le C. N. E. S. d'une base de tir en Guyane semble devoir relancer le projet de création d'une piste accessible à plus gros et plus lourd que les D. C. 4 actuels. La dépense ne devrait pas être couverte par la seule aviation civile mais devrait comporter une participation du C. N. E. S. et probablement des armées.

Rien n'est prévu à cet effet dans le présent budget.

Toutes ces observations doivent s'accompagner de la mention des difficultés qu'entraînent pour toutes ces réalisations l'interférence du Ministère chargé des D. O. M. et des T. O. M., élément de décision pour les territoires considérés, et des S. G. A. C., maître d'œuvre par délégation, et enfin la structure très spéciale du Condominium des Nouvelles-Hébrides exigeant l'accord et la participation conjoints franco-britanniques.

Toutefois nous pouvons nous réjouir — modérément — en attendant d'en voir la concrétisation dans les budgets annuels de constater l'inscription au V<sup>e</sup> Plan des allongements de piste de Nouméa-Tontouta, Cayenne-Rochambeau et malgré nos réserves Saint-Denis-de-la-Réunion—Gillot.

**Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française  
de 1961 à 1964 (1).**

(En unités de trafic) (2).

AEROPORTS	1961	1962	1963	1964	POURCENTAGE de variation de 1961 à 1964.
Paris-Orly .....	3 523,3	4 064,6	4 580,6	5 052,6	+ 43,4
Paris-Le Bourget....	1 287,8	1 329,5	1 501,7	1 762,4	+ 36,8
Nice .....	757,4	891,1	948,9	1 056,0	+ 39,4
Marseille .....	901,0	1 102,5	912,2	888,3	— 1,5
Le Touquet.....	981,2	996,1	854,2	723,6	— 26,3
Mulhouse-Bâle .....	239,7	245,0	302,4	337,2	+ 40,6
Lyon .....	193,7	197,4	245,6	313,2	+ 61,6
Calais .....	443,1	541,9	340,8	282,9	— 36,2
Ajaccio .....	136,7	155,5	166,7	213,8	+ 56,4
Bastia .....	123,8	147,8	166,0	194,6	+ 57,1
Perpignan .....	91,0	135,6	159,3	185,5	+ 103,8
Toulouse .....	199,7	247,4	197,7	176,4	— 11,6
Cherbourg .....	221,8	242,6	233,0	160,4	— 27,7
Beauvais .....	109,6	102,2	120,4	121,5	+ 10,8
Bordeaux .....	111,6	104,6	109,4	104,4	— 6,5
Pointe-à-Pitre .....	68,9	86,0	106,0	151,9	+ 120,4
Fort-de-France .....	51,2	59,1	67,6	83,3	+ 62,6
Papeete .....	31,7	45,0	57,0	68,4	+ 115,7

(1) Trafic local : payant + non payant (transit direct non compris).

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

### III. — Aéroport de Paris.

#### A. — INVESTISSEMENTS DE L'AÉROPORT DE PARIS AU COURS DES IV<sup>e</sup> ET V<sup>e</sup> PLANS

*Période 1962-1965.*

Le tableau ci-dessous rappelle les dépenses d'investissements des budgets extraordinaires des exercices 1962, 1963, 1964 et 1965. Il compare ces dépenses avec l'échéancier indicatif du plan d'équipement 1962-1965.

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

On constate que les investissements déjà réalisés ou à réaliser pendant la période 1962-1965 sont, en valeur, sensiblement identiques aux prévisions du Plan.

Mais, en fait, les dépenses d'équipement des années 1962 et 1963, exprimées en francs courants, ont été sensiblement affectées par les hausses des prix, si bien que par rapport aux objectifs physiques que s'était assigné le Plan, le retard, à la fin de la troisième année d'exécution pouvait être évalué à 50 millions de francs par rapport aux conditions économiques initiales, ce que l'on pouvait traduire en indiquant que les équipements de l'Aéroport de Paris étaient en retard d'environ six mois sur les prévisions du IV<sup>e</sup> Plan. L'Aéroport de Paris s'efforce de ne pas aggraver le retard au cours de l'exercice 1965. Le total des dépenses prévues au budget d'équipement s'élèvera pour cette année 1965, à 108 millions de francs.

L'annexe n° II énumère les travaux effectués au cours des années 1964-1965.



Il est intéressant de constater, depuis 1964, une augmentation sensible de l'autofinancement constitué par le réinvestissement de liquidités provenant des dotations aux comptes d'amortissement et de provision. Toutefois, la part d'autofinancement prévue en 1965 sera quelque peu exceptionnelle.

#### *Période 1966-1970.*

Le programme pour l'ensemble de la période de 1966 à 1970 sera marqué principalement par le commencement de la réalisation du nouvel aéroport de Paris-Nord qui absorbera de plus en plus la majorité des crédits.

Cependant, des investissements continueront à être réalisés sur l'aéroport d'Orly, afin d'augmenter la capacité de ses ouvrages, bâtiments et installations, de telle sorte qu'il puisse faire face à l'augmentation escomptée du trafic qui doit le porter à saturation (10 millions de voyageurs en 1970 et 2,5 millions au Bourget).

Les travaux porteront essentiellement sur la réfection des sections anciennes de la piste Est-Ouest actuelle (piste n° 3), sur l'agrandissement des aires de stationnement, l'aménagement et le développement de l'aérogare de voyageurs, l'extension des installations de la zone de fret et la construction de parcs à voitures supplémentaires, la construction d'une deuxième aérogare sera entreprise.

Sur l'aéroport du Bourget, seuls de modestes travaux d'aménagement des installations existantes seront entrepris pour faire face au développement du trafic dont cet aéroport est le siège, compte tenu de sa fermeture prévue après la mise en service de l'aéroport Paris-Nord.

En ce qui concerne les *aérodromes d'aviation générale*, un équipement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble est prévu pour faire face aux besoins de l'aviation de tourisme et de l'aviation d'affaires dans la région parisienne au cours de ces prochaines années tout en tenant compte des récentes options du schéma directeur.

Enfin, est prévue l'acquisition :

— des matériels nécessaires à la sécurité aérienne, afin d'achever l'équipement des pistes et le développement des aides à la navigation aérienne en vue de permettre aux aéronefs d'atterrir

avec une visibilité horizontale de 400 mètres et un plafond de 30 mètres, alors que les normes actuelles sont respectivement de 800 et de 600 mètres ;

— de véhicules spéciaux pour le transport des passagers sur les aires ;

— d'équipements destinés aux installations de dissipation de brouillard.

Nous apercevons dans le tableau ci-dessous la part de plus en plus prépondérante, que nous avons tout lieu de croire devoir être adoptée par le Plan, prise par l'aérodrome de Paris-Nord.

	1966	1967	1968	1969	1970	TOTAL
	(En millions de francs.)					
Orly .....	58,9	55,1	60,0	75,0	65,0	314,0
Le Bourget.....	4,6	4,4	5,0	5,0	5,0	24,0
Autres aérodromes.....	2,5	7,5	7,0	5,0	3,0	25,0
Opérations communes..	19,0	20,0	19,0	19,0	23,0	100,0
Paris-Nord .....	55,0	63,0	79,0	86,0	104,0	387,0
Totaux .....	140,0	150,0	170,0	190,0	200,0	850,0

Le financement de ces dépenses sera vraisemblablement assuré comme pendant la période précédente, grâce à des emprunts souscrits auprès de divers organismes prêteurs et par autofinancement provenant du réinvestissement de liquidités, dans une proportion qu'il serait prématuré de tenter de dégager dès à présent.

\*

\* \*

Pour 1966, la première année d'exécution du plan, le budget d'investissements de l'Aéroport de Paris, d'un montant global de 130 millions, comportera, semble-t-il, les opérations suivantes :

1° *Aéroport d'Orly* :

— réfection de la partie centrale de la piste n° 3 sur une surface de 80.000 mètres carrés et modernisation du balisage lumineux ;

— construction de deux postes de stationnement supplémentaires ;

— création et prolongement de voies de circulation et d'aires de stationnement dans la zone industrielle Nord ;

— début d'exécution des travaux de la deuxième tranche de la gare de fret ;

— poursuite des travaux d'aménagement de l'aérogare voyageurs par la création d'une salle de départ pour autocars au premier étage, d'une première tranche d'équipement de salles d'embarquement avec passerelles télescopiques, du conditionnement de l'air de ventilation ;

— viabilité et parcs à voitures pour desserte de bâtiments nouveaux ;

— extension des installations électriques et téléphoniques ;

— centrale frigorifique et réseau correspondant (poursuite des travaux).

*2° Aéroport du Bourget :*

— achèvement de travaux d'aménagement divers.

*3° Aéroport de Paris-Nord :*

— acquisitions immobilières ;

— premiers travaux pour la création des réseaux.

*4° Aérodromes d'aviation générale :*

— prévision d'aménagement d'un des deux aérodromes de Toussus-le-Noble—Guyancourt en vue de permettre les vols I. F. R ;

— début d'aménagement de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux pour le vol à moteur ;

— acquisition de terrains à Pontoise-Cormeilles en vue de régulariser la situation domaniale.

*5° Opérations communes :*

— acquisition de matériels nécessaires à la sécurité aérienne.

\*

\* \*

## B. — LES COMPTES ET LES PRÉVISIONS POUR 1964, 1965 ET 1966

Il nous paraît intéressant de comparer les résultats connus (1964) avec les prévisions.

### ANNÉE 1964

Les charges d'exploitation proprement dites (frais de fonctionnement) — charges financières et dotations aux comptes d'amortissement et de provision exclues — se sont élevées à 95,9 millions de francs, en augmentation de 8,7 % sur le montant correspondant de 1963. Les produits d'exploitation proprement dits ont atteints 145,4 millions, en augmentation de 18,12 %. La marge de dépassement du « petit équilibre », soit 57,2 millions a ainsi représenté plus de 39 % du montant des produits contre 28 % en 1963.

#### *Les charges.*

Le total des charges d'exploitation (frais de fonctionnement + frais financiers + dotation aux comptes d'amortissement et de provision) s'est élevé en nombre net à 175 millions (+ 13 % par rapport à 1963).

Parmi ces charges, les frais de personnel ont atteint 44,14 millions ; les frais financiers se sont élevés à 36,3 millions (près de 20 % du total) en augmentation de 6,47 % par rapport à 1963.

Les dotations de l'exercice aux comptes d'amortissement et de provision se sont élevées à 42,4 millions (24,3 % au total) en augmentation de 25,3 % par rapport à 1963, des provisions nouvelles pour grosses réparations et pour renouvellement des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ayant été constituées (4,250 millions).

Les charges financières totales qui correspondent exclusivement au service des emprunts contractés par l'Aéroport de Paris depuis 1950 pour assurer le financement de ses opérations et travaux d'équipement se sont élevés, en 1964, à 59,3 millions dont 36,3 millions au titre des frais financiers (intérêts des emprunts) et 23 millions au titre des remboursements en capital.

#### *Les produits.*

Le total général des produits s'est élevé à 181,5 millions, en augmentation de 15,9 % par rapport à 1963. Ce total comprend :

— les produits d'exploitation proprement dits (ou produits externes) à concurrence de 145,4 millions, dont 58,5 millions au titre des redevances aéronautiques (32,2 % du total des produits et 40 %

des seuls produits d'exploitation). Ces redevances aéronautiques ont augmenté de 27,50 % par rapport à 1963, la redevance d'atterrissage étant en progression de 10,50 % et la redevance « passagers » enregistrant une forte augmentation de 80 % due à l'application, le 1<sup>er</sup> juin 1964, de nouveaux taux qui sont une nouvelle entorse, peut-être nécessaire mais néanmoins regrettable, au plan de stabilisation et qui provoquent de regrettables remous internationaux. Les recettes réalisées au titre des cessions, travaux et prestations, d'un montant de 35,2 millions, ont augmenté de 15 % ; les recettes commerciales ont dépassé 17 millions (9,4 % du chiffre d'affaires) en augmentation de 15,9 %, grâce notamment aux produits des exploitations concédées (+ 20,6 %) ;

— une partie de la subvention reçue de l'Etat, à concurrence de 21,6 millions ;

— le montant des travaux faits par l'entreprise elle-même, contribution du budget d'équipement au compte d'exploitation, à concurrence de 14,6 millions.

*Le bilan net au 31 décembre 1964 a accusé une augmentation de l'actif d'environ 81 millions. Les valeurs réalisables à court terme sont passées de 54 millions à 72 millions, l'augmentation n'étant pas due à un accroissement des restes à recouvrer qui sont au contraire en diminution par rapport à 1963, mais à l'augmentation des fonds d'emprunt à recevoir (+ 15 millions) et à celle des produits à recevoir (+ 2,4 millions) de l'exercice 1964 dont la liquidation est intervenue au cours de la période complémentaire.*

Les valeurs disponibles s'élevaient à un montant net de 40 millions, pratiquement égal à celui de 1963.

Au passif, les capitaux permanents ont enregistré une augmentation de 63,9 millions, dont 46,6 millions correspondant au produit des emprunts et 13 millions à l'augmentation du fonds de dotation réalisée par le versement de la part de la subvention de l'Etat affectée à l'amortissement des emprunts. Les dettes à court terme étaient en diminution de près de 6 millions. Le fonds de roulement s'élevait à 46,9 millions.

#### *La situation des investissements et du financement.*

Au 31 décembre 1964 le montant brut des investissements réalisés depuis la création de l'Etablissement s'élevait à 1.028,4 millions dont 66 millions provenant de dotations de l'Etat et le reste soit 962,4 millions d'opérations réalisées par l'Aéroport de Paris

(dont 20,6 millions traduisent la réévaluation du bilan opérée en 1962). Compte tenu des amortissements réalisés, des cessions et réformes (70,5 millions) le montant net des investissements atteignait 957,9 millions (dont 57,9 au titre des dotations de l'Etat).

Le financement de ces investissements avait été assuré, au 31 décembre 1964 :

	En brut.	En net.
	(En millions.)	
— par la dotation de l'Etat.....	68,5	60,5
— par les subventions de l'Etat (part affectée soit à l'amortissement des emprunts, soit à des acquisitions d'immobilisation).....	80,6	80,1
— par des emprunts contractés par l'Aéroport de Paris.....	842,6	737,7
— par des ressources propres.....	83,5	60
— par la réévaluation du bilan.....	19,6	19,6
	1.094,8	957,9

Les emprunts obtenus comprenaient, à concurrence de 190 millions, des prêts du Fonds de développement économique et social sur lesquels 6,8 millions ont été remboursés et des emprunts divers pour 652,6 millions, remboursés à concurrence de 98,1 millions.

Au total, le financement des investissements a été assuré à concurrence de 14,67 % par des dotations ou des fonds provenant de l'Etat (par l'intermédiaire de la subvention dont il sera question ci-après) et de 85,33 % par des fonds appartenant à l'Aéroport de Paris ou procurés par l'emprunt sur lesquels, au 31 décembre 1964, restaient à rembourser 737,7 millions.

Le rapport du chiffre d'affaires aux investissements s'est élevé en 1964 à 17,8 % contre 16,12 % en 1963.

#### *La subvention de l'Etat.*

Elle s'est élevée à 36 millions. Fixée initialement à 33 millions, elle a été accrue de 3 millions afin de compenser la part de recettes résultant du report au 1<sup>er</sup> juin 1964 de la mise en application du nouveau barème de la redevance « passagers ».

Elle a été répartie comme il suit :

- 13.139.500 F ont été inscrits au budget des opérations en capital à titre de contribution à l'amortissement des emprunts ;
- le surplus soit 21.575.000 F a été incorporé aux recettes d'exploitation à raison de :
  - 3 millions à titre d'indemnité compensatrice de report du relèvement des taux de redevance « passagers » ;
  - 5.619.500 F en compensation de services non rémunérés rendus à divers organismes publics ;
  - 12.955.500 F à titre de contribution au paiement des intérêts des emprunts.

En particulier, pour l'ensemble des charges financières de l'Aéroport de Paris en 1964 s'élevant à 59,4 millions, la contribution de l'Etat a été de 26,095 millions soit 43,94 % du total en légère diminution de la part correspondante (45,16 %) en 1963. L'Etablissement a, pour ses propres moyens, assumé plus de 56 % de ses charges financières globales.

Cette contribution a représenté 3,67 F par voyageur ou par 100 kg de fret (entrés ou sortis) ; elle correspond, d'autre part, à 18 % des produits d'exploitation (contre 20 % en 1963).

#### ANNÉE 1965

Pour 1965, les produits d'exploitation proprement dits sont estimés à 160 millions et les charges de fonctionnement à 105 millions. La marge de dépassement du petit équilibre, soit 55 millions représentera ainsi 34 % des produits.

