

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 14 novembre 1961.

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 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CRÉDITS
ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES**

ANNEXE N° 27

AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 29), 1459 (tomes I et II, annexe XVIII) et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DU BUDGET

Mesdames, Messieurs.

Le projet de budget de l'Aviation civile pour 1962 s'élève, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à un montant total de 388.761.797 NF, en augmentation de 43.085.293 NF sur les crédits de 1961, soit une majoration de 12,5 %.

Au titre des dépenses en capital, sont prévus, pour 1962, des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 278 millions de nouveaux francs (contre 256 millions 990.000 nouveaux francs en 1961) (+ 8,2 %) et 283.964.000 NF (contre 281.380.000 NF en 1961) (+ 1 %).

Nous constatons ainsi malheureusement que les majorations de crédit sont bien plus faibles en 1962 qu'elles ne l'étaient en 1961 par rapport à 1960 pour les dépenses ordinaires.

En effet l'augmentation 1961-1960 était de 20 % pour les dépenses ordinaires, l'augmentation 1962-1961, elle, est de 12,5 %.

Quant aux dépenses en capital, 1961-1960 accusait une augmentation de 4 % pour les autorisations de programme et 21,2 % pour les crédits de paiement. Ces majorations sont respectivement pour 1962-1961 de 8,2 % et de 1 %.

Encore que les comparaisons soient difficiles en raison de nombreux transferts, particulièrement frappante est la stagnation des crédits de paiement en face d'une majoration notablement plus forte des autorisations de programme.

Nous y voyons la preuve d'un certain essoufflement. M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré à l'Assemblée Nationale que, s'il en était ainsi, il fallait l'imputer à l'effort exceptionnel effectué pour le budget en 1961. Votre Commission pense avec tous ceux qui voyagent quelque peu que cette pause peut être très grave pour l'avenir de notre aviation au moment où nos concurrents inquiets des succès de l'aéronautique française et du transport aérien français redoublent d'efforts pour éliminer leurs adversaires les plus dangereux.

En effet ce budget devrait être fortement influencé par l'avènement confirmé de l'aviation à réaction qui pèse directement ou indirectement sur tous les chapitres :

Formation du personnel navigant et au sol ;

Infrastructure et approches ;

Coefficients de remplissage des avions et par conséquent résultats commerciaux ;

Accords internationaux en face d'une concurrence désordonnée ;

Action éventuelle sur les Gouvernements étrangers pour l'amélioration de leurs aérodromes internationaux ;

Enfin et ces différents chapitres devant concourir à ces buts essentiels : sécurité et confort des passagers.

Ces différents chapitres sont traités séparément dans notre rapport mais nous ne pouvons dès cette sorte de préface ne pas souligner combien cette aviation à réaction comporte de facilités mais aussi de servitudes et combien il serait fâcheux de conserver un certain laisser-aller pour les passagers avant ou après leur vol en les comblant lorsqu'ils sont à bord. Les temps morts deviennent de plus en plus prohibitifs quand les vitesses de croisière s'accroissent.

Il ne faut pas oublier non plus que si « Caravelle » donne bien peu de soucis à ses mécaniciens, la complication des quadriréacteurs les rend plus sujets à des incidents d'importance minime mais qui entraînent des pannes dont la durée est souvent égale à celle d'un vol de 4.000 ou 5.000 km.

Enfin, si les « jets » enregistrent une notable amélioration sur les appareils à piston du point de vue du bruit et des vibrations, leur utilisation maximum pousse toutes les Compagnies du monde à laisser peu de places entre les fauteuils, ce qui pour des vols de plusieurs heures peut être jugé comme fatigant.

Les problèmes que pose un remplissage correct des avions dépendent certainement du prix des passages mais aussi des facilités d'accès aux aéroports et du confort en vol.

Au moment où l'on touche de nouvelles de passagers ces notions sont capitales et peuvent décider de la rentabilité future de bien des lignes.

Enfin, les statuts du personnel navigant comme du personnel au sol doivent s'adapter aux exigences d'une navigation plus pénible

et entraînant de plus grandes responsabilités. Il serait injuste de n'en pas tenir compte à ce personnel — et nous voulons espérer que les contacts directs qui se sont noués en particulier entre Air France et les différentes catégories de personnel intéressé permettront d'éviter des grèves qui nuisent au bon renom de la France et font le jeu de ses concurrents.

Nous trouverons également dans ce budget le reflet de l'évolution des courants de trafic aérien sous l'influence d'événements politiques extérieurs et souvent fluctuants et enfin les transformations ou prises de participations exigées par l'accession à l'indépendance des états francophones d'Afrique.

Tous ces aspects seront traités dans le cours de ce rapport.