L'augmentation du produit des redevances aéronautiques doit être de 16 % par rapport à 1964 grâce à l'accroissement du trafic et, d'autre part, à l'effet en année pleine du relèvement des taux de la redevance passagers intervenu le 1<sup>er</sup> juin 1964, les recettes attendues de cette redevance étant estimées à 27 millions de francs en 1965 au lieu de 20,5 millions en 1964.

Le total des charges du compte d'exploitation a été évalué à 188 millions (contre 175 en 1964), y compris les frais financiers. Les charges financières totales supportées par l'établissement continueront leur progression par suite de la souscription des emprunts de 1964 et de l'incidence en intérêts courus des

emprunts souscrits en 1965 pour contribuer au financement des travaux d'équipement de l'exercice (1). Ces charges passeront ainsi de 59,3 millions en 1964 à 65 millions en 1965.

Le total général des produits doit équilibrer le total général des charges.

L'Aéroport de Paris recevra de l'Etat, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 1965 et du décret n° 64-1300 du 24 décembre 1964 portant répartition des crédits pour l'exercice 1965, une subvention qui a pu être maintenue au chiffre de 36 millions comme en 1964 et qui devrait être affectée, selon les prévisions, à titre de contribution à l'amortissement des emprunts en capital pour 21 millions et pour 15 millions en couverture des services rendus non rémunérés ou participation aux charges d'intérêt des emprunts.

Ces prévisions sont susceptibles d'être modifiées en fin d'année 1965 dans le sens d'une amélioration en raison de la vigueur particulière de la croissance du trafic constaté depuis le début de l'année.

#### ANNÉE 1966

Sous la réserve qui vient d'être faite, les caractéristiques du compte prévisionnel de charges et produits de l'exercice 1966 diffèrent assez peu de celles du compte prévisionnel 1965, à savoir :

- la marge de dépassement du petit équilibre doit atteindre près de 56 millions et représenter ainsi 34,6 % du total des produits ;
- le produit escompté des redevances aéronautiques doit s'élever à 74 millions, en augmentation de 6 millions par rapport à 1965 (43 % du total des produits d'exploitation). Cette augmentation correspond à une prévision raisonnable de l'évolution du trafic (augmentation de 7 % du nombre de mouvements d'aéronefs en 1966 par rapport à 1965 et de 13 % du nombre de passagers) ;
- les charges financières totales croîtront sous l'effet de nouveaux emprunts qui sont ou qui seront souscrits en 1965 et en 1966 pour réaliser le programme d'équipement. Elles sont estimées à 72 millions en 1966, en augmentation de 7 millions par rapport à 1965 ;

---

(1) L'autorisation d'emprunt s'élève à 67 millions.



- les dotations aux comptes d'amortissements et provisions doivent passer de 44 à 46 millions, soit une augmentation de 2 millions ;
- la subvention à recevoir de l'Etat sera maintenue à 36 millions.

C. — POLITIQUE D'INVESTISSEMENT ET DE FINANCEMENT  
DE L'AÉROPORT DE PARIS  
POUR LES DERNIÈRES ANNÉES ET LES ANNÉES A VENIR

Le choix et le rythme des investissements de l'Aéroport de Paris durant la période 1962-1965 ont été définis par le IV<sup>e</sup> Plan de modernisation et d'équipement. Ils le seront par le V<sup>e</sup> Plan pour la période de 1966-1970.

La politique de l'Aéroport de Paris en matière d'investissement est d'aménager à temps les installations nécessaires au trafic, ni trop tôt pour ne pas supporter le poids de charges financières prématurées, ni trop tard pour éviter les conséquences fâcheuses des réalisations hâtives. Cette politique est fondée sur une prévision du trafic supposant des études sérieuses, sur une appréciation de l'évolution technique déduite d'informations recueillies à un grand nombre de sources et soumises à la critique, et sur une estimation raisonnable des besoins de ses clients notamment les transporteurs et les services publics, incités à la prudence par la pratique de tarifs aussi proches que possible de la « vérité des prix » dans le domaine où l'Etablissement est maître de les établir.

La décision prise par le Gouvernement, le 13 janvier 1964, de créer l'aéroport Paris-Nord a donné une orientation décisive à cette politique d'investissements.

L'annexe IV donne le détail des investissements réalisés ou prévus.

Le financement des investissements est fondé sur l'emprunt. Chaque année, le Conseil de direction du Fonds de développement économique et social alloue à l'Aéroport de Paris comme à chaque entreprise publique, un plafond d'emprunts et désigne les moyens de réalisation. Depuis plusieurs années, l'Etablissement n'a pas bénéficié de prêts du F. D. E. S. et est invité à s'adresser à la Caisse des dépôts et consignations. Nous ne savons pas si compte tenu de la situation de la Caisse des

dépôts et consignations, cette caisse sera en mesure d'assurer le financement. Dans le passé, quelques emprunts ont été souscrits auprès du Crédit foncier. Aucun emprunt public n'a été envisagé.

L'autofinancement est en progression. Il a passé de 18 % en 1962 à 28 % en 1964 et dépassera très provisoirement sans doute 33 % en 1965.

#### D. — REDEVANCES D'AÉROPORT

La question des redevances a soulevé une série de réclamations et les compagnies étrangères sont très attentives, comme les compagnies françaises d'ailleurs, à ces problèmes qui obèrent d'une façon sensible le résultat de l'exploitation, à tel point que la fréquentation même des aéroports peut en être affectée. En France a été instituée une redevance particulière pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers. Les autres redevances, et en particulier la redevance d'atterrissage, ayant des taux plus acceptables. D'autres pays d'Europe, et en particulier la Grande-Bretagne, ne perçoivent plus, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1964, la redevance passager, antérieurement en vigueur et d'ailleurs relativement faible, en Grande-Bretagne, 7 shillings 6 pences, soit 5,20 F, mais elle a été remplacée par une redevance pour service technique qui s'ajoute à la redevance d'atterrissage. Le taux global est alors parfois plus élevé que celui de la redevance prévue pour les aéroports français :

3.459 F pour un Boeing 707-320 à Londres contre 1.540 F à Paris.

619 F pour une Caravelle 3 à Londres contre 322 F à Paris.

Il faut convenir que les redevances sont en général plus élevées à Londres qu'à Paris, mais également plus faibles dans les autres aéroports européens qu'à Paris ; toutefois, la comparaison est difficile car les structures mêmes des redevances ne sont pas les mêmes.

Ainsi, pour Francfort, par exemple, il n'y a pas de redevance passager, les redevances d'atterrissage sont plus élevées qu'en France, 443 F pour une Caravelle 3 à Francfort contre 322 F à Paris, 1.367 F en contrepartie pour un Boeing 707-320 contre 1.504 F à Paris.

Les tableaux ci-dessous indiquent les taux de la redevance passager perçue sur les principaux aéroports européens et également les comparaisons entre redevance d'atterrissage, redevance de décollage, redevance de stationnement, redevance de carburant et un tableau résumant l'ensemble de ces redevances :

**Taux de la redevance « passagers » actuellement perçue  
sur les principaux aéroports européens.**

		Francs.
<i>Amsterdam :</i>		
— passagers à destination de la Belgique, le Luxembourg, Cologne, Dusseldorf.....	2 dfl.	2,75
— passagers à destination d'autres aéroports d'Europe.....	4 dfl.	5,50
— passagers à destination de tous autres aéroports.....	6 dfl.	8,25
<i>Bruzelles :</i>		
— quelle que soit la destination.....	50 fb.	4,95
<i>Copenhague :</i>		
— passagers à destination d'un autre aéroport domestique.	5 kr.	3,50
— passagers à destination de l'étranger.....	15 kr.	10,70
<i>Francfort :</i>		
— il n'est pas perçu à l'heure actuelle de redevance « passagers » (1).....	»	»
<i>Genève :</i>		
— passagers à destination de l'étranger.....	3 F	3,40
<i>Lisbonne :</i>		
— il n'est pas perçu directement de redevance « passagers », mais une taxe variable selon le prix du billet et incluse dans le prix du billet : pour Lisbonne-Paris.....	100 esc.	17
<i>Londres :</i>		
— la redevance passagers a été supprimée à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 1964 mais elle a été remplacée par une redevance « pour service technique » qui s'ajoute à la redevance d'atterrissage.....	»	»
<i>Madrid :</i>		
— passagers à destination de l'étranger.....	50 p	5,10
— il est perçu en outre diverses taxes variables selon le prix du billet et incluses dans le prix.		
<i>Rome :</i>		
— quelle que soit la destination.....	700 liras	5,50
<i>Stockholm :</i>		
— passagers en trafic national + Norvège, Danemark, Finlande, Irlande .....	10 cs	9,50
— passagers à destination de l'étranger.....	15 cs	14,25

(1) Cependant le Gouvernement allemand envisage d'instituer une redevance « passagers » qui s'éleverait à :  
— 5 DM : 6,17 F pour les passagers à destination de l'Europe ;  
— 10 DM : 12,34 F pour les passagers à destination des aéroports situés hors de l'Europe.

	Francs.
<i>New York :</i>	—
— il n'est pas perçu de redevance « passagers » (1)....	»
<i>Paris :</i>	
— passagers en trafic national.....	4,00
— passagers à destination de Bruxelles.....	5,00
— passagers à destination de l'Europe, de l'Algérie, Tunisie et Maroc .....	7,00
— autres destinations .....	25,00
<i>Vienne :</i>	
— passagers à destination de l'étranger.....	5,60
<i>Oslo :</i>	
— passagers à destination de l'étranger.....	10,35

**Redevance d'atterrissage**

(un atterrissage et un décollage.)

AEROPORTS	NORD 262 (11 tonnes.)	VISCOUNT 806 (30 tonnes.)	CARAVELLE III (46 tonnes.)	TRIDENT (53 tonnes.)	BOEING 707-320 (142 tonnes.)	DC 8 (143 tonnes.)
Amsterdam .....	64	175	295	347	1.013	1.020
Bruxelles .....	70	193	296	341	913	919
Copenhague .....	67	202	309	356	954	960
Francfort .....	83	289	443	510	1.367	1.377
Londres .....	150	459	719	838	3.436	3.459
Paris .....	13	168	322	389	1.504	1.518
Rome .....	26	154	268	317	950	956
Stockholm (Arlanda) .....	94	285	437	503	1.349	1.358
Genève .....	50	136	208	243	746	752
New York .....	42	115	175	204	545	549

NOTA. — Les avions figurant sur ce tableau ont été choisis en raison de la structure actuelle des flottes de Compagnies. Le Nord 262 a été porté à titre indicatif car il est utilisé par Air-Inter sur certaines liaisons métropolitaines.

(1) Cependant diverses redevances de caractère analogue (manutention de bagages, droit d'inspection, redevance générale d'aérogare perçue par aéronef) sont comprises dans une « redevance globale d'aéroport » et payées par les Compagnies de transport aérien.

**Redevance d'éclairage.**

(Un atterrissage ou un décollage.)

<b>AEROPORTS</b>	<b>NORD 262</b>	<b>VISCOUNT 306</b>	<b>CARAVELLE</b>	<b>TRIDENT</b>	<b>BOEING</b>	<b>DC 8</b>
Amsterdam .....	»	»	»	»	»	»
Bruxelles .....	30	74	114	131	352	355
Copenhague .....	25	36	36	36	36	36
Francfort .....	»	»	»	»	»	»
Londres .....	»	»	»	»	»	»
Paris .....	45	45	45	45	45	45
Rome (1) .....	7	39	67	80	238	239
Stockholm (Arlanda).	»	»	»	»	»	»
Genève .....	23	34	34	34	57	57
New-York .....	»	»	»	»	»	»

(1) Surtaxe de 50 % de la redevance d'atterrissage pendant les heures de nuit.

NOTA 1. — Voir nota du tableau précédent.

NOTA 2. — Les modalités suivant lesquelles est calculée la redevance d'éclairage lorsqu'elle existe sont très diverses : d'un taux constant à Paris (45 F pour un atterrissage ou un décollage) elle varie en fonction du poids de l'aéronef à Bruxelles, à Copenhague et à Genève et représente à Rome une surtaxe de 50 % sur le taux de la redevance due par atterrissage ou décollage.

La comparaison de la redevance d'éclairage d'un aéroport à un autre n'est donc pas significative.

**Redevance de stationnement.**

AÉROPORTS	NORD 262	VISCOUNT 800	CARAVELLE III	TRIDENT	BOEING 707 320	DC 8
	Durée moyenne de stationnement. 2 heures.	2 heures.	2 heures.	2 heures.	2 heures.	2 heures.
Amsterdam .....	»	»	»	»	»	»
Bruzelles .....	»	»	»	»	»	»
Copenhague .....	»	»	»	»	»	»
Francfort .....	»	»	»	»	»	»
Londres .....	»	»	»	»	»	»
Paris .....	4	12	18	21	57	57
Rome .....	»	»	»	»	»	»
Stockholm (Arlanda).	»	»	»	»	»	»
Genève .....	»	»	»	»	»	»
New York.....	50	50	50	50	250	250

NOTA. 1. — Voir nota du tableau « Redevance d'atterrissage ».

NOTA 2. — La plupart des aéroports européens ne perçoivent la redevance de stationnement que pour les durées de stationnement supérieures à 6 heures. Leurs recettes au titre de cette redevance sont donc négligeables.

A l'aéroport de Paris, la redevance de stationnement sur les aires de trafic situées à proximité immédiate de l'aérogare est due à partir de la deuxième heure de stationnement constatée à Paris en 1964.

**Redevance carburant.**

AEROPORTS	NORD 262	VISCOUNT 800	CARAVELLE III	TRIDENT	BOEING 707 320	DC 8
	Quantité moyenne de carburant mis à bord. 800 litres.	2.300 litres.	8.000 litres.	6.000 litres.	45.000 litres.	33.000 litres.
Amsterdam .....	5	8	27	20	153	119
Bruxelles .....	»	»	»	»	»	»
Copenhague .....	9	25	86	64	482	375
Francfort .....	5	14	49	37	275	214
Londres .....	»	»	»	»	»	»
Paris .....	5	11	38	29	216	168
Rome .....	»	»	»	»	»	»
Stockholm .....	16	31	106	80	599	466
Genève .....	18	26	91	68	513	399
New York .....	12	33	116	87	653	508

NOTA. 1. — Voir nota du tableau « Redevance d'atterrissage ».

NOTA 2. — La redevance carburant est toujours calculée en fonction des quantités de carburant mis à bord. Les calculs ont été effectués en retenant, pour chaque type d'aéronef, un volume moyen de carburant embarqué, déterminé d'après les constatations faites sur l'aéroport de Paris.

Les recettes procurées par les redevances réglementées représentent pour l'Aéroport de Paris 40 % environ du montant total des produits d'exploitation proprement dits.

Mais les redevances libres dont les modalités de perception et le taux sont déterminés par arrêtés interministériels pour prestations de services, sont en constante augmentation (+ 20 % en 1964 par rapport à 1963).

Si l'on déduit de la subvention accordée par l'Etat la part qui incombe effectivement à l'Etat pour fournitures de services et en particulier de celui du contrôle de la circulation aérienne, cette subvention est ramenée aux environs des deux tiers de sa valeur.

L'Aéroport de Paris avait demandé, pour équilibrer ses dépenses, un relèvement de 60 % pour 1964 des charges réelles correspondant au service rendu, ce qui lui fut refusé en raison du fait que nos redevances sont les plus élevées d'Europe, Londres excepté.

**Tableau comparatif des redevances d'aéroport.**

(Ensemble des redevances d'atterrissage, d'éclairage, de stationnement et carburant par type d'aéronef.)

AÉROPORTS	NORD 262	VISCOUNT 800	CARAVELLE III	TRIDENT	BOEING 707 320	DC 8
	En francs.)					
Amsterdam .....	69	183	322	367	1.166	1.139
Bruxelles .....	100	267	410	472	1.265	955
Copenhague .....	101	263	431	456	1.472	1.371
Francfort .....	88	303	492	547	1.642	1.591
Londres .....	150	459	719	838	3.436	3.459
Paris .....	67	236	423	484	1.822	1.789
Rome .....	32	193	335	397	1.188	1.195
Stockholm .....	110	316	543	583	1.948	1.824
Genève .....	91	196	333	345	1.316	1.208
New York.....	104	198	341	341	1.448	1.307

### E. — AÉRODROME DE PARIS-NORD

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, dans son numéro d'octobre 1965, a procédé à une étude très détaillée du projet de Paris-Nord.

Cet aéroport de 3.000 hectares environ, à 10 km environ au Nord-Est de l'aéroport du Bourget, aura en principe deux pistes parallèles de 2.500 à 3.000 mètres pouvant être portées à 4.000 mètres sur un terrain parfaitement dégagé. Elles seront orientées Est-Ouest, la piste la plus au Nord étant construite la première.



Une piste secondaire Nord-Nord-Ouest - Sud-Sud-Est de 3.700 mètres permettra les manœuvres par forts vents au cours des traversées.

Il est prévu une zone terminale de voyageurs pouvant accueillir dès 1980 1.200.000 passagers et 15.000 voitures pour 60 postes de trafic. Ces chiffres seraient doublés au stade terminal.

Une zone de fret de 100 hectares assurant, avec 100.000 mètres carrés couverts, 2 millions de tonnes par an au stade terminal, et, dès 1980, 30.000 mètres carrés couverts, 10 postes d'avion, 100 postes à quai par camions et 1.600 places de parking.

Une zone commerciale aéroportuaire.

Enfin une zone d'aviation d'affaires.

**Prévisions de trafic**

NATURE DU TRAFIC	1972	1973	1974	1975	1980	ULTERIEU- REMENT
Mouvements d'avions..	32.000	62.000	113.000	151.000	275.000	440.000
Passagers (en milliers).	1.400	2.800	4.600	6.500	12.000	24.000
Fret (en tonnes).....	50.000	100.000	150.000	200.000	600.000	2.000.000

Une attention toute particulière doit être portée à notre avis aux liaisons avec Paris et aux relations avec Orly pour assurer de faciles correspondances.

L'Aéroport doit être raccordé à l'autoroute du Nord à proximité de son intersection avec la future autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (A. R. I. S. O.) dont l'une des deux branches rejoindra le boulevard périphérique à la porte de la Chapelle, et l'autre rejoindra le boulevard périphérique à travers la banlieue Est, vers l'autoroute n° 3.

Il semble que les prévisions concernant l'autoroute numéro 1 et sa liaison avec l'aéroport n'aient une fois de plus, comme pour l'autoroute du Sud avec Orly, fait l'objet d'une conception trop étriquée, l'aéroport ne devant disposer au début et dans chaque sens que d'une à deux voies, le passage à trois ou quatre voies dans

chaque sens ne devant intervenir que bien plus tard ce qui risque jusqu'en 1975 de créer des bouchons que seule la création de chaussées latérales complémentaires permettrait de combler.

Enfin, une desserte ferroviaire serait possible par le Réseau Express Regional connecté aux réseaux métropolitains et de la banlieue S. N. C. F. Il serait donc souhaitable de prévoir une station du R. E. R. à Paris-Nord.

Mais toutes ces mesures ne résolvent pas le problème des correspondances entre Orly et Paris-Nord et il semble bien que seules des liaisons aériennes par avions ou hélicoptères puissent éviter de mettre autant de temps pour aller d'Orly à Paris-Nord que de Paris à New York par avion supersonique.

## CHAPITRE IV

### COMPAGNIES UTILISATRICES

Les principales compagnies utilisatrices françaises demeurent la Compagnie nationale Air France, Air Inter et l'U.T.A.

#### I. — Air France.

La caractéristique principale de l'évolution française de la Compagnie Air France est sa tendance très nette à l'équilibre, ce qui a permis de supprimer dans le budget de 1966 les 70 millions de francs de subvention d'équilibre qui étaient prévus pour 1965.

Les efforts réels accomplis par Air France pour arriver à cet équilibre ont été facilités par une amélioration générale de l'ensemble des réseaux étrangers. A ce point de vue, nous constatons que le rapport recettes sur dépenses de la Compagnie Air France se maintient à la huitième position sur dix compagnies, comme le fait ressortir le tableau ci-joint.

Cependant il serait injuste de ne pas reconnaître les charges particulières qui pèsent sur notre Compagnie nationale.

Le montant total des services rendus aux tiers par Air France en 1963 était de l'ordre de 109 millions de francs pour un chiffre d'affaires total avant subventions de 1.634 millions et 1.700 personnes étaient affectées aux travaux pour compte de tiers.

**Résultats financiers des grandes compagnies aériennes en 1963 et en 1964.**

(En milliers de dollars U.S.)

COMPAGNIES	RECETTES totales.		DEPENSES totales.		SOLDE		RAPPORT recettes - dépenses.	
	1963	1964	1963	1964	1963	1964	1963	1964
Air France.....	333.655	354.163	352.517	361.132	- 18.862 (1)	- 6.969 (1)	94,6	98,07
B. O. A. C.....	293.253	323.387	321.521 (2)	323.364 (2)	- 28.268	+ 23	91,2	100
D. L. H.....	157.081	192.981	157.081	192.956	»	+ 25	100	100
S. A. S.....	180.423	198.383	176.381	184.909	+ 4.042	+ 13.474	102,2	107,2
Swissair.....	118.018	131.155	115.782	127.711	+ 2.236	+ 3.444	101,9	102,7
P. A. A.....	558.574	602.209	525.006	565.069	+ 33.568	+ 37.140	106,4	106,6
T. W. A.....	476.513	574.969	456.634	537.879	+ 19.879	+ 37.090	104,4	106,9
Sabena.....	84.442	89.889	89.955	93.587	- 5.513	- 3.698	93,8	96
K. L. M.....	167.551	187.989	181.339	190.333	- 13.788	- 2.344	92,3	98,7

(1) Avant versement de la subvention de l'Etat.

(2) Y compris les dépenses de réorganisation de la B. O. A. C.

Il ne faudrait pas accorder à ce tableau une signification absolue, les charges étant différentes d'une compagnie à l'autre et les méthodes comptables pouvant ne pas être les mêmes.

La situation budgétaire d'Air France a évolué depuis 1962, qui fut l'année la plus désastreuse, jusqu'en 1965, dans des proportions telles que le déficit a été progressivement décroissant.

La participation de l'Etat qui, en 1962, en vertu du contrat, avait été de 112 millions de francs, a été, en 1963, de 93 millions et, en 1964, de 41 millions, soit 2,3 % seulement des recettes totales.

Pour 1965, la situation est encore considérablement améliorée, ce qui permet pour 1966 de ne prévoir au budget aucune subvention d'équilibre.

Ce résultat a été acquis à la fois par une sensible augmentation des recettes et par une moindre augmentation des dépenses et par une certaine stabilité des investissements.

L'augmentation des dépenses 1964/1965 fait ressortir une augmentation de 2,8 %. L'ensemble des recettes a augmenté de 6,1 %, comprenant une augmentation de 7,5 % sur la seule partie commerciale.

Le personnel représente 40 % des dépenses et l'augmentation de sa rémunération n'a été pendant la même période que de 4,9 %.

La publicité s'est maintenue au même chiffre en valeur absolue depuis trois ans.

Sur un chiffre d'affaires de 1.800 millions, 33 millions sont consacrés à la publicité. D'autre part, une économie de 15 millions a été enregistrée sur les assurances en 1964.

L'indice des frais de vente aux Etats-Unis, que nous avons toujours trouvé excessif, s'est abaissé de 35 % en 1963 à 25 % en 1964.

Le tableau ci-dessous souligne la variation des effectifs d'Air France en Amérique du Nord.

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

	1963	1964	VARIATION 1963-1964	1965	VARIATION 1964-1965
1 <sup>er</sup> janvier .....	1.365	1.283	— 6 %	1.215	— 5 %
1 <sup>er</sup> juillet .....	1.370	1.337	— 2 %	1.306	— 2 %
Ecart entre juillet et janvier (en valeur absolue) .....	+ 5	+ 54		+ 91	

Le personnel global, qui avait atteint 25.183 agents navigants ou non, a également diminué et s'est établi en septembre à 24.524, chiffre encore élevé en raison du prolongement de la saison.

Le personnel navigant technique représente 5,08 % du personnel global, contre 7,74 % à la K. L. M., 7,40 % à la S. A. S., 7,59 % à Alitalia, 7,46 % à la P. A. A. et 9,80 % à l'United Airlines.

La faible proportion enregistrée pour Air France s'explique ici aussi en partie par les prestations qu'Air France exécute soit elle-même, soit pour des tiers, et parmi ces tiers figurent non seulement les compagnies associées mais même l'armée.

Le rapport rémunération du personnel navigant technique sur le personnel au sol est de :

- 3,86 % pour Air France ;
- 2,83 % pour la K. L. M. ;
- 2,39 % pour la S. A. S. ;
- 2,90 % pour Alitalia ;
- 2,83 % pour la P. A. A. ;
- 2,57 % pour l'U. A. L.

*Mesures intéressant le personnel d'Air France  
dans le courant de l'année 1964-1965.*

En vertu d'une décision ministérielle datant du 16 avril 1963, le personnel au sol a reçu une augmentation de la rémunération de base de 1,7 % au titre du reliquat de rattrapage et à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1964. Par décision du 9 novembre 1963, cette augmentation a été portée à 2,7 %. La même décision ministérielle a accordé à l'ensemble du personnel une augmentation de la rémunération de base de 1 % à dater du 1<sup>er</sup> avril 1964. Enfin, une autre décision du 21 avril 1964 a accordé les avantages suivants au personnel de la Compagnie nationale :

— versement exceptionnel de 0,32 % d'augmentation de la rémunération globale du 1<sup>er</sup> janvier 1963 au 30 juin 1963 ;

— relèvement d'une indemnité dite de productivité portée de 0,77 % à 1,09 % de la rémunération de base.

De plus, une décision du 10 juin 1964 accorde une augmentation de 1,1 % depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1964, avec l'échéancier suivant :

1 % au 1<sup>er</sup> janvier 1964 ;

1 % au 1<sup>er</sup> octobre 1964 ;

1 % au 1<sup>er</sup> janvier 1965 ;

1,75 % au 1<sup>er</sup> mai 1965 ;

1,25 % au 1<sup>er</sup> octobre 1965.

Ces mesures n'ont pas, pour autant, apaisé un certain nombre de revendications traduites par les instances en cours.

Evolution du personnel d'Air France de 1963 à 1964.

	31 décembre 1963.	31 décembre 1964.
<i>Personnel technique de bord.</i>		
Commandants de bord et pilotes à qualification unique .....	615	608
Navigateurs .....	80	77
Radio-navigants .....	192	185
Mécaniciens de bord.....	395	410
<b>Total .....</b>	<b>1.282</b>	<b>1.280</b>
<i>Personnel complémentaire de bord.</i>		
Encadrement du personnel navigant commercial .....	289	290
Stewards .....	355	339
Hôtessees .....	401	481
<b>Total .....</b>	<b>1.045</b>	<b>1.110</b>
<i>Personnel au sol.</i>		
Personnel d'entretien du matériel aéronautique .....	7.403	7.273
Personnel administratif et commercial....	14.317	14.367
<b>Total .....</b>	<b>21.720</b>	<b>21.640</b>
<b>Total général .....</b>	<b>24.047</b>	<b>24.030</b>

**Classement des grandes compagnies aériennes mondiales  
suivant le pourcentage de l'effectif des pilotes par rapport aux effectifs totaux.**

COMPAGNIES	1962				1963			
	Personnel total.	Nombre de pilotes.	Pourcentage.	Classement.	Personnel total.	Nombre de pilotes.	Pourcentage.	Classement.
Air France.....	25.185	699	2,78	1	24.047	740	3,07	1
Lufthansa .....	12.434	363	2,91	2	12.224	388	3,17	2
Sabena .....	8.539	293	3,44	4	9.020	289	3,20	3
Swissair .....	8.039	336	4,18	5	8.471	384	4,53	6
B. O. A. C.....	21.749	950	4,37	6	20.626	911	4,41	5
U. T. A.....	4.982	170	3,41	3	3.990	162	4,06	4
K. L. M.....	16.728	808	4,82	7	15.600	767	4,91	7
Air Canada.....	11.719	605	5,15	8	11.330	585	5,16	8
P. A. A.....	23.806	1.334	5,6	9	24.851	1.358	5,46	9
American Airlines.	23.718	1.504	6,33	10	22.779	1.493	6,55	13
S. A. S.....	11.644	740	6,4	11	11.772	764	6,48	12
Alitalia .....	7.288	479	6,6	12	7.933	487	6,13	10
T. W. A.....	20.655	1.394	6,72	13	21.730	1.390	6,39	11
United Airlines..	31.353	2.155	6,9	14	32.325	2.186	6,76	14
Eastern Airlines..	15.393	1.256	8,16	15	17.915	1.543	8,87	15

Source : O. A. C. I.

Ce tableau qui, évidemment, ne tient pas compte des charges spéciales à Air France, n'en dénote pas moins un rythme différent de travail pour les pilotes de ligne.

**Classement des grandes compagnies aériennes mondiales suivant le pourcentage de l'effectif du personnel navigant technique par rapport aux effectifs totaux.**

COMPAGNIES	1962				1963			
	Personnel total.	Personnel navigant technique.	Pourcentage.	Classement.	Personnel total.	Personnel navigant technique.	Pourcentage.	Classement.
Air France .....	25.185	1.274	5,05	2	24.047	1.282	5,33	3
Lufthansa .....	12.434	518	4,16	1	12.224	565	4,62	1
Sabena .....	8.539	485	5,67	4	9.020	476	5,27	2
Swissair .....	8.039	461	5,73	5	8.471	506	5,97	5
B. O. A. C.....	21.749	1.497	6,88	6	20.626	1.410	6,83	6
U. T. A.....	4.982	494	9,91	13	3.909	362	9,07	12
K. L. M.....	16.728	1.291	7,71	9	15.600	1.206	7,73	10
Air Canada .....	11.719	628	5,35	3	11.330	619	5,46	4
P. A. A.....	23.806	1.811	7,60	8	24.851	1.828	7,35	7
American Airlines.	23.718	2.091	8,81	11	22.779	2.046	8,98	11
S. A. S.....	11.644	857	7,36	7	11.772	886	7,52	9
Alitalia .....	7.288	580	7,95	10	7.933	591	7,44	8
T. W. A.....	20.655	2.036	9,85	12	21.730	2.065	9,50	13
United Airlines..	31.353	3.124	9,96	14	32.325	3.127	9,67	14
Eastern Airlines..	15.393	1.887	12,25	15	17.915	2.166	12,09	15

Source : O. A. C. I.



**Evolution des effectifs de personnel des grandes compagnies aériennes de 1962 à 1964.**

(Effectifs au 31 décembre de chacune des années.)

COMPAGNIES	1962 (1)		1963 (1)		1964 (2)		VARIATION des effectifs de 1962 à 1964 en %.
	Effectifs.	Classement des Compagnies.	Effectifs.	Classement des Compagnies.	Effectifs.	Classement des Compagnies.	
United Airlines...	31.353	1	32.218	1	33.273	1	+ 6,1
P. A. A.....	23.806	3	24.851	2	26.442	2	+ 11,0
T. W. A.....	20.655	6	21.564	5	24.236	3	+ 17,3
Air France.....	25.185	2	24.047	3	24.030	4	— 4,6
American Airlines.	23.718	4	22.792	4	23.292	5	— 1,8
B. O. A. C.....	21.749 (3)	5	20.626 (3)	6	19.948	6	— 8,3
K. L. M.....	16.728	7	15.600	7	14.575	7	— 12,9
D. L. H.....	12.434	8	12.224	8	12.963	8	+ 4,0
S. A. S.....	11.644	9	11.772	9	12.126	9	+ 4,1
Sabena .....	8.539	10	9.020	10	9.431 (4)	10	+ 10,4
Swissair .....	8.039	11	8.471	11	8.682	11	+ 7,9
Alitalia .....	7.288	12	7.933	12	8.567	12	+ 17,5
U. T. A.....	4.982	13	3.990	13	3.882	13	— 22,1

(1) Source: O. A. C. I.

(2) Source: Air France.

(3) Effectifs au 31 mars de l'année.

(4) Source: rapport annuel de la Sabena.

L'amélioration des bilans d'Air France s'explique aussi par l'amélioration des coefficients de remplissage telle qu'elle ressort du tableau ci-dessous, et qui a permis de compenser le déficit enregistré sur les lignes d'Afrique.