Les tableaux ci-après donnent, par titre et par partie, la décomposition des crédits prévus au présent budget.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS VOTES pour 1961.	CREDITS PREVUS POUR 1962			DIFFERENCES entre 1961 et 1962.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
<i>Titre III. — Moyens des services.</i>					
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité	111.691.315	117.084.643	+ 1.491.584	118.576.227	+ 6.884.912
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	15.615.229	18.149.403	— 64.281	18.085.122	+ 2.469.893
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	69.753.092	69.802.046	+ 8.606.199	78.408.245	+ 8.655.153
5 ^e partie. — Travaux d'entretien.....	11.234.285	11.234.285	— 9.000	11.225.285	— 9.000
7 ^e partie. — Dépenses diverses.....	420.000	470.000	»	470.000	+ 50.000
Totaux pour le titre III.....	208.713.921	216.740.377	+ 10.024.502	226.764.879	+ 18.050.958
<i>Titre IV. — Interventions publiques.</i>					
1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives	46.881.923	46.881.923	+ 6.920.995	53.802.918	+ 6.920.995
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle.	3.120.660	3.126.440	— 1.082.440	2.044.000	— 1.076.660
4 ^e partie. — Action économique. — Encou- ragements et interventions.....	Mémoire.	18.500.000	»	18.500.000	+ 18.500.000
5 ^e partie. — Action économique. — Subven- tions aux entreprises d'intérêt national..	86.960.000	86.960.000	+ 690.000	87.650.000	+ 690.000
Totaux pour le titre IV.....	136.962.583	155.468.363	+ 6.528.555	161.996.918	+ 25.034.335
Totaux pour les dépenses ordi- naires de l'aviation civile.	345.676.504	372.208.740	+ 16.553.057	388.761.797	+ 43.085.293

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1961.	Prévues pour 1962.	Différence.	Votés pour 1961.	Prévus pour 1962.	Différence.
(En milliers de nouveaux francs.)							
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
	3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.						
53-20	Equipement de l'aviation civile en matériel aéronautique	2.010	»	— 2.010	6.460	600	— 5.860
53-22	Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique	3.800	3.200	— 600	3.400	3.100	— 300
53-24	Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes	92.800	125.000	+ 32.200	87.730	115.670	+ 27.940
53-90	Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole	70.850	69.000	— 1.850	68.720	64.623	— 4.097
53-92	Travaux et installations effectués pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre, études et surveillance).....	Mémoire.	»	»	Mémoire.	»	»
	Totaux pour la troisième partie.....	169.460	197.200	+ 27.740	166.310	183.993	+ 17.683
	6^e partie. — Equipement culturel et social.						
56-40	Ecoles et stages. — Equipement.....	550	1.520	+ 970	1.200	4.220	+ 3.020
56-70	Formation aéronautique et transports. — Equipement.	7.400	11.750	+ 4.350	5.000	9.885	+ 4.885
	Totaux pour la sixième partie.....	7.950	13.270	+ 5.320	6.200	14.105	+ 7.905

	8^e partie. — Investissements hors de la métropole.						
58-90	Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.....	70.350	31.400	— 38.950	97.890	61.306	— 36.584
58-94	Logements familiaux hors de la métropole.....	3.500	1.400	— 2.100	5.000	3.900	— 1.100
	Totaux pour la 8^e partie.....	73.850	32.800	— 41.050	102.890	65.206	— 37.684
	Totaux pour le titre V.....	251.260	243.270	— 7.990	275.400	263.304	— 12.096
	TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
	3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.						
63-20	Subventions pour l'achat de matériel aéronautique....	2.880	2.880	»	2.880	2.880	»
	6^e partie. — Equipement culturel et social.						
66-70	Formation aéronautique et transports. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers.....	2.500	2.900	+ 400	2.700	1.700	— 1.000
66-71	Formation aéronautique et transports. — Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien.....	350	350	»	400	350	— 50
	Totaux pour la 6^e partie.....	2.850	3.250	+ 400	3.100	2.050	— 1.050
	8^e partie. — Investissements hors de la métropole.						
68-90 (nouveau)	Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.....	»	28.600	+ 28.600	»	15.730	+ 15.730
	Totaux pour le titre VI.....	5.730	34.730	+ 29.000	5.980	20.660	+ 14.680
	Totaux pour les dépenses en capital.....	256.990	278.000	+ 21.010	281.380	283.964	+ 2.584

I. — Dépenses ordinaires.

TITRE III. — LES MOYENS DES SERVICES

A. — *Les mesures acquises.*

Les mesures acquises concernant le Titre III : Moyens des services, de l'Aviation civile, se traduisent, en définitive, par une augmentation de crédits de 8.026.456 NF par rapport au budget voté de 1961.

Cette augmentation résulte de la contraction entre, d'une part certaines majorations de dotations et, d'autre part différentes réductions de crédits.

Les principales majorations ont trait essentiellement :

1° A l'incidence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique et de certaines prestations sociales ;

2° A l'ajustement aux besoins réels des crédits destinés au paiement des prestations familiales ;

3° Au relèvement du plafond des rémunérations à prendre en considération pour l'assiette des cotisations de sécurité sociale ;

4° A la majoration de la prime de transport ;

5° A l'ajustement aux besoins réels de certains crédits évaluatifs ou provisionnels concernant le versement de prestations sociales ;

6° A l'ajustement des crédits afférents aux rémunérations des personnels navigants et non navigants d'Air France qui sont alignées sur celles de la Compagnie nationale pour tenir compte des augmentations de salaires intervenues au sein de cette compagnie ;

7° A l'incidence des hausses des loyers.

Les diminutions de crédits proviennent de la non-reconduction :

— d'une part des primes exceptionnelles inscrites au budget de 1961 ;

— d'autre part de la dotation exceptionnelle accordée en 1961 au titre du salon international de l'aéronautique.

B. — *Les mesures nouvelles.*

Pour l'examen des mesures nouvelles, nous grouperons les différents chapitres du présent projet de budget sous les rubriques suivantes :

- administration centrale et personnels communs des services extérieurs ;
- navigation aérienne ;
- météorologie nationale ;
- bases aériennes ;
- formation aéronautique ;
- école nationale de l'aviation civile.