**Trafic et coefficients de remplissage d'Air France sur les principaux secteurs en 1963 et en 1964.**

	TRAFFIC EN MILLIONS de passagers/kilomètre.			COEFFICIENT de remplissage en pourcentage.	
	1963	1964	Variation 1964/1963.	1963	1964
	Métropole .....	272	306	+ 12,5	69
Algérie .....	541	457	— 15,6	65	67
Afrique Noire et Madagascar.....	506	388	— 23,4	58	57
Méditerranée (Maroc et Tunisie).....	231	249	+ 7,7	68	68
Europe (sans la France).....	1.016	1.171	+ 15,2	61	58
Proche-Orient .....	155	182	+ 17,4	50	47
Moyen et Extrême-Orient (par le Sud) .....	407	507	+ 24,5	39	46
Extrême-Orient (par le Nord).....	119	174	+ 46,2	85	45
Amérique du Nord.....	1.520	1.835	+ 20,7	46	52
Amérique du Sud et Centrale.....	443	559	+ 26,1	54	55

**Tableau concernant les coefficients de remplissage comparés  
des différentes compagnies de l'ata sur l'Atlantique Nord en 1965.**

MOIS	COMPAGNIES membres de l'I. A. T. A.	AIR FRANCE	ALITALIA	D. L. H.	SABENA	K. L. M.	B. O. A. C.	S. A. S.	SWISSAIR	T. W. A.	P. A. A.
Janvier .....	41,3	32,8	40,1	42,1	34,0	41,5	47,3	40,0	36,6	44,1	41,4
Février .....	42,9	31,7	40,0	35,1	25,7	43,4	40,7	36,7	33,8	42,5	35,3
Mars .....	41,4	31,2	44,4	39,7	32,3	43,8	47,8	41,7	42,0	43,1	38,3
Avril .....	56,5	47,8	64,2	57,0	38,2	58,4	54,4	50,2	50,1	66,3	45,0
Mai .....	60,4	52,4	65,8	55,5	40,3	64,9	64,6	68,3	56,9	62,2	60,0
Juin .....	64,2	58,0	59,5	65,0	65,2	63,7	67,3	69,6	61,4	65,2	63,3
Juillet .....	64,8	61,8	61,5	66,6	64,7	67,7	69,7	69,8	64,2	61,6	61,7

On notera une très nette amélioration relative de la position d'Air France sur la rotation de l'Atlantique Nord au cours des sept premiers mois de 1965 ce qui augure bien des résultats de l'année.

Le tableau ci-après indique l'évolution du coefficient de remplissage de 1963 à 1964 pour l'ensemble des réseaux et pour l'Atlantique Nord. Mais nous y constatons que le coefficient de remplissage sur cette dernière relation est encore nettement inférieur à ce qui existe sur les compagnies étrangères et, en particulier, sur les compagnies américaines.

Il n'est pas impossible que des considérations politiques aient joué en la circonstance.

**Pourcentage d'occupation des sièges sur l'Atlantique Nord, — Comparaison Air France par rapport aux autres compagnies.**

ANNEES	P. A. A.	T. W. A.	T. C. A.	C. P. A. L.	TOTAL compagnies américaines.	A. F.	L. H.	S. N.	A. Z.	TOTAL Air Union.	K. L. M.	S. A. S.	S. W. R.	TOTAL	B. O. A. C.	QANTAS	A. I. I.	TOTAL	DIVERS	TOTAL général.
1962 ....	49,5	52,3	53,8	51,7	51,0	50,7	55,7	47,5	54,2	52,2	52,2	51,9	52,3	52,1	51,8	47,5	40,1	50,5	54,2	51,6
1963 ....	50,3	49,9	53,4	49,1	50,4	41,4	54,4	35,7	53,9	46,6	46,2	50,3	51,4	48,7	50,8	44,4	35,3	49,0	49,7	49,1
1964 ....	56,9	59,2	67,5	58,7	58,8	49,6	59,2	48,1	56,9	54,9	(1) 59,4	56,6	51,5	54,4	63,3	49,2	43,8	60,6	58,5	57,5
1965 (2).	55,6	59,6	68,2	62,1	58,6	51,3	57,0	48,6	58,9	55,6	(1) 60,8	60,6	53,7	57,5	62,5	47,9	41,9	59,7	57,0	58,6

(1) La K. L. M. est comprise dans le pourcentage du total Air Union en 1964. Elle ne figure donc pas dans le total avec S. A. S. et S. W. R. à partir de 1964.

(2) Résultats cumulés jusqu'au 31 août.

**Coefficient de remplissage en 1963 et en 1964  
de quelques grandes compagnies aériennes.**

(En pourcentage.)

	TOUS RESEAUX		ATLANTIQUE NORD	
	1963	1964	1963	1964
Air France .....	52,6	55,0	41,4	(1) 49,6
B. O. A. C. ....	52,7	57,1	50,8	63,3
D. L. H. ....	54,0	59,0	54,4	59,2
K. L. M. ....	43,2	52,0	46,2	59,4
S. A. S. ....	49,9	52,9	50,3	56,6
Swissair .....	52,7	54,0	51,4	51,5
P. A. A. ....	57,2	58,1	50,3	56,9
T. W. A. ....	51,3	56,6	49,9	59,2
Toutes compagnies .....	53,5	54,9	49,1	57,5

(1) Il convient de signaler que le nombre moyen de sièges offerts par vol a été en 1964 de 145,1 pour Air France alors qu'il n'a été que de 136,2 pour l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A. Si l'équipement en sièges des avions d'Air France était identique à l'équipement moyen, le coefficient de remplissage de la Compagnie nationale passerait théoriquement de 49,6 % à 52,8 %.

Enfin, en ce qui concerne les compagnies françaises, les tableaux ci-dessous indiquent l'évolution, d'une part entre le premier semestre 1964 et le premier semestre 1965 du trafic en passagers/kilomètre transportés et en fret, d'autre part l'évolution de 1961 à 1964. L'amélioration est considérable sur l'U. T. A. et Air Inter, mais elle est également notable sur Air France.

**Trafic des compagnies françaises au premier semestre 1964  
et au premier semestre 1965.**

COMPAGNIES	PREMIER semestre 1964.	PREMIER semestre 1965.	POURCENTAGE de variation.
<b>I. — Passagers/kilomètre transportés (en millions).</b>			
Air France .....	2.505,8	2.702,8	+ 7,8
U. T. A. ....	366,3	434,0	+ 18,4
Air Inter.....	98,6	166,9	+ 69,4
Ensemble .....	2.970,7	3.303,7	+ 11,2
<b>II. — Fret (en millions de tonnes/kilomètre).</b>			
Air France .....	58,4	73,1	+ 25,1
U. T. A. ....	12,0	14,4	+ 20,0
Air Inter.....	0,2	0,3	>
Ensemble .....	70,6	87,8	+ 24,3

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1961 à 1964.

COMPAGNIES	1961	1962	VARIATION 1962-1961.	1963	VARIATION 1963-1962.	1964	VARIATION 1964-1963.
I. — / Passagers/kilomètre transportés (en millions).							
Air France...	4.774,6	5.104,1	+ 6,9	5.255,4	+ 2,9	5.866,1	+ 11,6
U. T. A. ....	1.018,2	1.003,6	— 1,4	936,0	— 6,7	910,0	— 2,8
Air Inter ....	41,9	89,9	+ 114,3	153,5	+ 70,9	236,9	+ 54,3
Ensemble.	5.834,7	6.197,6	+ 6,2	6.344,9	+ 2,4	7.013,0	+ 10,5
II. — Fret (millions de tonnes/kilomètre).							
Air France...	105,5	114,4	+ 8,4	118,2	+ 3,2	121,7	+ 2,9
U. T. A. ....	34,0	25,8	— 24,2	20,9	— 19,1	24,3	+ 16,2
Air Inter ....	0,3	0,3	»	0,4	»	0,5	»
Ensemble.	139,8	140,5	+ 0,5	139,5	— 0,8	146,5	+ 5,0

*La Flotte d'Air France.*

Elle comprenait au 1<sup>er</sup> août 1965 :

- 24 Boeing 707 « Intercontinental » dont un mis à la disposition d'Air Madagascar ;
- 42 Caravelle SE 210 dont une en location-vente à Air Algérie et une autre mise à la disposition temporaire de la Swissair ;
- 9 Lockheed L. 1649 Super Starliner, tous hors exploitation ;
- 21 Lockheed L. 1049 G. Super Constellation, dont 14 hors exploitation ;
- 1 Lockheed L. 749 Constellation, hors exploitation ;
- 6 Breguet B R 763 Provence ;
- 3 Douglas D C 6 dont deux mis à la disposition d'Air Nautic et un de Royal Air Cambodge ;
- 19 Douglas D C 4 dont trois hors exploitation et neuf mis à la disposition de diverses compagnies (en outre cinq D C 4 sont mis à la disposition d'Air France par l'Administration des P. et T., propriétaire des appareils) ;

— 10 Douglas D C 3 dont trois mis à la disposition d'Air Madagascar (en outre quinze D C 3 sont mis à la disposition d'Air France par l'Administration des P. et T., propriétaire des appareils).

\*

\* \*

Un effort de financement moindre a été enregistré en 1964 concernant les investissements et les réalisations au programme d'investissements d'Air France se sont élevées à seulement 162,8 millions de francs, dont 102 au titre du matériel volant. Cette dernière somme correspondant au paiement des appareils commandés antérieurement, c'est-à-dire trois Caravelle dont deux achetées à la Compagnie Finnair et deux Boeing, ainsi qu'au paiement des acomptes pour la commande d'un Boeing-cargo livrable en 1965 et d'un Boeing-passagers livrable en 1966. Ces réalisations sont inférieures d'environ 12 millions au programme d'investissement arrêté en septembre 1964. En effet, la commande de deux Caravelle qui devaient être mises à la disposition d'Air Inter, en remplacement des deux Caravelle d'occasion acquises en 1964 par Air France et affrêtées à Air Inter, a été reportée en 1965.

Le programme d'investissements pour 1966 prévoit, en ce qui concerne notamment le matériel volant, une commande de trois Caravelle et de trois Boeing livrables en 1968.

Le tableau suivant récapitule l'évolution des dépenses d'investissement de 1964, 1965 et 1966 :

Ces dépenses seront intégralement financées grâce aux seules ressources propres de la Compagnie, ce qui allégera d'autant les charges financières de la Compagnie pour les années ultérieures.

**Dépenses d'investissement d'Air France et leur financement.**

(En millions de francs.)

DESIGNATION	1964 (Réalizations.)	1965 (Estimations.)	1966 (Prévisions.)
<i>Dépenses.</i>			
Matériel volant .....	101,993	63,564	90,080
Siège social .....	29,100	6,000	»
Autres investissements au sol.....	26,793	54,803	58,200
Participations .....	4,875	23,700	2,900
<b>Total .....</b>	<b>162,761</b>	<b>148,067</b>	<b>151,180</b>
<i>Financement.</i>			
Ressources propres.....	162,761	148,067	151,180
Emprunts en France F. D. E. S.....	»	»	»
Caisse des dépôts.....	»	»	»
Crédits à moyen terme.....	(1) »	»	»
<b>Total .....</b>	<b>162,761</b>	<b>148,067</b>	<b>151,180</b>

(1) Les ressources propres de la Compagnie ont permis de ne pas utiliser le droit de tirage pour les crédits à moyen terme (40.410.000) indiqué au rapport précédent.

Tous les facteurs analysés ci-dessus et dont les tableaux donnent l'évolution permettent de penser que 1965 se soldera pour Air France par un bénéfice et qu'il en sera de même pour 1966, sauf grèves toujours possibles ou événements politiques venant à réduire les droits de trafic.

Nous analysons plus loin une partie de ces deux causes d'incertitude auxquelles viennent s'ajouter pour 1967 l'impossibilité de prévoir des sorties d'avions nouveaux dont le prix de revient au passager-kilomètre, soit en moyen courrier, soit en long courrier, serait nettement inférieur à celui enregistré actuellement.

S'il est vrai que les deux baisses successives de tarif sur l'Atlantique Nord n'ont entraîné aucune perturbation grave de

rentabilité et ont contribué à améliorer le coefficient de remplissage, une baisse plus sensible avec des avions dont ne seraient pas dotées nos Compagnies françaises serait désastreuse pour elles.

Nous traiterons de cette question dans le chapitre Matériel volant — Etudes et Prototypes.

\*

\* \*

*Répartition actuelle des droits de trafic entre les compagnies aériennes françaises. Dessertes nouvelles assurées en 1964 et 1965 et envisagées pour 1966.*

1° Aucune modification n'a été apportée à la répartition des droits de trafic entre les compagnies françaises telle qu'elle a été décrite dans la réponse donnée à la même question posée lors de l'examen du projet de budget pour 1965 et qui est rappelée ci-dessous :

— les droits de trafic aérien français sont actuellement répartis entre la Compagnie nationale et l'U. T. A. dans les conditions suivantes :

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

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

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

— l'Algérie, le Maroc et la Tunisie ;

— le Sénégal, Madagascar, la Côte française des Somalis, les Comores et la Réunion ;

— la République Arabe Unie, le Soudan, l'Ethiopie, Socotra, la Somalie, l'Ouganda, le Kenya, Zanzibar, le Ruanda-Urundi, le Tanganyika, le Mozambique (à l'exclusion de la ville de Lourenço-Marques), l'île Madère, les Iles Canaries, Ifni, le Sahara Espagnol, les Iles du Cap-Vert, la Gambie, la Guinée Portugaise ainsi que l'île Maurice.



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

— la Mauritanie, le Mali, la Haute-Volta, le Niger, la Côte-d'Ivoire, la Guinée, le Togo, le Dahomey, le Tchad, la Centrafrique, le Cameroun, le Congo (Brazzaville) et le Gabon ;

— la Lybie, le Ghana, la Sierra Leone, le Liberia, le Nigeria, Fernando-Po, la Guinée espagnole, l'Angola, les Rhodésies et le Nyassaland, le Bechuanaland, le Swaziland, le Basutoland, le Congo (Léopoldville), la ville de Lourenço-Marquès, le Sud-Ouest africain et l'Afrique du Sud.

C. — La desserte de la zone comprenant les pays d'Asie du Sud-Est et d'Océanie situés à l'Est du méridien de Calcutta et au Sud du parallèle de Saïgon est confiée à l'U. T. A., étant entendu que sur les lignes reliant la France métropolitaine à cette zone la compagnie est autorisée à desservir les escales du Caire, Athènes (droits de 5° liberté seulement), Téhéran (1/7), Karachi, Bangkok (1/7), Pnom Penh et Saïgon. Au-delà de Papeete, la compagnie est en outre autorisée à desservir Honolulu et Los Angelès.

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

2° Les compagnies françaises ont ouvert en 1964 et 1965, ou prévoient pour 1966, les lignes ou les dessertes suivantes :

En 1964.

*Air France :*

Desserte de Washington par prolongement de la ligne Paris—New York ;

Desserte directe de Fort-de-France à partir de la Métropole ;

Ouverture des liaisons Marseille—Palma, Lyon—Francfort, Nice—Francfort, Strasbourg—Francfort, Nice—Bruxelles.

*U. T. A. :*

Desserte de Singapour.

*Air Inter :*

Ouverture des lignes Lyon—Perpignan, Brest—Nantes, Quimper—Nantes, Paris—Nîmes (directe), Paris—Marseille (directe Caravelle), Lille—Lyon—Nice, Paris—Nantes—Lorient.

En 1965.

*Air France :*

Desserte de Boston ;

Desserte d'Entebb (sous réserve de résultat de négociations prochaines) ;

Desserte de Marrakech ;

Desserte de Malaga ;

Ouverture d'une ligne New York—Point-à-Pitre—Fort-de-France—Bridgeton—Port of Spain ;

Ouverture d'une liaison non stop Paris—Rio de Janeiro.

Ouverture de deux lignes cargo sur l'Atlantique Nord :

— Paris—New York ;

— Paris—Montréal—New York—Paris.

*Air Inter :*

Ouverture des lignes suivantes :

— Paris—Clermont—Lyon ;

— Lyon—Bordeaux ;

— Lyon—Toulouse ;

— Paris—Lille ;

— Nantes—Bordeaux ;

— Bordeaux—Toulouse—Marseille—Nice.

En 1966.

*U. T. A. :*

Desserte du Caire ;

Desserte de Colombo (sous réserve de résultat de prochaines négociations).

*Air Inter :*

Ouverture de la ligne Paris—Rennes.

### *Relations franco-algériennes.*

Ces relations sont réglées par un accord intergouvernemental signé à Paris le 18 février 1963 et en tous points comparable à ceux que la France a signés récemment avec d'autres pays.

Une annexe, intitulée tableau de route, précise les escales de départ et d'arrivée que chacune des parties contractantes peut desservir.

Ce tableau, en ce qui concerne l'accord franco-algérien, est assez libéral ; tout point situé en Algérie peut être desservi au départ de n'importe quel point du territoire français et *vice versa*. Mais aucun droit de 5<sup>e</sup> liberté n'est accordé à la France (trafic commercial entre l'Algérie et un pays tiers et réciproquement à l'Algérie).

Air France dessert aujourd'hui au moyen de Caravelle et de Breguet Deux Ponts accessoirement Alger, Oran, Colomb-Béchar, Bône, Constantine et Ouargla, au départ de sept villes françaises : Paris, Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux.

Alger dessert de son côté en Caravelle, et accessoirement en D.C. 4, Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, au départ d'Alger, Oran, Constantine, Philippeville et Bône.

Chacune des compagnies doit offrir, quel que soit le nombre d'escales, le même nombre de sièges à la clientèle sur l'ensemble des services reliant la France à l'Algérie. Malheureusement, le trafic entre la France et l'Algérie n'a cessé de diminuer depuis 1962, comme l'indique le tableau de la page 69, et les quatre premiers mois de 1965 accusent une réduction de 36 % par rapport à ceux de la période correspondante de 1964.