1° *Administration centrale et personnels communs des services extérieurs :*

Les principales mesures prévues ont trait :

- à la création d'un corps de téléphonistes comprenant :

	Administration centrale.	Services extérieurs.	Total.
— chefs de standard (205-330).....	3	2	5
— téléphonistes principaux (150-255)...	7	17	24
— préposés téléphonistes (150-245).....	12	34	46
	—	—	—
Total	22	53	75

Cette mesure est entièrement gagée par des suppressions réalisées sur différents chapitres du budget de l'aviation civile.

- à la création de deux emplois d'attaché d'administration centrale gagée par la suppression d'un emploi d'administrateur de la France d'outre-mer et d'un emploi de commis administratif ;

- au renforcement des effectifs des services extérieurs par la création de :

	Indices.
16 techniciens d'encadrement des services du matériel de l'Aviation Civile.....	(225-415)
1 chef opérateur.....	(285-430)
1 opérateur mécanographe.....	(205-330)
1 moniteur de perforation.....	(205-330)
2 perforeurs vérifieurs.....	(125-205)
2 agents contractuels hors catégorie.....	(288-735)
2 agents contractuels 1 ^{re} catégorie.....	(300-547)

Ces emplois seraient répartis de la manière suivante :

— techniciens d'encadrement :

- 13 pour les services de sécurité incendie des aérodromes ;
- 1 pour le service de l'information aéronautique ;
- 2 pour les services de la météorologie nationale ;

— agents contractuels :

- 2 agents hors catégorie (un pour le service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports et un pour l'Ecole nationale de l'aviation civile) ;
- 2 agents de 1^{re} catégorie (un pour le service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports et un pour l'Ecole nationale de l'aviation civile) ;
- 5 mécanographes pour les services de météorologie nationale.

— à différents transferts de crédits consécutifs à la création de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.) ;

— à la création de :

- 3 emplois d'ouvriers professionnels pour les services de la navigation aérienne ;
- 10 emplois d'ouvriers professionnels pour les services de la météorologie nationale ;
- 13 emplois d'ouvriers professionnels pour le service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports ;
- 2 emplois d'ouvriers professionnels pour l'école nationale de l'aviation civile ;
- 1 emploi d'ouvrier du livre pour les services de la navigation aérienne.

L'évolution de l'Agence A. S. E. C. N. A. déjà évoquée dans le rapport n° 39 du 15 novembre 1960 fera l'objet d'un chapitre spécial du présent rapport (deuxième partie, chapitre A.)

2° *Navigation aérienne :*

Les principales mesures nouvelles intéressant les services de la navigation aérienne sont :

— la réforme des corps des personnels de la navigation aérienne, qui se traduit par les transformations d'emploi ci-après :

<i>Créations d'emplois.</i>	Indices.	<i>Suppressions d'emplois.</i>	Indices.
2 ingénieurs généraux de la navigation aérienne	(Gr. B.)	1 ingénieur de 1 ^{re} classe de la navigation aérienne.....	(725-785)
1 ingénieur en chef.....	(685-1.000)	15 ingénieurs de 2 ^e classe.....	(625-705)
63 ingénieurs de 2 ^e classe.....	(390-705)	50 ingénieurs de 3 ^e classe.....	(390-585)
16 ingénieurs des travaux divisionnaires.	(545-705)	2 ingénieurs des travaux de classe exceptionnelle	(635)
88 chefs techniciens.....	(340-545)	20 ingénieurs et ingénieurs adjoints...	(300-585)
342 techniciens supérieurs.....	(300-500)	4 ingénieurs-élèves	(265)
		46 adjoints techniques de classe exceptionnelle (branche exploitation)...	(455)
		258 adjoints techniques principaux et ordinaires (branche exploitation)...	(210-430)
		12 adjoints techniques de classe exceptionnelle (branche télécommunication)	(455)
		64 adjoints techniques principaux et ordinaires (branche télécommunication)	(210-430)
		40 agents principaux et ordinaires.....	(150-300)
512		512	

L'évolution des techniques nécessitant des formations plus poussées, la création de brevets correspondant à des qualifications de plus en plus grandes a été envisagée. Par analogie avec les mesures intervenues en faveur des ponts et chaussées :

La pyramide du corps des ingénieurs a été aménagée.

Il a été créé pour les ingénieurs de travaux un grade d'ingénieur divisionnaire.

Il est substitué au corps des adjoints techniques un corps de techniciens comportant trois niveaux : technicien, technicien supérieur, chef technicien.

Enfin, les crédits ouverts pour le paiement de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne allouée aux personnels de la navigation aérienne ont été augmentés en 1961 de 120.000 NF.