Les causes en sont multiples : diminution de la population française en Algérie, contraction des échanges commerciaux et, au surplus, le trafic tend à se répartir de façon inégale en faveur d'Air France, bien qu'une amélioration ait été constatée par les transporteurs algériens pour les derniers mois de 1964.

A l'heure actuelle, Air Algérie assure environ 47 % du trafic total entre les deux pays et les coefficients de remplissage se maintiennent à un niveau supérieur à 60 %, ce qui est satisfaisant.

Devant la perte de substance d'Air Algérie, des conversations ont été engagées entre les deux gouvernements en mars 1965, en conformité avec les dispositions de l'accord du 18 février 1963.

Il a été envisagé, soit de limiter le nombre d'escales desservies par chaque compagnie, soit la possibilité d'une coopération commerciale, la première solution étant préférée des Algériens et la seconde des Français. Aucune conclusion n'en a été pour l'instant tirée et les conversations sont à reprendre.

Ce premier échange de vues, négatif, devait être poursuivi ultérieurement à Alger ; les circonstances ont fait depuis qu'il a dû être reporté sans que l'exploitation des deux entreprises désignées — qui de leur côté poursuivent des discussions parallèles aux négociations gouvernementales — en ait été perturbée.

## AIR ALGÉRIE

### A. — Généralités.

En même temps que l'accord franco-algérien, une convention fut signée le 18 février 1965 entre les actionnaires français d'Air Algérie (Compagnie générale transatlantique, Compagnie de navigation mixte, Air France) et l'Etat algérien, qui faisait de ce dernier l'actionnaire majoritaire de la société. Le capital de l'entreprise (25 millions de francs) est donc réparti aujourd'hui de la façon suivante :

Etat algérien.....	51 %
C. G. T.....	20,34 %
Air France.....	17,74 %
C. N. M.....	10,78 %
Divers .....	0,14 %

Le conseil d'administration compte six membres : trois sont Algériens, les trois autres Français.

### B. — Personnel.

L'effectif global à la fin de l'année 1963 s'élevait à près de 1.400 personnes, dont un peu moins de 200 navigants (personnel technique et personnel commercial).

Deux conventions conclues entre le Gouvernement français et Air France, les 6 et 26 juin 1962, règlent les conditions dans lesquelles le personnel français en service à Air Algérie au 1<sup>er</sup> juillet 1962 peut bénéficier d'une intégration dans le cadre de la Compagnie nationale.

En sens inverse, il est à remarquer que deux agents détachés par Air France occupent à Air Algérie les fonctions de directeur général et directeur commercial.

C. — *Matériel volant.*

La flotte de la société se compose aujourd'hui de cinq Caravelles (dont l'une a été récemment donnée à bail à la compagnie jordanienne Alia), de 10 Douglas DC 4 et de 4 Douglas DC 3.

D. — *Réseau.*

Le réseau intérieur comprend la desserte des principales villes de l'Algérie et du Sahara septentrional (Alger, Oran, Philippeville, Bône, Constantine, Colomb-Béchar, Touggourt, Ouargla, Ghardaïa, Biskra) ainsi que la desserte (par lignes régulières ou affrètements réguliers) de 16 escales au Sahara ; la compagnie reçoit toutefois pour ces 16 dernières escales une subvention de la part des organismes publics intéressés au développement du Sahara méridional.

Le réseau international est constitué pour l'essentiel de lignes régulières à destination de la France (Paris, Lyon, Marseille, Toulouse) auxquelles s'ajoutent les liaisons avec la Suisse (Genève, Zurich), le Maroc (Casablanca) et la Tunisie (Tunis).

Les projets de la société sont mal connus : il est toutefois vraisemblable qu'elle étudie la possibilité d'assurer une liaison à destination de Rome.

E. — *Trafic.*

La société a obtenu ces dernières années les résultats de trafic suivants (tous trafics cumulés) :

	1957	1959	1961	1962	1963
Passagers transportés.....	328.317	488.284	602.214	474.976	332.022
Tonnes-kilomètre (total).....	32.172.000	46.669.000	58.233.000	47.845.000	39.348.000

Les résultats de 1964 ne sont pas connus avec exactitude ; il n'y a cependant aucun doute que la baisse constatée en 1963 s'est poursuivie en 1964.

F. — *Résultats financiers.*

a) Chiffre d'affaires (en francs français) :

1961 .....	111.089.251 F.
1962 .....	102.329.413
1963 .....	99.843.829
1964 .....	89.811.000

La diminution des recettes a été proportionnellement moins importante que la diminution du trafic du fait d'un relèvement des tarifs et de la disparition des tarifs réduits pour militaires.

b) Compte d'exploitation et bilan (en milliers de francs français).

	1961	1962	1963	1964
Solde du compte d'exploitation.....	+ 16.031	+ 15.500	+ 628	— 4.026
Résultat du bilan.....	+ 2.863	+ 1.976	— 1.760	+ 1.676

Les résultats pour 1964 sont provisoires, et ne sont donnés qu'à titre indicatif, les résultats définitifs n'étant pas connus à l'heure actuelle.

### Résultats d'exploitation des filiales d'Air France.

(En milliers de francs.)

COMPAGNIES	RECETTES d'exploitation.		DEPENSES d'exploitation.		SOLDE DU COMPTE d'exploitation.		RESULTATS du bilan.	
	1963	1964	1963	1964	1963	1964	1963	1964
Middle East Air Liban.....	135.906	151.747	124.572	141.055	+11.334	+10.692	+ 4.997	+ 5.619
Royal Air Maroc.....	56.893	63.491	56.527	61.000	+ 384 (1)	+ 2.583 (1)	+ 589	+ 312
Royal Air Cambodge.....	5.429	7.235	5.674	7.230	— 245	+ 5	— 266	— 58
Tunis Air.....	26.978	25.791	23.199	22.310	+ 3.779	+ 3.481	+ 4.140	+ 3.518
Air Algérie.....	99.843	89.811	99.215	93.836	+ 628	— 4.026	— 1.760	— 1.676
Air Vietnam.....	23.800	(2)	20.800	(2)	+ 3.000	(2)	»	(2)
Air Inter.....	37.213	(2)	37.248	(2)	— 35	(2)	+ 3.284	(2)
Air Nautic.....	18.400	22.607	21.683	25.069	— 3.281	— 5.309	— 4.711	— 5.326
Air Madagascar.....	38.654	56.313	38.640	56.134	+ 14	+ 179	+ 32	+ 177
Air Transport (3).....	»	»	»	»	+ 209	+ 431	»	+ 45

(1) La différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation est majorée des gains d'inventaires.

(2) Résultats non encore communiqués.

(3) L'exploitation d'Air Transport s'effectue dans le cadre d'une association en participation avec les British United Air Ferries, dont ne ressort, en fin d'exercice, que le solde positif ou négatif, concernant Air-Transport.

Royal Air Maroc, Tunis Air et Air Madagascar, maintenant pourvus d'appareils à réaction, ont exploité ces appareils de façon plus intensive, ce qui explique leurs résultats.

## II. — Air Inter.

Le trafic de la Compagnie Air Inter qui, en 1964, avait progressé de 54,3 % par rapport à 1963, se poursuit en 1965.

Le nombre d'heures de vols effectués a augmenté de 32,07 % pour les six premiers mois de 1965 par rapport à la même période de 1964, et le nombre de passagers transportés s'est accru de 72,75 %, faisant passer le coefficient de remplissage de 62,22 % à 71,36 %. On peut escompter raisonnablement un nombre de passagers de 750.000 dans le courant de 1965.

Pour la première fois le bilan est bénéficiaire de 700.000 F, et en 1964 la dotation de 3 millions de francs, inscrite au budget, n'a été que partiellement utilisée jusqu'au montant de 2.421.000 F.

Depuis 1960, le compte de bilan a évolué de la manière suivante :

		Rentabilité ensemble des lignes.
1960 .....	— 3.799.621	
1961 .....	— 2.953.903	75 %
1962 .....	— 4.311.070	83 %
1963 .....	— 807.311	84 %
1964 .....	+ 700.000	90 %

La flotte actuelle d'Air Inter est composée de 11 *Vickers Viscount*, de 4 *Nord 262* et de 2 *Caravelle* affrétés à la Compagnie nationale Air France.

Le V° Plan permet d'escompter une progression moyenne de 30 % par an de 1964 à 1971, compte tenu de la création de lignes nouvelles et du transfert à Air Inter du trafic d'une partie de Paris—Nice exploitée actuellement en totalité par Air France.

Une question de flotte et, par conséquent, une question financière, vient donc à se poser d'une façon aiguë.

Les *Vickers Viscount*, qui sont des appareils amortis en grande partie et d'un prix d'entretien relativement modeste, ont été complétés par des *Nord 262*, d'un nombre de places plus limité et qui, par conséquent, sont surtout intéressants lorsqu'il s'agit d'ouvrir des circuits, en attendant de passer à des appareils de capacité plus grande quand la demande de places s'accroît.



La question s'est posée de savoir si nous pourrions arriver un jour au stade qui est atteint aux Etats-Unis, c'est-à-dire la constitution de véritables lignes d'aérobuses que l'on puisse prendre sans réservation de place et en étant sûr de pouvoir se faire transporter.

Les conditions qu'il s'agit de réunir sont assez difficiles à obtenir en France mais il n'est pas impossible que, tout au moins sur certaines relations telles que Paris—Nice ou Paris—Lyon, on puisse y arriver dans un avenir relativement proche. Les conditions à remplir sont les suivantes : relations assez courtes permettant des rotations rapides, un fort trafic, un nombre faible de compagnies sur la relation, un étalement naturel sur la demande de transport, une réserve importante d'avions amortis et un service minimum à bord. Cet important problème est analysé plus loin.

Actuellement, le financement des appareils pose des questions de trésorerie à la compagnie. Les cinq premiers *Viscount* 708 achetés à Air France pour le prix de 9,195 millions, ont été acquis grâce à un prêt de 7 millions, amortissable en cinq ans, de la Caisse des dépôts et consignations, le solde étant prélevé sur les ressources propres.

Au mois de mars 1965, deux autres *Viscount* ont été vendus par Air France au prix de 3,3 millions, financés par un prêt de 2 millions du F. D. E. S. et de 1,3 million sur les ressources propres.

Les trois appareils supplémentaires *Viscount* acquis en 1964 et les quatre *Nord* 262 dont le prix global s'est élevé à 16.300.000 F, ont été financés pour 9.200.000 F par un emprunt consenti par le F. D. E. S., 3.750.000 F par une contribution du F. I. A. T., 2.500.000 F par une augmentation de capital et un emprunt obligataire, 850.000 F par autofinancement.

Le dernier appareil *Viscount*, acheté 3.200.000 F en juillet 1965, a été intégralement financé sur ressources propres. L'achat de nouveaux appareils, deux *Caravelle* en particulier, exigera une augmentation de capital souscrite au prorata de leurs participations par chacun des actionnaires.

Nous rappelons que la participation de l'Etat fait l'objet d'une convention conclue le 14 août 1964 avec la compagnie Air Inter.

L'Etat s'engage à verser chaque année à la compagnie, dans la limite d'un plafond pré-établi, une contribution financière dont le taux ne peut excéder 47,5 % du montant du déficit d'exploitation de chaque ligne subventionnée. Cinq pour cent du solde du déficit sont supportés par les Compagnies et, le surplus, par les collectivités locales desservies.

Le taux de la contribution pour chaque ligne et son montant maximum sont fixés chaque année sur proposition de la compagnie, après avis du Délégué général à l'aménagement du Territoire et du Ministre des Finances.

\*

\* \*

### III. — U. T. A.

Flotte utilisée par l'U. T. A. au 1<sup>er</sup> octobre 1965.

Appareils DC. 8.....	6
Appareils DC. 6.....	8
Appareils DC. 4.....	2
Appareil Beechraft .....	1
<hr/>	
Total .....	17 appareils.

Le trafic de la Compagnie « Union de Transports Aériens » a légèrement augmenté en 1964, puisque le tonnage kilométrique total transporté a été supérieur de 2 %, au cours de cette année-là, à celui enregistré en 1963. Cette reprise s'est nettement accentuée au cours des sept premiers mois de 1965.

La progression du trafic mesuré en passagers/kilomètre transportés a, en effet, été de 18 % par rapport à la période correspondante de 1964 (au cours de laquelle le nombre de passagers-kilomètre avait diminué de 7 % par rapport à la même période de 1963). Cette progression a été particulièrement forte sur les lignes d'Extrême-Orient (+ 35,7 %) et sur le réseau Transpacifique (+ 48,8 %). Elle est encore de 11 % sur les lignes vers l'Afrique Noire et de 3 % sur les lignes vers l'Afrique du Sud.

Le taux de progression du fret kilométrique (+ 22 %) a été, de son côté, plus élevé que celui enregistré en 1964 par rapport à la même période de l'année précédente (+ 17 %). Comme pour les passagers/kilomètre, ce sont les lignes d'Extrême-Orient (+ 19,7 %) et surtout du réseau Transpacifique (+ 158,8 %) qui ont présenté les meilleurs taux de progression.

En résumé, le tonnage kilométrique total transporté du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 1965 est supérieur de 18 % à celui enregistré au cours des sept premiers mois de 1964.

D'autre part nous tenons à souligner comme nous l'avons fait au cours de l'examen du budget de 1965 combien nous sommes heureux de constater l'amélioration des relations humaines et commerciales entre Air France et l'U. T. A. et nous avons eu de multiples occasions, au cours de nos voyages, d'apprécier la collaboration qui dans la plupart des pays desservis par les deux compagnies s'instaure au niveau du personnel au sol.

Nous souhaiterions pouvoir dire qu'il en est ainsi partout mais les exceptions sont heureusement rares.

\*

\* \*

*Evolution du trafic entre la France  
et les pays faisant partie d'Air Afrique.*

A. — Des accords relatifs au transport aérien ont été conclus par la France avec tous les pays fondateurs d'Air Afrique :

Cameroun .....	16 juin 1961.
République Centrafricaine .....	18 mai 1963.
Congo-Brazzaville .....	2 mai 1962.
Côte-d'Ivoire .....	19 octobre 1962.
Dahomey .....	9 décembre 1963.
Gabon .....	2 décembre 1963.
Haute-Volta .....	29 mai 1962.
Mauritanie .....	24 octobre 1963.
Niger .....	28 mai 1962.
Sénégal .....	15 juin 1962.
Tchad .....	8 janvier 1963.

Il est vraisemblable qu'un accord pourra également être conclu avec le Togo, dès que l'adhésion de cet Etat à Air Afrique sera devenue définitive.

B. — Les liaisons entre la France et chacun des onze Etats susnommés sont aujourd'hui assurées par Air Afrique d'une part, Air France et l'Union de Transports Aériens d'autre part, mais de telle sorte qu'Air Afrique n'ait jamais en face d'elle qu'une seule des deux compagnies françaises.

La société multinationale africaine a d'ailleurs conclu avec chacune des deux entreprises françaises des accords de coopération particulièrement importants, dans le domaine commercial notamment (harmonisation des programmes d'exploitation, représentation réciproque, mise en commun des recettes effectuées sur certains parcours, etc.).

C. — Le trafic entre la France et ces Etats africains a évolué comme suit durant ces deux dernières années :

RELATIONS	1963	VARIATION par rapport à 1962.	1964	VARIATION par rapport à 1963.
France-Cameroun .....	26.078	+ 13 %	21.432	— 18 %
France-République centrafricaine.	5.612	+ 7 %	3.926	— 44 %
France-Congo-Brazzaville .....	22.748	+ 5 %	19.891	— 13 %
France-Côte-d'Ivoire .....	38.617	+ 10 %	44.476	+ 15 %
France-Dahomey .....	3.277	+ 59 %	2.636	— 20 %
France-Gabon .....	1.228	+ 78 %	6.555	+ 199 %
France-Haute-Volta .....	5.838	+ 14 %	5.236	— 11 %
France-Mauritanie .....	7.098	+ 39 %	6.341	— 11 %
France-Niger .....	11.289	+ 21 %	11.493	+ 1 %
France-Sénégal .....	45.738	— 4 %	43.323	— 6 %
France-Tchad .....	13.617	+ 19 %	17.868	+ 31 %
Total .....	181.140	+ 9 %	183.177	+ 1,1 %

*Observations :*

1° 1964 a été une année de stagnation décevante.

2° Le nombre de sièges offert par Air Afrique d'une part, U. T. A. et Air France d'autre part, est identique.

3° A l'exception de K. L. M. sur Abidjan—Brazzaville une fois par semaine, Swissair sur Abidjan une fois par semaine, Middle East-Air Liban sur Abidjan une fois par semaine, P. A. A. sur Dakar (3 fois par semaine), Abidjan (1 fois par semaine) et Douala (1 fois par semaine), tout le trafic est assuré par Air Afrique et les deux compagnies françaises.