— prise en charge par le budget de l'Aviation Civile des météorologies affectées dans les stations des terres australes antarctiques françaises, gagée par une réduction de crédit d'égal montant au budget du Premier Ministre (X. — Départements et territoires d'Outre-Mer) ;

— suppression de différents emplois destinés à gager certaines créations prévues à d'autres chapitres du budget de l'Aviation Civile ;

— différents transferts de crédits consécutifs à la création de l'A. S. E. C. N. A. et concernant, soit la réaffectation à l'Aviation Civile d'emplois précédemment mis à la disposition de l'Agence, soit, au contraire, la mise à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. de personnels de la météorologie nationale, notamment à la suite de l'adhésion de la République du Cameroun à l'Agence ;

— l'ajustement aux besoins réels des frais de déplacements du personnel chargé de l'entretien des radars des services de la météorologie : + 18.500 NF ;

— le remboursement à la République Malgache des frais de transport du personnel affecté dans les îles de l'Océan Indien : + 140.000 NF ;

— la poursuite du programme d'équipement de la météorologie nationale dont l'incidence sur les dépenses de fonctionnement est de : + 740.000 NF ;

— l'ajustement aux besoins réels des frais d'entretien des locaux occupés par les services de la météorologie nationale dans la nouvelle aérogare d'Orly : + 100.000 NF ;

— les généralisations de la transmission des cartes météorologiques par le procédé de fac-similé en métropole et en Algérie : + 1.250.000 NF (dont 900.000 NF au titre des remboursements aux Postes et Télécommunications) ;

— la mise en service de nouveaux moyens de transmissions pour les services météorologiques des départements et territoires d'Outre-Mer + 135.000 NF.

4° Bases aériennes :

Les mesures nouvelles concernant le service des bases aériennes portent essentiellement sur les points suivants :

— réforme du corps des techniciens des travaux publics de l'Etat des corps des Ponts et Chaussées, en application du décret du 4 avril 1961.

Cette réforme se traduit par les transformations d'emplois ci-après :

<i>Créations d'emplois.</i>	Indices.	<i>Suppressions d'emplois.</i>	Indices.
45 assistants techniques et secrétaires techniques de classe exceptionnelle..	(455)	21 adjoints techniques principaux de classe exceptionnelle.....	(455)
179 assistants techniques et secrétaires techniques	(210—430)	203 adjoints techniques principaux et adjoints techniques.....	(210—430)
224		224	

— différents transferts de crédits concernant l'A. S. E. C. N. A. Comme pour les services de la Météorologie nationale, ces transferts se font dans les deux sens et résultent soit de la réaffectation à l'Aviation civile d'emplois précédemment mis à la disposition de l'A. S. E. C. N. A., soit, au contraire, de la mise à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. d'emplois de l'Aviation civile en raison notamment de l'adhésion à l'Agence de la République du Cameroun ;

— l'incidence du relèvement des salaires des ouvriers permanents des bases aériennes à compter du 1^{er} janvier 1961 ;

— certaines suppressions d'emplois destinées à gager des créations prévues à d'autres chapitres du budget de l'Aviation civile ;

— l'ajustement aux besoins réels des dépenses de matériel et d'entretien des immeubles consécutives à la mise en service de nouvelles installations et à l'accroissement général du trafic : + 1.800.000 NF ;

5° Formation aéronautique :

Concernant la formation aéronautique, le travail aérien et les transports, les mesures nouvelles proposées portent principalement sur :

a) Un renforcement d'effectifs portant sur quatre pilotes I. F. R. et deux mécaniciens navigants ;

b) L'ajustement aux besoins réels :

— du crédit afférent à l'indemnité d'enseignement, de jury et d'examens : + 8.700 NF ;

- des crédits afférents au remboursement des frais de formation des pilotes de ligne, en raison des besoins accrus de personnel navigant : + 2.000.000 de nouveaux francs ;
 - de la dotation pour remboursement de frais aux moniteurs des centres nationaux appelés à effectuer des stages de perfectionnement : + 25.300 NF ;
- c) L'ouverture d'un crédit destiné à permettre le perfectionnement de 15 instructeurs des centres nationaux et la formation de 28 instructeurs supplémentaires pour les aéro-clubs : + 200.000 NF ;
- d) L'augmentation du nombre des heures de vol des avions du service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports utilisés pour le contrôle des aides-radio et l'entraînement des élèves de l'école nationale de l'aviation civile : + 1.600.000 NF ;
- e) Des transferts de crédits consécutifs à l'admission de la République du Cameroun à l'A. S. E. C. N. A.

6° *Ecole Nationale de l'Aviation Civile.*

Des crédits supplémentaires, d'un total de 200.000 NF, sont prévus au titre de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile, pour tenir compte de l'accroissement du nombre des élèves.

Ces crédits se décomposent de la manière suivante :

— remboursement de frais de déplacement	33.460 NF.
— frais de fonctionnement	147.470 —
— bourses et prêts d'honneur	17.800 —
— remboursement à l'Imprimerie Nationale	1.270 —

TITRE IV. — LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Les crédits d'interventions du projet de budget de l'Aviation Civile, pour 1962, s'élèvent, au total, à 161.996.918 NF, en augmentation de 25.034.335 NF, par rapport au précédent budget. Sur cette augmentation, sont seuls imputables aux mesures acquises :

- d'une part, un transfert du budget des Finances et des Affaires économiques (charges communes) d'un crédit de 18.500.000 NF destiné au dégrèvement des carburants consommés par l'aviation civile ;

— d'autre part, l'ajustement, à concurrence de 5.780 NF de la participation de la France au fonctionnement du service météorologique du condominium des Nouvelles-Hébrides, le surplus provenant de mesures nouvelles que nous examinerons chapitre par chapitre.

Chapitre 41-91. — *Contribution de la France au fonctionnement de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.*

La dotation demandée pour ce chapitre s'élève à 53.802.918 NF en augmentation de 6.920.995 NF sur les crédits votés en 1961.

Cette augmentation résulte de la contraction entre, d'une part, des majorations de dotations, d'autre part, des réductions sur certains postes.

Les majorations de dotations proviennent de deux causes :

a) De deux ajustements de crédits concernant :

— d'une part, la participation de la France aux dépenses des services visés à l'article 2 de la convention du 12 décembre 1959 créant l'A. S. E. C. N. A. correspondant à la valeur des pièces de rechange de matériel de télécommunications que la France achetait sur les crédits d'équipement et qu'elle fournissait à ses services dans les Etats de la Communauté :
..... + 450.000 NF.

— d'autre part, la participation de la France aux services visés à l'article 10 de la convention du 12 décembre 1959 créant l'A. S. E. C. N. A. (services d'aéronautique locale dont la gestion est confiée par les Etats à l'Agence) :
..... + 2.448.000 NF.

b) De transferts :

— transfert au présent chapitre des crédits afférents au fonctionnement des services de l'aviation civile au Cameroun, en raison de l'adhésion de la République du Cameroun à l'A. S. E. C. N. A. :
..... + 2.892.926 NF.

— transfert à l'A. S. E. C. N. A. des crédits afférents au fonctionnement des services liquidateurs des opérations d'équipement de l'aviation civile :
..... + 1.923.743 NF.

Les diminutions correspondent à :

- a) Des réductions jugées possibles, d'une part sur les dépenses des services liquidateurs des opérations d'équipement de l'aviation civile prises en charge par l'A. S. E. C. N. A. :
..... — 500.000 NF.
d'autre part, à la suite de la réaffectation dans les services de l'aviation civile, d'agents précédemment mis à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. :
..... — 154.879 NF.
- b) Des transferts de crédits portant sur les emplois précédemment mis à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. et réaffectés à l'aviation civile :
..... — 138.795 NF.

*
* *

Chapitre 43-91. — *Subventions diverses.*

La dotation de ce chapitre est, au titre des mesures nouvelles, en diminution de 1.082.440 NF et de 1.076.660 NF par rapport aux crédits votés pour 1961, elle se trouve ainsi ramenée de 3.120.660 NF à 2.044.000 NF.

Cette diminution provient essentiellement du transfert au budget des affaires étrangères des crédits relatifs,

- d'une part, à la participation aux frais de fonctionnement des installations de protection de la navigation aérienne en Islande et au Groenland ;
- d'autre part, au fonctionnement de l'association pour le perfectionnement des méthodes et de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne (Euro-Control).

*
* *

Chapitre 44-91. — *Dégrèvement des carburants utilisés par l'Aviation civile.*

Il est proposé de doter en 1962 ce chapitre d'un crédit de 18.500.000 NF se répartissant comme suit :

- Compagnie de navigation aérienne..... 14.800.000 NF.
- Centres d'Etat et aéro-clubs..... 3.700.000 NF.

*
* *

Chapitre 45-61. — *Subventions d'exploitation et garanties d'intérêts.*

Ce chapitre concerne les subventions versées aux trois aéroports de Paris, de Bâle-Mulhouse et de Tanger.

AEROPORT DE PARIS

Comme on le sait, l'aéroport de Paris doit financer intégralement la construction des aérodromes qu'il exploite, ce financement est effectué au moyen d'emprunt dont l'établissement supporte l'amortissement et les charges d'intérêts. En contrepartie, l'Etat lui verse une subvention qui est, du reste, inférieure au montant des charges financières de l'aéroport.

En 1962, ces charges financières s'élèveront à 47.650.000 NF, en augmentation de 8.100.000 NF sur 1961.

Pour tenir compte de cet accroissement de charges, il est proposé de majorer de 1 million de nouveaux francs la subvention qui serait ainsi portée à 26.500.000 NF, tenant compte, dans une large mesure, de l'augmentation à prévoir dans les recettes propres d'exploitation de l'aéroport de Paris.

D'autre part, des travaux importants en cours ou en préparation en 1961 se poursuivront en 1962.

1° Aéroport d'Orly.

a) Pistes et voies de circulation.

Une fraction très importante du trafic d'Orly est assurée par des quadriréacteurs et une seule piste (piste n° 3) est susceptible de recevoir ces aéronefs. Or, cette piste donne des signes de défaillance ce qui conduit à prévoir pour 1962, le commencement des travaux d'une nouvelle piste, la piste n° 4, située entièrement dans la zone Ouest de l'Aéroport (entre la R. N. 7 et l'autoroute Sud). Le montant global des frais de construction de cette piste, et des voies de circulation correspondantes représentera, compte tenu des charges annexes (collecteur profond de drainage, déviation de l'aqueduc de la Vanne, déviation du C. D. 157, etc.), une dépense très importante de l'ordre de 60 millions de nouveaux francs. La dépense prévue en 1962 n'était que de 6,5 millions de nouveaux francs la mise en service de la piste pouvant, dans ces conditions, être envisagée pour le milieu de 1964.

b) Installations commerciales et aires de trafic et de stationnement.