## CHAPITRE V

### PROBLEMES DIVERS

#### I. — Matériel volant. — Etudes et prototypes.

Le plan de charge actuel de nos usines de construction d'aviation est établi à la fois pour des besoins civils, des besoins militaires et des engins. Il s'agit d'une activité essentielle de notre pays occupant plus de 100.000 salariés et travaillant pour 40 % à l'exportation.

On peut admettre que l'augmentation est de 7 à 8 % à prévoir en valeur de 1966 par rapport à 1965.

La partie nationale est en légère augmentation et la partie exportation ne laisse prévoir aucune espèce de difficulté pour 1966.

Les incertitudes commencent à naître à partir de 1967, puis surtout pour les années 1967-1968, époque à laquelle le Concorde fera ses premiers vols.

Actuellement, la charge de l'industrie aéronautique pour l'aviation civile est surtout assurée par la série de *Caravelle* qui continue, les *Mystère 20*, les *Nord 262*.

Pour les *Caravelle*, la version allongée mixte fret-passagers permettrait probablement de porter la série à 250. L'opération *Mystère 20* note des commandes fermes enregistrées pour 77 appareils, mais l'augmentation de cadence pose un problème de financement. La part des investissements des constructeurs Sud-Aviation et Dassault, qui devait être à l'origine égale à celle de l'Etat, a, en fait, dépassé largement cette dernière.

Quant au *Nord 262*, vingt et un exemplaires ont fait l'objet de commandes fermes ou d'option de Lake Central, et les premiers appareils ont été livrés.

Air Inter utilise quatre appareils et probablement bientôt un cinquième. Le problème de sa rentabilité mériterait d'être étudié attentivement grâce à une comptabilité analytique précise qui semble faire défaut à Air Inter, car il s'agit là d'un appareil inté-

ressant pour les lignes à défricher ou à faible densité de trafic ou, au contraire, pour des liaisons de courte distance sur des pourours à limite de saturation. Dès maintenant 380 vols sont réalisés par mois en moyenne sur un an par le *Nord 262* en service sur Air Inter.

D'autres commandes sont attendues d'Amérique où le marché possible s'élève à une centaine d'appareils, et également du Japon, où un *Nord 262* est en essai et a déjà effectué 410 heures de vol en deux mois d'utilisation sur un deuxième appareil a été levée en plus de deux appareils commandés fermes. Le moteur devra être plus puissant pour répondre au désir de la clientèle et, à cet effet, un contrat de développement est en cours de passation à Nord-Aviation.

Mais le chapitre « Etudes et prototypes » est évidemment surtout affecté par l'opération *Concorde*. Aucune interruption sensible n'a été enregistrée à la suite des discussions entre la France et la Grande-Bretagne, l'état d'avancement est satisfaisant ; le moteur B. S. 593 D, dont la poussée est 10 % inférieure au moteur définitif, a déjà tourné plusieurs mois et la version destinée au *Concorde* et de puissance normale tournera avant la fin de l'année.

La majorité des équipements est choisie et le vol du premier prototype est attendu à Toulouse dans la première partie de 1968.

48 appareils ont déjà été commandés en option, avec un dépôt de garantie non récupérable en cas de dédit si l'avion ne remplit les clauses techniques.

Ces compagnies sont les suivantes :

- 8 pour Air France.
- 8 pour B. O. A. C.
- 6 pour la P. A. A.
- 3 pour Continental Airlines.
- 6 pour American Airlines.
- 6 pour la T. W. A.
- 2 pour M. E. A.
- 4 pour la Qantas.
- 2 pour Air India.
- 3 pour Japan Airlines.

Des essais sont effectués actuellement pour essayer l'effet des bangs supersoniques.

La région d'Oklahoma City a été soumise pendant six mois, de février à juillet 1964, à des bangs supersoniques variant de 0,75 mb à 1 mb et des sondages ont été effectués pour connaître les réactions du public. Ces réactions sont diverses et il reste certainement un problème à définir et à résoudre.

Le *Concorde* paraît être en avance très sérieusement sur l'appareil américain et des difficultés semblent avoir contraint les Etats-Unis à revenir de mach 3 à mach 2,4 ou mach 2,7.

Quant aux Russes, ils semblent vouloir sortir leur avion avant le nôtre et cet appareil serait très voisin du *Concorde*.

Le prix du *Concorde* en fait une opération extrêmement coûteuse, puisque les dépenses globales ont été estimées pour la France à 2.500 millions de francs (taxe de l'ordre de 15 % et études annexes comprises). 25 % des dépenses figurent au budget des Armées, 75 % au budget de l'Aviation civile.

Le montant des dépenses engagées au 30 juin 1965 était de 640 millions de francs et celui des dépenses effectuées de 320 millions de francs.

Les charges à prévoir pendant la durée du Plan sont les suivantes :

	1966	1967	1968	1969	1970	APRES 1970
Engagements .....	370	335	310	300	295	120
Paiement .....	305	325	315	305	300	210

Nous signalons que le montant de 2.500 millions de francs n'inclut pas les dépenses de fonctionnement des établissements de l'Etat travaillant sur le projet.

Il est bien certain que la construction du *Concorde* absorbe la grande majorité des crédits pour les études et prototypes et la comparaison de l'évolution des crédits d'infrastructure de 1953 à 1966 avec les crédits de prototypes pendant la même période est éloquent à ce sujet, alors que les premiers varient de 30 millions à 180 millions, les seconds varient de 70 millions à 410 millions.

## II. — Aérobus.

Le problème des aérobus est double : il s'agit d'abord de posséder des avions correspondant à des objectifs bien définis, c'est-à-dire présentant des capacités permettant des coefficients de remplissage convenables, ayant une vitesse suffisante et des exigences d'atterrissage et de décollage facilitant l'utilisation sur des aéroports existants. En Europe, une très récente conférence résumait ainsi les deux premiers points : 200 places, 900 km/h et rayon d'action compris entre 400 et 2.000 km.

Des projets sont également étudiés par nos compagnies françaises :

*Nord 600* par Nord Aviation : 200 passagers, 550 km/h, 24 tonnes charge payante, rayon d'action 1.500 km ;

*Bréguet 124* : 200 passagers, mach 0,83, rayon d'action 1.500 km, charge payante 25 tonnes.

En second lieu, la conception même d'aérobus semble exiger un minimum de trafic que nous ne connaissons pas encore sur les lignes, même les plus fréquentées de notre territoire national ou sur des liaisons internationales de moyenne distance. En effet, pour qu'un système d'aérobus soit valable d'une façon courante, il faut avoir la certitude d'obtenir une place même en arrivant à la dernière minute, la possibilité de conserver ses bagages avec soi, tout au moins pour des bagages de capacité déjà notable, l'accès individuel à l'avion, la suppression des prestations de bord, la ponctualité et la fréquence des services, le tout s'accompagnant bien entendu d'un prix de billet inférieur aux tarifs normaux, de la suppression des opérations préalables à l'embarquement et consécutives au débarquement et, par conséquent, de l'obligation de réservation, et de la possibilité d'acquitter à bord le prix du passage.

Il s'agit en quelque sorte de transposer en navigation aérienne le système de l'autobus.

A l'heure actuelle, les Etats-Unis, le Canada et le Brésil, le Pakistan et l'Australie possèdent ou essaient de tels services. Des projets ou des embryons de réalisation sont en cours en Afrique et au Japon, en U.R.S.S. et en Italie.

Eastern Airlines effectue un service Boston—New York et New York—Washington. Sur New York-La Guardia et New York—Boston 29 aller et retour ; sur la navette Boston—Washington, 14 vols quotidiens, 7 dans chaque sens, avec des tarifs de 14 dollars sur la liaison New York—Boston, avec 12 dollars aux heures



creuses ; sur New York—Washington 16 dollars et sur Boston—Washington 25 dollars en heure pleine et 22 dollars en heure creuse. Ces tarifs sont de 27 % inférieurs à ceux de première classe en chemin de fer et légèrement supérieurs à ceux du chemin de fer coach.

Le nouveau service Boston—Washington porte à près de 60 aller et retour la fréquence assurée en navette par les Eastern Airlines. Il a été enregistré jusqu'à 113 vols supplémentaires dans une journée dont certains pour ne transporter qu'un seul passage. En trois ans d'exploitation, la Compagnie a transporté 5.300.000 passagers dont 2.500.000 en 1963 sur ses services de navette avec 22 *Super-Constellation* (95 sièges) et 8 *D. C. 7 B* (90-95 sièges).

La Compagnie estime que le coefficient de remplissage nécessaire pour assurer l'équilibre financier est de 43 % et le coefficient moyen actuel s'établit aux environs de 55 %.

Un autre service a été mis en place entre Houston et la Nouvelle-Orléans au rythme de 7 aller et retour par jour en semaine ; le tarif est de 30 % inférieur au tarif normal.

Le 14 octobre 1960, un service Air-Bus a été mis en place entre Pittsburg et Miami, d'abord avec des avions à moteur à piston, puis avec des *D. C. 8* et avec prestations partiellement rétablies. Enfin, en décembre 1961, les National Airlines ont obtenu l'autorisation d'un service d'aérobuses sur les liaisons Boston—Washington—Palm Beach—Miami et Miami—Houston—Las Vegas. Les coefficients de remplissage étaient inférieurs à 50 % jusqu'au mois de mars 1962.

Au Canada, un service a été inauguré le 19 mai 1963 entre Calgary et Edmonton. Des projets pour des services d'aérobuses entre : Vancouver, Victoria et Montréal—Ottawa—Toronto n'ont pas abouti en raison de la fréquence insuffisante des liaisons.

Au Brésil, un pont aérien existe entre Rio de Janeiro et Sao Paulo ; il s'agit probablement là de la première expérimentation. 36 services allers et retours existaient en juillet 1962 avec départs toutes les dix minutes à certaines heures de la journée.

Il existe également de tels services au Pakistan entre Dacca, la capitale, et Chittagong, qui est le principal port. Les tarifs sont sensiblement du niveau de 2<sup>e</sup> classe de chemins de fer et ces services sont assurés par *D. C. 3*.

L'exploitation a été très longtemps déficitaire et nous ignorons quelle est la situation actuelle.

En Australie, une flotte de *D. C. 3*, équipés de 36 sièges, doit expérimenter un service d'aérobuses reliant Melbourne à 1.200 centres ruraux des Etats de Victoria et de Nouvelle-Galles avec un tarif Melbourne—Mildura de 13 livres australiennes contre 15 livres 16 shillings australiens auparavant.

Des services air-coach sont également établis entre diverses localités qui n'étaient pas desservies par air. Il existe enfin des services skybus des Centrales africaines Airways et un projet d'exploitation au Japon sur le réseau intérieur par la Japan Airlines et l'A. N. A. au moyen de *D. C. 6 B* et de *Viscount*.

En Europe, des services ont fait leur apparition en Grande-Bretagne en 1963 et en Allemagne fédérale, mais c'est surtout sur la ligne Leningrad—Moscou que l'expérience a rencontré le plus vif succès.

Théoriquement, il faudrait assurer au moins 10 services quotidiens pour qu'une liaison soit rentable ; cependant, Londres—Belfast compte 7 services, Francfort—Hambourg 6 services, Londres—Edimbourg 6 services. Des liaisons envisagées ont été éliminées, telles que Paris—Rome, en raison de nombreux long-courriers qui s'ajoutent aux moyen-courriers Berlin—Hanovre, Berlin—Francfort, Berlin—Hambourg.

Si l'on tient compte de l'étalement de fréquence minimum, une dizaine de liaisons seulement pourraient être envisagées : Milan—Rome, exploitée à titre expérimental par Alitalia, qui a été abandonnée faute de pouvoir garantir le passage.

La liaison Paris—Londres mériterait une attention particulière, le trafic s'étant accru de 130 % de 1952 à 1961, alors que le trafic fer plus mer ne progressait que de 16,8 %.

En résumé, on peut admettre qu'à l'intérieur même de l'héxagone, sur la liaison Paris—Nice, qui est la relation la mieux desservie et qui atteint 1.200 sièges par jour en été, on est très loin d'atteindre la proportion de 10.000 sièges par jour pour la relation New York—Washington.

Il semble bien que l'utilisation d'appareils disposant de 200 places environ et permettant ainsi une réduction des frais, est considérée comme un véritable préalable à l'établissement d'un véritable service d'aérobuses qui pourrait alors être tenté avec fruit sur Paris—Lyon, Paris—Nice et Paris—Londres.

### III. — Utilisation des satellites par la météorologie nationale.

Nous rentrons dans l'ère de l'étude de la météorologie à l'aide des satellites gravitant autour de la terre et qui sont, pour l'instant, uniquement américains car nous n'avons pas accès aux satellites météorologiques de l'U. R. S. S.

L'écoute à Lannion des satellites météorologiques Tyros 9 et Tyros 10, en 1965, n'était pas possible, ces satellites n'étant pas équipés du système A. P. T. Nos opérations s'en sont donc trouvées limitées à des études sur des données photographiques et la participation aux discussions franco-américaines sur le projet Eole.

Mais, pendant le même temps, se préparait le système opérationnel devant être mis en place dès le début de 1965 par les U. S. A. avec poursuite automatique du satellite, tracée automatique des isophotes, procédé de décodage et de transmission des images, ce qui permettrait une observation quotidienne quasi globale de la terre.

Le Centre d'études météorologiques spatiales (C. E. M. S.) va donc reprendre en 1966 la trajectographie, réception et décodage des signaux, positionnement géographique des images et leur interprétation et transmission éventuelle aux services français et étrangers.

Nous rappelons que le personnel concernant le C. E. M. S. de Lannion comprend à l'heure actuelle :

19 personnes, dont 9 ingénieurs de travaux ;

6 techniciens et 4 militaires,

et que le budget de 1965 a absorbé 450.000 F, crédits d'équipement ; 250.000 F, crédits de recherche, et 415.000 F, crédits de fonctionnement.

\*

\* \* \*

#### IV. — Exécution du IV<sup>e</sup> Plan et prévisions pour le V<sup>e</sup>.

Les engagements budgétaires programmés devaient s'élever, pour la période couverte par le IV<sup>e</sup> Plan de 1962 à 1965, à 1.500 millions de francs.

Les autorisations de programme, *in globo*, se sont élevées à 1.568.680.000 F, soit un supplément de 168.680.000 F par rapport aux prévisions.

Les dépenses prévues pour le IV<sup>e</sup> Plan, pour la construction aéronautique en particulier, étaient de l'ordre de 825 millions et les paiements effectués de 1962 à 1964, y compris les prévisions pour 1965, s'élèvent à 910,9 millions de francs se décomposant ainsi :

1962 .....	150 millions.
1963 .....	159,3 —
1964 .....	246,8 —
1965 .....	354,8 —

Nous ne pourrions donc que nous montrer satisfaits de voir le Plan réalisé à 110 % mais nous sommes dans l'obligation de constater que l'avion supersonique absorbe une très grande partie de ces crédits et que les autres opérations n'ont pas bénéficié des mêmes facilités.

Pour l'infrastructure en Métropole, exception faite de l'Aéroport de Paris, les chiffres prévus dans le Plan sont extrêmement délicats à ventiler, étant donné qu'ils comprennent les dépenses à effectuer par l'Etat, les collectivités locales ou les chambres de commerce.

En se basant sur des engagements budgétaires, le IV<sup>e</sup> Plan avait prévu 420 millions d'engagements pour l'infrastructure et les services de la Métropole, Aéroport de Paris excepté, les autorisations de programme s'élèvent à 484,3 millions de francs, ce qui, en francs courants, couvre à 115 % les prévisions du Plan.

Pour l'Aéroport de Paris, les prévisions du Plan s'établissaient à 326,6 millions en engagements et à 350 millions en crédits de paiement. Les engagements réalisés ou prévus s'élèvent à 419,1

millions et les paiements à 318 millions, ce qui couvre les prévisions à 128 ou 108 %, selon que l'on raisonne en engagements ou en paiements, et toujours en francs courants.

Il n'en est malheureusement pas de même pour les compagnies aériennes ; alors que les investissements prévus au IV<sup>e</sup> Plan s'élevaient globalement à 1.700 millions en engagements et 1.450 millions de francs en paiements, les réalisations n'ont été couvertes qu'à 60 et 70 % de ces deux chiffres.

L'explication qui nous en a été donnée concernant une réduction des programmes d'exploitation en rapport avec une croissance de trafic moins rapide que prévue sur certaines lignes, Amérique du Nord et Pacifique, et un fléchissement sur les lignes destinées à l'Algérie et à l'Afrique noire ne nous a pas convaincus.