Le début de 1961 a vu l'inauguration de la nouvelle aérogare d'Orly venue se substituer aux deux anciennes aérogares qui ne répondaient plus aux besoins. Cette mise en service a été accompagnée de la création de nombreuses aires de trafic et de stationnement. Elle a posé divers problèmes d'adaptation dont la plupart sont actuellement résolus. Cette aérogare n'est toutefois pas achevée : son aile Est (dont une fraction est constituée par l'ancienne aérogare Sud) et les aires de trafic correspondantes (dont une partie est occupée par des hangars actuellement utilisés pour le fret) ne sont pas terminées, ce qui gêne sérieusement le trafic des compagnies aériennes, particulièrement de la Compagnie Air France qui sera l'utilisatrice principale de cette aile. Les travaux correspondants sont actuellement poursuivis de façon à permettre la mise en service de cette aile Est pour la saison d'été 1962.

Pour remplacer les hangars de fret visés ci-dessus et pour répondre aux besoins nés du développement des transports de marchandises, une nouvelle aérogare de fret est en construction dans la zone située à l'Est de l'ancienne aérogare Nord. La première tranche des travaux va être achevée en octobre 1961, mais des travaux complémentaires doivent être poursuivis fin 1961 et en 1962.

c) **Installations industrielles.**

Pour permettre à la Compagnie nationale Air France d'assurer l'entretien de sa flotte et spécialement des quatre « Boeing » et des six « Caravelle » qui doivent lui être livrés début 1963 et ne pourront trouver place dans les hangars actuels, l'Aéroport entreprend, en 1961, la construction dans la zone Nord d'un hangar double de 150 mètres de largeur dit n° 3. Compte tenu des aménagements d'aires et des équipements nécessaires, la dépense correspondante atteindra 30 millions de nouveaux francs et les travaux devraient être achevés pour le début de 1963.

d) **Autres opérations.**

Ces opérations doivent être complétées par de nombreuses opérations connexes concernant soit la sécurité aérienne (aides-radio, balisage, lutte contre l'incendie, etc.), soit l'exploitation technique et commerciale (voirie, aménagement de parkings, réseaux divers, installations thermiques, électriques et téléphoniques) dont la réalisation doit nécessairement accompagner le développement du trafic et la réalisation des installations principales décrites plus haut.

2° *Aéroport du Bourget.*

Après la construction, en 1960, de la nouvelle piste Est-Ouest et du hangar K 13 affecté à l'U. A. T., les travaux d'équipement du Bourget ont été poursuivis à une cadence plus faible. Ils comportent essentiellement la modernisation de l'aérogare, l'amélioration des installations de fret et un certain accroissement des aires de trafic ainsi que de nombreuses opérations diverses intéressant la sécurité aérienne, la voirie, les réseaux électriques et téléphoniques, etc.

3° *Autres aérodromes.*

A Issy-les-Moulineaux et sur les aérodromes secondaires les programmes 1961 et 1962 ne comportent que des opérations accessoires d'importance très limitée.

Le tableau suivant résume les inscriptions figurant aux budgets extraordinaires 1961 et 1962.

	1961	1962
<i>I. — Orly :</i>		
Travaux de première catégorie.....	3.488.500	2.527.500
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	4.927.000	8.748.000
Construction et équipement de hangars, ateliers et installations industrielles.....	1.873.200	19.708.400
Installations terminales.....	43.441.900	17.784.700
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	59.000	4.990.000
Extension Ouest.....	770.000	655.000
Desserte routière.....	6.066.400	3.117.600
Autres opérations.....	10.884.000	15.010.000
Totaux Orly.....	71.510.000	72.541.200
<i>II. — Le Bourget.</i>		
Travaux de première catégorie.....	1.194.000	931.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	1.092.500	1.384.500
Construction et équipement de hangars, ateliers et installations industrielles.....	1.748.400	83.800
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	3.438.100	6.002.200
Autres opérations.....	3.839.000	3.188.300
Totaux le Bourget.....	11.312.000	11.589.800
<i>III. — Autres aérodromes et héliports.....</i>	<i>882.600</i>	<i>1.209.400</i>
<i>IV. — Opérations communes.....</i>	<i>7.479.400</i>	<i>9.108.700</i>
Totaux	91.184.000	94.449.100

Au cours d'une délibération récente, le Comité directeur du F. D.E. S. vient de décider de réduire de 94,5 millions de nouveaux francs à 90 millions de nouveaux francs le montant du budget

extraordinaire 1962. Il est probable que cette décision se traduira par une réduction des crédits à affecter en 1962 à la construction de la piste n° 4, empêchant d'effectuer les terrassements avant l'hiver 1962-1963 et rejetant l'achèvement de la piste au début de 1965, ce qui n'est pas sans entraîner de sérieux risques.

Au cours de la discussion en Commission des Finances de nombreuses critiques ont été formulées contre le fonctionnement actuel de l'aérodrome d'Orly. Elles sont de plusieurs ordres :

a) Accès des voyageurs. Le système actuellement utilisé et aggravé par les récentes circulaires obligeant à être au plus tard à Orly, entre trente-cinq et quarante-cinq minutes avant le décollage, amène les passagers, tenant compte des aléas de circulation d'autocars non affectés à chaque avion, à partir des Invalides au moins une heure trente avant le décollage.

Le retour d'Orly fait perdre au moins autant de temps.

Il semble à tous les commissaires que la solution envisagée puis abandonnée de la liaison ferroviaire Orly—Orsay était la seule raisonnable, compte tenu également de la population sédentaire d'Orly.