En réalité, il a bien fallu trouver quelque part les frais nécessités par l'exécution du Concorde et c'est là — nous croyons — qu'il faut rechercher la vraie raison de cette réduction dans le IV<sup>e</sup> Plan.

#### *Prévisions pour le V<sup>e</sup> Plan.*

Le projet de budget d'équipement de la navigation aérienne comprend, pour 1966 — première année d'exécution du V<sup>e</sup> Plan — trois grands titres :

Chapitre 53-90 ayant trait à la Métropole.

Chapitre 58-90 destiné à l'Outre-Mer.

Chapitres 53-22 et 53-24 destinés aux recherches et expérimentations.

Ces trois chapitres sont le perfectionnement et le développement de moyens de contrôle, le développement et l'équipement des aérodromes, le maintien et l'amélioration du niveau technique des installations de l'aéronautique civile.

L'équipement des aéroports doit être particulièrement étudié. Dès le courant de 1966 doivent être équipés en I.L.S. complets les aérodromes de Poitiers, Strasbourg, Perpignan, Pau, Brest, Rennes, Bastia et Montpellier, et l'acquisition du matériel nécessaire à ceux de Nantes, Biarritz, le Touquet, Cherbourg et Beauvais est prévue.

Pour les aérodromes de tourisme et d'affaires, huit aérodromes doivent être dotés, en 1966, de tours de contrôle réduites avec unité de fréquence et goniomètre V. H. F.

Sur les aérodromes de Bordeaux, Lyon et Toulouse, des I. L. S. et des balisages plus perfectionnés et plus précis peuvent accroître la régularité de la desserte.

Les études et expérimentations portent sur deux grands sujets principaux : l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne et l'atterrissage tous temps. Enfin, en ce qui concerne la météorologie, la mise au point et le perfectionnement d'appareils de mesure des éléments météorologiques — radars, télémètres, stations automatiques, visibilimètres — vont être étendus, de même que seront mis en œuvre des moyens rapides de télécommunications. Le sondage par fusées sera répandu et pour l'outremer le réseau observation au sol et en altitude sera développé ainsi que l'automatisation des matériels de transmission.

Le V<sup>e</sup> Plan pose la question des avions supersoniques avec des seuils d'observation qui dépassent 30.000 mètres.

## CHAPITRE VI

### RELATIONS INTERNATIONALES

#### I. — Air-Union

Le projet d'Air-Union est actuellement en sommeil. Alors qu'il aurait pu être facilement résolu, comme nous l'avons déjà dit, en 1959-1960, il semble qu'aucun progrès n'ait été réalisé depuis. Nos partenaires s'opposent à la définition d'une politique commune dans le domaine du transport aérien ou tout au moins soulèvent de graves objections. Ils souhaitent que cette question ne soit débattue que lorsqu'une Europe politiquement plus intégrée aurait pris naissance. De même, les structures des compagnies constituent un obstacle par leur diversité, certaines délégations — allemande et italienne surtout — étant en faveur d'une plus grande confusion entre les responsabilités de l'Etat et celles de leur compagnie.

Le tableau ci-joint indique le développement des compagnies intéressées à ce projet et nous voyons que la dégradation subie par les compagnies françaises par rapport à certains de nos partenaires s'est certainement accentuée.

Nous ne pouvons que déplorer la situation actuelle qui, au moment de l'avènement du transport supersonique, ne peut manquer de créer pour toutes les compagnies européennes, dès 1970, des problèmes redoutables plus graves encore que ceux posés au moment de l'apparition des Jets subsoniques.

	1962		1963		1964	
	Millions de tkt.	Part relative.	Millions de tkt.	Part relative.	Millions de tkt.	Part relative.
Compagnies françaises ..	443,2	28,3	494,0	29,6	548,0	28,7
Alitalia .....	270,4	17,3	317,2	19,0	356,2	18,7
Lufthansa .....	287,5	18,3	329,3	19,7	407,2	21,3
Sabena .....	105,4	8,2	142,5	8,5	149,3	7,8
K. L. M. ....	405,8	27,9	386,7	23,2	449,0	23,5

tkt = tonnes kilométriques transportées.

## II. — Euro-Control.

Nous sommes consternés de constater ici aussi que cette organisation, qui fonctionne théoriquement à plein, avec une responsabilité juridique totale depuis le 1<sup>er</sup> mars 1964, risque de se trouver financièrement paralysée.

Nous rappelons les étapes de cette convention : signature de la convention le 13 décembre 1960 ; ratification par la France, le 28 février 1963 ; entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1963 ; installation à Bruxelles le 1<sup>er</sup> septembre 1963 ; prise en charge de la responsabilité juridique le 1<sup>er</sup> mars 1964 ; adhésion d'un nouveau membre — l'Irlande — le 1<sup>er</sup> septembre 1965.

Les services extérieurs sont en activité avec des services régionaux installés auprès des administrations nationales et le centre d'expérimentation de Brétigny. La construction d'un second centre est envisagée à Luxembourg.

D'autre part, l'agence a lancé l'étude d'un centre auquel serait attribuée la responsabilité du contrôle pour le Benelux et l'Allemagne fédérale — partie Nord — et qui serait installé à Maastricht, aux Pays-Bas, avec entrée en service prévue pour 1969. La responsabilité opérationnelle dans les centres français et britannique n'a pas été confiée à l'agence.

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

Le Gouvernement français interdisant les investissements étrangers en France et le Gouvernement français autorisant en revanche les investissements français à l'étranger, un déséquilibre complet s'est établi qui n'est certainement pas compensé par le simple remboursement des services rendus.

L'impasse risque de devenir totale d'ici quelques mois, alors que cet organisme, au moment où l'on parle de l'avènement d'avions supersoniques commerciaux dans des espaces nationaux toujours aussi restreints, exige une planification centralisée et des décisions immédiates en raison de la vitesse des avions.

Le budget de fonctionnement auquel sont rattachées les dépenses en personnel du siège et du service extérieur, ainsi que les remboursements aux administrations nationales, s'élève en 1965 à 61.342.965 F, dont 25,73 % à la charge de la France. La même proportion est respectée dans le budget d'investissements et, en particulier, sur l'équipement de Brétigny.



La participation de la France est donc au total de 24.070.005 F dont il convient de retrancher les remboursements dus aux administrations françaises, soit environ 12 millions; la part nette française sera en conséquence d'environ 12.070.000 F.

A partir de l'exercice 1966, le financement sera différencié par budgets; le budget de fonctionnement sera réparti en fonction du trafic aérien de chacun des territoires survolés et le budget d'investissements sera réparti en fonction des produits nationaux bruts, ce qui devrait diminuer légèrement le pourcentage de la France dans les dépenses de fonctionnement.

\*

\* \*

### III. — A. S. E. C. N. A.

La répartition par grands postes des dépenses du budget de l'A. S. E. C. N. A. pour 1964 et 1965 est indiquée par les tableaux ci-joints que précisent non seulement les budgets, mais également la participation de la France aux dépenses d'infrastructure.

#### Budget de l'A. S. E. C. N. A.

(Au titre de l'article 2 de la Convention de Saint-Louis.)

	1964	1965
	Francs.	Francs.
<b>I. — Recettes.</b>		
Redevances aéronautiques et divers.....	14.422.172	16.699.150
Participation de la France.....	(1) 47.338.365	44.029.365
Participations des Etats africains et malgache.....	10.596.000	12.645.178
Prélèvement sur le fonds de roulement.....	1.427.000	940.000
Amortissements .....	1.600.000	2.200.000
<b>Totaux (2) .....</b>	<b>75.383.537</b>	<b>76.513.693</b>
<b>II. — Dépenses.</b>		
I. — Dépenses de fonctionnement.....	71.529.137	71.113.693
II. — Immobilisations (opérations en capital).....	3.854.400	5.400.000
<b>Totaux (1) .....</b>	<b>75.383.537</b>	<b>76.513.693</b>

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

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

**Participation de la France aux dépenses d'infrastructure.**

(En milliers de francs.)

	1962	1963	1964	1965	TOTAUX de 1962 à 1965.	PREVISIONS 1966.
<b>I. — Engagements.</b>						
1° Autorisations de programme ouvertes au chapitre 68.90 du budget de l'aviation civile.....	28.600	25.000	20.000	18.000	91.600	18.000
2° Autorisations d'engagement d'opérations données à l'A. S. E. C. N. A. ....	28.540	19.500	19.486	19.974	87.500	»
<b>II. — Paiements.</b>						
1° Crédits de paiement ouverts au chapitre 68.90 du budget de l'aviation civile .....	15.730	24.000	25.870	12.000	75.600	12.000
2° Versements effectués à l'A. S. E. C. N. A. pour le règlement des opérations d'infrastructure.	14.270	22.796	19.246	(2) 9.000	65.312	»

(1) Dont 6.074 au titre du disponible au 31 décembre 1964.

(2) A la date du 31 août 1965.

Pour 1966, les états membres n'ont pas encore approuvé le projet de budget mais les prévisions sont arrêtées globalement à 81 millions de francs, faisant ressortir une majoration de 6 % par rapport à 1965.

Les principaux postes d'augmentation concernent le personnel et les moyens nécessaires au fonctionnement des installations techniques.

Les recettes évoluent lentement et ne permettent pas à notre sens de relever dans une proportion suffisante la participation des états africains et malgache aux dépenses.

Pour 1966, la solution retenue a été le maintien de la participation française au niveau de 1965, mais un ajustement de la subvention due par la France au titre des dépenses d'aéronautique locale est inscrit au budget à concurrence de 1.548.000 F, se répartissant en 995.000 F pour le relèvement de la participation française

aux dépenses d'aéronautique locale au Cameroun, pour l'ajuster sur la participation aux autres états africains, et 553.000 F pour la contribution de la France aux dépenses du contrat particulier signé par le Togo.

Le tableau ci-dessous indique le total d'effectifs de l'A. S. E. C. N. A. et sa variation depuis 1963 jusqu'à 1966.

**Effectifs d'encadrement**

(pour les services visés à l'article 2 de la convention).

ANNEES	EFFECTIF TOTAL	EFFECTIF des agents expatriés.	EFFECTIF des agents africains (1).
1963 .....	729	623	106
1964 .....	755	611	144
1965 .....	823	609	214
1966 .....	829	581	248

(1) Y compris le Mali.

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

L'effort d'africanisation en ressort très nettement mais des difficultés se font jour pour trouver des candidats aux différents cadres justifiant des connaissances générales suffisantes.

La formation du personnel continue d'être assurée pour les corps d'ingénieurs et d'ingénieurs de travaux par l'Ecole nationale civile et l'Ecole de météorologie de Paris.

Le tableau ci-dessous fait ressortir l'évolution par catégories des effectifs français en service à l'A. S. E. C. N. A. depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1963 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1965.

	CATEGORIE A	CATEGORIE B	CATEGORIE C	TOTAL
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1963.....	258	390	120	768
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1964.....	237	423	108	768
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1965.....	209	435	92	736
Au 1 <sup>er</sup> juillet 1965.....	196	456	89	741

Au cours des prochaines années les effectifs français sont appelés à s'amenuiser au fur et à mesure que les postes qu'ils occupent pourront être pourvus par des agents locaux offrant les garanties de compétence indispensable. Les chiffres indiqués dans le tableau ci-dessus font d'ailleurs apparaître une réduction sensible des agents de la catégorie A (ingénieurs) et de la catégorie C (personnel d'exécution). Pour la catégorie B, l'accroissement des effectifs correspond pour l'immédiat à l'extension des activités de l'A. S. E. C. N. A. et à la nécessité de maintenir, temporairement, des postes en double pour certains emplois techniques.

Il serait au demeurant malaisé d'apprécier en termes chiffrés et précis le rythme selon lequel les cadres français viendront à être remplacés par des personnels africains et toute précision ne saurait avoir à cet égard qu'un caractère particulièrement incertain.

\*  
\* \*

#### IV. — O. G. S. A.

Cet organisme, reconnu par le Gouvernement algérien par les protocoles du 24 septembre et du 27 avril 1963, précise les conditions de tutelle de l'administration algérienne.

Il est à noter que toutes les installations aéronautiques existant en Algérie ont pu être maintenues en place et exploitées normalement, l'équipement en cours a été poursuivi, financé soit par la Caisse algérienne de développement, soit par l'organisme saharien. Un nouveau centre de contrôle a été achevé. Un effort considérable de formation a été accompli. Le 1<sup>er</sup> juillet 1962, 27 Algériens seulement, cadres ou techniciens, étaient en service à l'O. G. S. A. sur un personnel d'encadrement de 1.000 agents ; le 1<sup>er</sup> janvier 1965, on comptait 227 Algériens sur un effectif total de 652.

Le financement de 1965 a été assuré par une subvention de l'Etat français de 21.350.239 F, une subvention de l'Etat algérien de 4.071.000 F, un fonds de concours de l'Organisme saharien de 6 millions de francs et de redevances aéronautiques estimées à 1.800.000 F. La part de la subvention française a donc été ramenée de 73,14 % en 1963 à 64,26 % en 1965. Elle sera réduite de 5 millions de francs en 1966.

Le tableau ci-après indique les effectifs des personnels français en service à l'O. G. S. A. en 1964 et 1965.

**Effectifs des personnels français en service à l'O. G. S. A. en 1964 et en 1965.**

SERVICES	CORPS	1964	1965
Navigation aérienne .....	Ingénieurs .....	3	1
	Ingénieurs des travaux.....	9	6
	Techniciens .....	40	28
	Agents .....	20	3
	Agents sur contrat.....	94	41
		166	79
Météorologie .....	Ingénieurs .....	1	1
	Ingénieurs des travaux.....	17	15
	Techniciens .....	31	31
	Agents .....	4	1
	Agents sur contrat.....	10	2
		63	50
Bases aériennes .....	Ingénieurs .....	2	1
	Ingénieurs des travaux.....	10	7
	Techniciens .....	9	3
	Personnel d'exécution .....	14	4
	Agents sur contrat.....	20	13
		55	28
Personnel administratif ...	Corps supérieur .....	1	1
	Secrétaires administratifs .....	2	1
	Techniciens d'encadrement des services du matériel.....	2	»
	Personnel d'exécution .....	11	5
	Agents sur contrat.....	4	4
		20	11
	<b>Total.....</b>	<b>304</b>	<b>168</b>

## CONCLUSIONS

Le budget qui est nous présenté n'a pas fait l'objet de modifications à l'Assemblée Nationale lors de son vote.

Examiné *in globo*, nous pourrions en déduire qu'il ne présente pas de différence sensible par rapport à celui de l'an dernier, et qu'il s'inscrit dans l'augmentation normale enregistrée sur la plupart des budgets.

En réalité, plusieurs points singuliers sont à dégager, qui changent cette optique :

### 1° *Suppression de la subvention d'équilibre à Air France.*

Nous nous réjouissons de cette amélioration considérable enregistrée sur notre Compagnie nationale, qui correspond à la fois à l'amélioration constatée sur les autres compagnies, et à un effort particulier accompli par la nôtre dans un climat d'investissements réduits et de stabilité relative du nombre de sièges offerts.

Toutefois, il ne faut pas se dissimuler que cet équilibre est précaire. En effet, s'il est vraisemblable que l'année 1965 se solde par un bénéfice et l'année 1966 par un bénéfice plus considérable, s'il n'y a pas de difficultés graves qui viennent rompre cet équilibre dans le courant de ces deux années l'année 1967 risque d'être beaucoup plus difficile.

Pour les années 1965 à 1966, les phénomènes qui risquent de créer des difficultés à Air France sont dus d'une part à des actions engagées par les divers syndicats de personnel concernant des rajustements, des reclassements avec effet rétroactif et qui peuvent avoir une influence importante sur les finances d'Air France.

D'autre part, la politique elle-même n'est pas exclue de nos préoccupations en ce qu'elle peut influencer les droits de trafic.

En résumé, pour les années 1964 et 1965, l'amélioration de 6,06 % de 1964 par rapport à 1963, et surtout de 1965 par rapport à 1964, fait ressortir une augmentation du trafic de 11,7 % pour les sept premiers mois, valable aussi bien dans le secteur long-

courrier (+ 17 %), que dans le secteur moyen courrier (+ 13 %), malheureusement compensée par le réseau d'Algérie qui accuse quant à lui une diminution de 32 % ; les meilleurs résultats ont été enregistrés sur l'Amérique du Nord, sur l'Amérique du Sud, le Proche-Orient et la Métropole, mais des menaces d'agitation subsistent dans le personnel.

Le syndicat des pilotes de ligne — dans certains de ses opuscules — s'élève contre les conditions de travail qui lui sont imposées et sur lesquelles nous n'avons pas à prendre position, de même que le personnel du contrôle au sol dont l'action, sans dépendre directement d'Air France, peut affecter les résultats de cette compagnie.