A tout le moins, il conviendrait de revenir aux autocars affectés partant des Invalides ;

b) Chaque fois que des avions, par suite du brouillard, doivent se détourner sur le Bourget, les transports sont déficients entre le Bourget et Paris ;

c) L'organisation de la gare d'Orly est déroutante et fatigante pour l'étranger et même le Français. Elle oblige à circuler sur deux étages, au lieu de faire effectuer toutes les opérations sur un étage comme dans la plupart des aéroports modernes ;

d) L'installation d'un hôtel dans la gare d'Orly appelle de sérieuses réserves en raison de l'impossibilité de s'y reposer ;

e) Il serait d'autre part urgent de rétablir la consigne « bagages » fermée à la suite d'un attentat et dont l'absence est gênante pour les voyageurs ;

f) La ventilation de cette magnifique gare est tout à fait défectueuse et les voyageurs qui, par suite d'incidents quelconques doivent y demeurer plusieurs heures, sont incommodés par une température incontrôlable et incontrôlée.

Enfin, la Commission souhaite vivement que l'aérodrome de Villacoublay ne soit pas abandonné et elle désire avoir des précisions sur la poursuite ou l'abandon des projets de transfert de l'aérodrome du Bourget dont on ne comprendrait pas que l'on poursuive l'aménagement s'il doit être transféré.

AERODROME DE BALE-MULHOUSE

Le crédit de 160.000 NF inscrit au Chapitre 45-61, Art. 2, fera pour 1962 l'objet d'un transfert au budget du Ministère des Affaires étrangères.

Ce transfert a été vivement critiqué lors de la discussion à l'Assemblée Nationale qui souhaite voir demeurer tous les chapitres concernant l'Aviation Civile dans le budget des Travaux Publics et des Transports.

Pour les mêmes motifs votre Commission des Finances émet le même vœu regrettant de constater, chaque année, l'éparpillement de crédits destinés à des objets identiques.

Nous rappelons que la somme de 160.000 NF identique à celle prévue au budget de 1961 est la somme de deux termes.

Le premier représente la participation de l'Etat français aux frais de navigation générale aérienne supportés par l'aéroport et calculée pour 50 %.

Le second représente la participation de la France à la couverture du déficit de l'exploitation de l'aéroport. Ce déficit est réparti entre la France et la Suisse au prorata du trafic à destination ou en provenance des secteurs suisse ou français de l'aéroport.

La ventilation se présente donc ainsi :

Participation aux frais de navigation aérienne :

290.000	
<hr/>	
2	145.000 NF
Participation au déficit d'exploitation, 7 % de 210.000.	14.700 NF
	<hr/>
	159.700 NF

Arrondi à 160.000 NF.

AEROPORT DE TANGER

En vertu de conventions intervenues en 1955-1956 entre l'Etat français et la Compagnie Air France, l'Etat s'est engagé à couvrir le déficit d'exploitation de l'aéroport de Tanger, propriété de la Compagnie nationale qui en assure l'exploitation commerciale et technique et perçoit en échange les redevances d'aéroport.

Compte tenu d'une participation de 150.000 NF versée par l'Etat marocain, les charges qui en sont résultées pour l'Etat français se sont élevées :

En 1959 à 58.905.021 AF.

et

En 1960 à 807.302,89 NF.

En 1961 elles semblent devoir être de 845.000 NF.

A la suite du rattachement de la zone de Tanger au Maroc, le Gouvernement marocain a demandé l'ouverture de négociations tendant au rachat de l'aéroport par le Royaume du Maroc.

Les négociations entre ce Gouvernement et la Compagnie Air France ont été engagées en 1960, mais n'ont progressé que très lentement. Elles ont toutefois été accélérées du fait de la conclusion de l'accord entre le Gouvernement français et le Gouvernement marocain pour le transfert des aérodromes civils. En définitive, il semble acquis depuis peu, que le Maroc prendra l'aérodrome de Tanger entièrement à sa charge à compter du 1^{er} janvier 1962.

Les crédits prévus au budget 1962 seront donc utilisés pour apurer définitivement les comptes entre l'Etat et la Compagnie Air France et aucune inscription ne sera à prévoir pour 1963.

*
* *

Chapitre 45-81. — *Rémunération des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant la Polynésie française.*

Ce chapitre englobe les crédits relatifs :

- à la subvention de la Compagnie nationale Air France,
- à la participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes aériennes desservant la Polynésie française,

— à la participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes aériennes reliant la Nouvelle-Calédonie aux Nouvelles-Hébrides et aux îles Wallis.

Pour 1961, ces crédits ont été :

— Air France.....	60.000.000 NF.
— Polynésie	300.000 —
— Nouvelles-Hébrides et Wallis.....	200.000 —

Pour 1962, il est proposé de :

— reconduire la subvention accordée à Air France (*un exposé complet des problèmes d'Air France figure dans ce rapport*),

— de réduire de 50.000 NF la subvention pour les lignes de Polynésie et de 100.000 NF celle concernant les lignes reliant la Nouvelle-Calédonie aux Nouvelles-Hébrides et aux îles Wallis.

II. — Les dépenses en capital.

Les dépenses en capital du budget de l'aviation civile sont réparties entre les chapitres suivants des titres V et VI.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

1° *Equiperment de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique* (chapitre 53-20).

Aucune autorisation de programme n'est prévue pour 1962.

Seul est demandé un crédit de paiement de 600.000 NF pour la poursuite des opérations en cours.

2° *Expérimentation et essais d'utilisation du matériel aéronautique* (chapitre 53-22).