\*  
\* \*

#### *Sur le plan des droits de trafic.*

Au cours d'un voyage qu'une mission de la commission des Finances vient d'effectuer, nous avons appris, en particulier, que sur le réseau d'Extrême-Orient, et, plus spécialement sur la ligne Paris—Tokyo par le pôle, exploitée actuellement en pool par Air France et par la Japan Airlines, des pourparlers avaient été engagés entre le Japon et l'U. R. S. S. permettant une desserte Tokyo—Paris via Moscou, le trajet Moscou—Paris étant accompli par des avions soviétiques et le trajet Moscou—Tokyo étant, au contraire, assuré par des avions japonais.

Les pourparlers, pour l'instant, n'ont pas encore abouti en raison de l'exigence des Soviétiques qui n'admettent pas d'équipage étranger à l'U. R. S. S. pour le survol de la Sibérie. Mais, après une certaine pause, les pourparlers viennent de reprendre. Il est bien certain qu'une telle ligne, qui réduirait de près de 30 % le trajet et qui aurait, par conséquent, une influence certaine sur les prix, risquerait de placer notre Compagnie nationale devant certaines difficultés sur cette desserte.

Il avait été envisagé de créer, en revanche, une desserte Paris—Tokyo par le Sud, avec une escale à Hong Kong et à Pékin ; la Chine, pour des raisons stratégiques, s'est refusée à accorder un droit d'atterrissage à Pékin. En revanche, elle accepterait — et même encouragerait — la constitution d'une ligne Hong Kong—Changhai, pour laquelle le trafic est intense et s'effectue actuellement dans de très mauvaises conditions par voie ferrée ou par la route ou par des avions lents.

Mais nous craignons, là aussi, d'être devancés par les Japonais, qui s'intéressent très fortement, eux aussi, à cette relation.

Pour 1967, les craintes sont différentes : l'apparition de nouveaux appareils américains, tels que le *Boeing 727* allongé (140 places environ) et le *Boeing 737* de capacité plus réduite, risque de diminuer le prix de revient de ces appareils dans les liaisons moyen et long-courrier de façon telle que nos compagnies nationales ne soient handicapées si elles ne possèdent pas des appareils répondant aux mêmes normes.

Au cours de conversations récentes, des projets sont à l'étude concernant un avion franco-britannique — 200 places, 900 km à l'heure, rayon d'action 400 à 2.000 km — mais nous craignons qu'il ne sorte très tard.

Enfin, la sortie d'un avion supersonique *Concorde* en 1970, si rien n'est prévu dans le cadre d'une association genre Air-Union, risque, elle aussi, de mettre notre Compagnie nationale en péril.

Au cours de la discussion qui s'est instaurée, il a été demandé pourquoi la Compagnie Air France n'accordait pas de tarif différencié comme le font, d'une façon normale, les autres compagnies étrangères, et une critique très vive a été formulée contre le système de location de place qui ne permet pas toujours de savoir si l'on est sûr de partir à telle ou telle date et, surtout, de réserver son siège.

## 2° Investissements en matériel volant.

Le second point singulier est constitué par les dépenses engagées pour le *Concorde* et qui sont hors de proportion avec celles qui sont accordées aux autres constructions aéronautiques.

Nous craignons même que les prévisions ne soient dépassées. Il est bien certain que cet avion sera difficilement rentable avec une telle dépense de lancement. Quoi qu'il en soit, l'opération est engagée et nous ne pouvons que souhaiter qu'elle soit poursuivie avec le maximum de célérité pour gagner de vitesse, à tout le moins, les concurrents américains.



### 3° Plans.

Nous avons constaté que si le IV<sup>e</sup> Plan a été exécuté à plus de 100 % pour certaines de ses parties, il est loin de l'être pour le matériel volant, et cela probablement pour la raison développée plus haut.

Quant au V<sup>e</sup> Plan, la dotation globale prévue pour l'aviation civile s'élève, pour la durée du Plan, à 1.100 millions de francs, dont 920 en autorisations de programme à la charge du budget de l'Etat et 180 d'engagements des collectivités locales ou des particuliers.

Nous n'avons pu, malgré tout, en avoir la répartition.

### 4° Aérodrômes.

L'influence de la construction de Paris-Nord commence à devenir prépondérante et absorbe une grande partie des crédits d'investissement destinés à ce chapitre, comme le *Concorde* absorbe les crédits d'études et prototypes.

Là aussi, nous risquons de voir ailleurs certains travaux urgents attendre trop longtemps leur réalisation.

\*  
\* \*

Tels sont les éléments que la Commission des Finances met à la disposition du Sénat pour lui permettre de se prononcer sur le budget de l'Aviation civile.

# ANNEXES



# ANNEXE I

## PARC DU SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

### Avions.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Caravelle SE 210 .....	2	S. G. A. C. et Sud Aviation.	Contrôle des aides-radio dans l'espace aérien supérieur. Essais des modifications successives destinées à être apportées aux appareils de série.	Un appareil prototype sera réformé prochainement, après expiration de son potentiel prototype. Le second est en essai de vieillissement en cuve dans les ateliers de Sud-Aviation à Toulouse.
Douglas DC 4 .....	1	S. G. A. C.	Mise à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. pour transport de personnel et de fret en Afrique Noire et à Madagascar.	
Douglas DC 3 .....	7	S. G. A. C.	Contrôle technique des aides-radio en métropole, en Corse et dans divers pays étrangers. Classe de navigation pour les élèves de l'école nationale de l'aviation civile. Formation de base des pilotes de ligne.	Eventuellement missions photographiques pour le compte du ministère de la construction.
Morane Saulnier 760 .....	4	S. G. A. C.	Formation de base des pilotes de ligne.	
Beechcraft C 18 C et C 45 H...	13	S. G. A. C.	Formation de base des pilotes de ligne.	
Dragon DH 89 A .....	8	2 au S. G. A. C.; 6 mis à la disposition du secteur privé (1).	Largage de parachutistes.	

(1) Note page 102.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Piper PA 23 .....	5	S. G. A. C.	Formation et entraînement des pilotes des corps techniques. Entraînement à la navigation aérienne dans les centres nationaux du S. F. A. Liaisons ministérielles. Entraînement des radaristes.	
Cessna 310 D .....	1	S. G. A. C.	Liaisons ministérielles.	
Max Holste 1521 (Broussard) ..	25	4 au S. G. A. C., mis à la disposition du secteur privé (1); 12 acquis récemment en cours d'équipement non encore affectés.	Largage de parachutistes et entraînement de radaristes.	
Morane Saulnier 892 (Commodore) .....	15	Mis à la disposition du secteur privé (1).	Remorquage de planeurs.	
Nord 1000 et dérivés .....	38	36 au S. G. A. C.; 2 mis à la disposition du secteur privé (1).	Formation et entraînement des pilotes des corps techniques. Ecole de navigation aérienne. Liaisons.	
Stampe SV 4 .....	149	114 au S. G. A. C.; 35 mis à la disposition du secteur privé (1).	Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A. Remorquage des planeurs. Voltige aérienne.	Les appareils arrivés à bout de potentiel sont mis à la réforme par suite de performances inférieures à celle des avions modernes et du manque de pièces de rechange, consécutif à l'abandon de la construction.
Tiger Moth .....	55	Mis à la disposition du secteur privé (1).	Remorquage des planeurs.	Ces appareils arrivés à bout de potentiel sont mis à la réforme par suite de performances inférieures à celles des avions modernes et du manque de pièces de rechange consécutif à l'abandon de la construction.

(1) Note page 102.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Morane 317 .....	38	Mis à la disposition du secteur privé (1).	Remorquage des planeurs.	
Morane 500, 502, 505.....	51	13 au S. G. A. C. 38 à la disposition du secteur privé (1).	Remorquage des planeurs.	
Morane 733 .....	78	S. G. A. C. (73 au centre-école de Saint-Yan, 5 dans les centres nationaux du S. F. A.).	Formation de base des pilotes de ligne. Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A.	
Piper PA 18.....	2	S. G. A. C.	Reconnaissance des avisurface et formation des pilotes de glacier.	
Zlin 326 .....	12	S. G. A. C.	Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A.	
Pilatus PC 6.....	2	S. G. A. C.	Reconnaissance des avisurface et largage à haute altitude des parachutistes.	
Divers (N.C. 853, Sipa 901, Léopoldoff, Emeraude, Gardan, Wassmer, Jodel) .....	57	35 au S. G. A. C. 22 mis à la disposition du secteur privé (1).	Utilisations diverses : perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S.F.A. ; essais et endurance à la Section d'études et d'expérimentation. Largage de parachutistes, remorquage de planeurs.	
Total général .....	563			

(1) Associations de sports aériens et centres interclubs.

**Planeurs.**

TYPE D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS
Caudron C. 800.....	3	2 dans les centres nationaux. 1 mis à la disposition du secteur privé.
Bréguet 902 .....	2	2 mis à la disposition du secteur privé.
Nord 1300 .....	1	1 mis à la disposition du secteur privé.
AV 36 (Fauvel).....	1	1 dans centre national.
GM - 8/13 et 15.....	2	1 dans centre national. 1 mis à la disposition du secteur privé.
Air 100 .....	13	4 dans les centres nationaux. 9 mis à la disposition du secteur privé.
Air 102 .....	19	6 dans les centres nationaux. 13 mis à la disposition du secteur privé.
Weihe-Milan .....	11	11 mis à la disposition du secteur privé.
Bréguet 900 .....	4	4 mis à la disposition du secteur privé.
Bréguet 901 .....	31	16 dans les centres nationaux. 15 mis à la disposition du secteur privé.
Bréguet 905 .....	9	6 dans les centres nationaux. 3 mis à la disposition du secteur privé.
Javelot WA 20, 21, 22 et 23...	23	23 dans les centres nationaux.
SM 30 et 31.....	2	2 mis à la disposition du secteur privé.
Zéfir .....	1	1 dans centre national.
Mésange M. 100 S.....	2	2 dans les centres nationaux.
Vasame .....	1	1 dans centre national.
Edelweiss C. 30.....	6	5 dans les centres nationaux. 1 mis à la disposition du secteur privé.
Wasmer-Siren .....	1	1 dans centre national.
Bréguet 906 choucas.....	1	1 dans centre national.
Foke .....	1	1 dans centre national.
Bréguet 904 .....	17	17 dans les centres nationaux.
Bijave W 30.....	31	29 dans les centres nationaux. 2 mis à la disposition du secteur privé.
<b>Total</b> .....	<b>182</b>	

## ANNEXE II

### TRAVAUX NEUFS DE L'AÉROPORT DE PARIS AU COURS DES ANNEES 1964 ET 1965

#### Année 1964.

##### 1° Aéroport d'Orly :

- poursuite des travaux de construction de la piste Est-Ouest nouvelle (piste n° 4) ;
- début d'exécution des travaux de construction d'une nouvelle voie de circulation pour permettre l'extension de la zone de fret ;
- début de construction du hangar de lavage édifié dans la zone Nord pour la compagnie Air France ;
- construction d'un bâtiment dans la zone de fret ;
- travaux d'aménagement et d'équipement de l'aérogare (commencement des travaux de construction de nouvelles salles d'embarquement) ;
- début des travaux de construction de la nouvelle tour de contrôle ;
- acquisitions de terrains complémentaires pour la construction de la piste n° 4 ;
- extension des réseaux divers (électricité, téléphone, chaleur) ;

##### 2° Aéroport du Bourget :

- construction d'un bâtiment à usage de Commissariat hôtelier ;
- achèvement des travaux d'aménagement de l'aérogare voyageurs ;
- viabilité pour la construction de nouveaux parcs à voitures et poursuite des travaux de raccordement à l'autoroute du Nord ;

##### 3° Opérations communes :

- acquisitions de matériels nécessaires à la sécurité aérienne et d'outillages d'exploitation ;

##### 4° Aéroport de Paris-Nord :

- poursuite des études préliminaires et des travaux de reconnaissance des sols.

#### Année 1965.

##### 1° Aéroport d'Orly :

- achèvement des travaux de construction de la piste Est-Ouest nouvelle (piste n° 4) et de ses voies de circulation ;
- poursuite des travaux de construction d'une nouvelle voie de circulation en vue d'entreprendre le développement des aires de trafic et des magasins de fret ;
- extension des aires de stationnement ;
- achèvement du hangar de lavage ;
- aménagement de l'aérogare de voyageurs, notamment par la création d'une nouvelle salle réservée aux lignes intérieures ;
- achèvement de la nouvelle tour de contrôle ;
- construction d'une caserne de sécurité incendie dans la partie Ouest de l'aéroport, au Sud de la piste n° 4 ;
- achèvement d'une première tranche de la centrale frigorifique et du réseau correspondant.

2° *Aéroport du Bourget :*

— construction d'un parc à voitures à étage dont la mise en service est indispensable dès 1965, pour faire face à l'accroissement des besoins qui ne peuvent être satisfaits par la réalisation de parcs au niveau du sol, en raison du manque de surfaces disponibles.

3° *Aérodromes d'aviation divers :*

— réalisation d'une bande d'envol gazonnée sur l'aérodrome de Guyancourt.

4° *Opérations communes :*

— acquisition de matériels nécessaires à la sécurité aérienne et destinés à l'équipement de la piste n° 4 et du bloc technique.

5° *Aéroport de Paris-Nord :*

— première tranche d'acquisition des terrains ;  
— opérations préliminaires diverses de reconnaissance des sols (sondages, relevés topographiques).

Le tableau suivant indique, pour la période 1962-1965, la répartition des dépenses d'équipement correspondant aux diverses opérations analysées ci-dessus et leurs modalités de financement :

ANNEES	REPARTITION DES DEPENSES EN MILLIONS DE FRANCS						FINANCEMENT		
	Orly.	Le Bourget.	Autres aérodromes	Opérations communes.	Paris-Nord.	Total.	Emprunts (1).	Ressources propres.	
1962 .....	70,39	12,67	0,57	8	»	91,63	75	16,63	
1963 .....	60,04	18,40	0,83	12,05	0,04	91,36	76	14,32	
1964 .....	65,28	8,50	0,67	14,00	0,25	88,70	64	24,70	
1965 .....	61,54	6,71	1,05	15,70	23,00	108,00	67	41	
Prévision approuvée.									
	Total général .....						379,69		

(1) Tous les emprunts ont été souscrits ou, pour 1965, doivent être souscrits auprès de la Caisse des dépôts et consignations.



REMUNERATION

**des Techniciens de la Navigation Aérienne (T. N. A.), Officiers Contrôleurs de**

(Taux en vigueur)

GRADE ET ECHELON	T. N. A.				O.	
	Indice net.	Traitement — retenues + indemnité de résidence.	Indemnités (taux moyen).	Total par mois.	Indice net.	Traitement — retenues + indemnité de résidence.
		Francs.				Francs.
<i>1<sup>er</sup> grade.</i>						
Echelon initial ou de passage.....	(1) 225	843	143	986	(6) 280	1.072
Echelon final.....	(2) 340	1.364	223	1.587	(7) 415	1.690
Classe exceptionnelle.....	360	1.440	223	1.663	»	»
<i>2<sup>e</sup> grade.</i>						
Echelon initial ou de passage.....	(3) 250	948	223	1.171	(8) 335	1.283
Echelon final.....	(4) 390	1.589	263	1.852	(7) 445	1.848
<i>3<sup>e</sup> grade.</i>						
Echelon initial ou de passage.....	(5) 325	1.233	263	1.546	(5) 380	1.542
Echelon final.....	(4) 420	1.738	303	2.041	(7) 475	2.026

N. B. — Les Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne et les Electroniciens de la Sécurité Aérienne sont recr

KE III

**MENSUELLE COMPAREE**

**Circulation Aérienne (O. C. C. A.), Electroniciens de la Sécurité Aérienne (E. S. A.).**

du 1<sup>er</sup> octobre 1965.)

O. C. C. A.		E. S. A.				OBSERVATIONS
Indemnités (taux moyen).	Total par mois.	Indice net.	Traitement — retenues + indemnité de résidence.	Indemnités (taux moyen).	Total par mois.	
Francs.	Francs.		Francs.	Francs.	Francs.	
183	1.255	(6) 255	964	183	1.147	(1) 3 <sup>e</sup> échelon, 6 mois après sortie d'école.
263	1.962	390	1.589	223	1.812	(2) Ancienneté de services : 22 ans.
»	»	»	»	»	»	(3) Ancienneté de services minimum : 4 ans.
263	1.546	(8) 280	1.072	183	1.255	(4) Ancienneté de services : 24 ans.
303	2.151	420	1.737	263	2.000	(5) Ancienneté de services minimum : 10 ans.
303	1.845	(5) 325	1.283	263	1.546	(6) Ancienneté de services minimum : 3 ans.
303	2.329	450	1.865	263	2.128	(7) Ancienneté de services : 23 ans.
						(8) Ancienneté de services : 6 ans.

exclusivement parmi les Techniciens de la Navigation Aérienne.