— Autorisations de programme demandées... 3.200.000 NF.

— Crédits de paiement..... 3.100.000 NF,

dont 1.600.000 NF, au titre des opérations en cours ;

1.500.000 NF, pour les opérations nouvelles.

Le détail des opérations nouvelles envisagées est le suivant :

	AUTORISATIONS de programme prévues.	CREDITS de paiement pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
§ 1. — <i>Expérimentation et essais de matériel volant :</i>		
— essais divers sur Caravelle.....	300.000	} 800.000
— essais d'atterrissage automatique.....	1.400.000	
§ 2. — <i>Expérimentation et essais de matériels pour la navigation aérienne :</i>		
— remboursement d'heures de vol pour l'expérimentation d'un système d'atterrissage zéro-zéro	550.000	} 700.000
— essais de calculatrices électroniques pour l'automatisation des C. C. R.....	750.000	
— expérimentation et essais de matériel de bord et divers.....	200.000	
Totaux.....	3.200.000	1.500.000

3° *Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototypes* (chapitre 53-24).

- autorisations de programme demandées pour 1962 125.000.000 NF.
- crédits de paiement..... 115.670.000 NF,
dont 50.420.000 NF pour la poursuite des opérations en cours ;
65.250.000 NF au titre des opérations nouvelles.

Le détail des opérations nouvelles est le suivant :

	AUTORISA- TIONS de programme prévues.	CREDITS de paiement pour 1962.
	(En nouveaux francs.)	
A. — Dépenses d'études et de prototypes d'appareils de transport et d'appareils légers :		
Etudes de modernisation de la « Caravelle »....	40.000.000	22.500.000
Etudes, prototypes et outillages ou série de la « Nouvelle Caravelle ».....	60.000.000	30.000.000
Prototypes du Super Broussard et lancement d'une série.....	12.000.000	7.750.000
Etudes diverses.....	8.500.000	2.500.000
B. — Dépenses d'études et de prototypes de matériels de navigation aérienne :		
Etudes de moyens d'atterrissage zéro-zéro et de moyens de navigation data-link.....	3.500.000	2.275.000
Etudes de miniaturisation des appareils émetteurs-récepteurs de bord.....	1.000.000	225.000
Totaux.....	125.000.000	65.250.000

4° *Equippedement des aéroports et routes aériennes* (chapitre 53-90).

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 69 millions de nouveaux francs, se décomposant comme suit :

- Art. 1^{er}. — Bases aériennes..... 25.000
- Art. 2. — Télécommunications 23.600
- Art. 3. — Circulation aérienne..... 9.400
- Art. 4. — Météorologie nationale..... 11.000

Les crédits de paiement prévus sont de 64.623.000 NF, dont 34.817.000 au titre des opérations en cours.

5° *Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels* (chapitre 53-92).

Ce chapitre, qui est relatif aux travaux effectués par l'aéronautique navale et au titre de l'infrastructure interalliée est un chapitre « Mémoire » doté, le cas échéant, en cours d'année, par transfert de crédits d'autres budget.

6° *Equipement des écoles et stages* (chapitre 56-40).

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 1 million 520.000 NF et les crédits de paiement à 4.220.000 NF, dont 3.620.000 NF pour la poursuite des opérations anciennes.

7° *Equipement de la formation aéronautique* (chapitre 56-70).

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 11 millions 750.000 NF et les crédits de paiement à 9.885.000 NF, dont 3.500.000 NF au titre des services votés.

Les opérations envisagées sont les suivantes :

Acquisitions immobilières :

	Nouveaux francs.
Création de deux aérodromes pour assurer la décentralisation du vol à voile dans la région parisienne.	500.000

Travaux :

Centre de Saint-Yan.....	850.000
--------------------------	---------

Région parisienne :

— Poursuite des travaux d'équipement sur les quatre aérodromes prévus au plan de décentralisation du vol à voile, hangars et ateliers.	500.000
--	---------

— Equipement du centre inter-clubs de parachutisme	200.000
--	---------

— Equipements divers dans les centres nationaux de Guyancourt, Saint-Auban, la Montagne Noire et au parc-atelier de Castelnaudary	500.000
---	---------

— Construction et transfert de hangars.....	600.000
---	---------

Total	2.650.000
-------------	-----------

Matériel fixe :	Nouveaux francs.
Remorques à planeurs pour les centres nationaux...	60.000
Matériel incendie.....	100.000
Matériel pour la section d'études expérimentales...	60.000
Outils des centres et équipement laboratoire.....	200.000
Link trainers.....	500.000
Matériel d'hébergement.....	
Matériel d'instruction et d'aéromodélisme.....	80.000
	<hr/>
Total	1.050.000
	<hr/> <hr/>
Matériel aéronautique :	
<i>Vol à moteur</i> : monomoteurs de perfectionnement...	850.000
<i>Vol à voile</i> : planeurs.....	1.000.000
<i>Avions remorqueurs</i> : modernisation de trente appareils	800.000
<i>Parachutages de sauvetage</i>	200.000
<i>Parachutisme</i>	1.000.000
<i>Matériel de bord divers</i>	250.000
<i>Centre de Saint-Yan</i> : divers.....	2.280.000
<i>Le Bourget-Guyancourt</i> :	
Transformation avion DC 3.....	700.000
Complément radio DC 3 pour enseignement....	140.000
Deux avions laboratoires (DC 2) (pilote automatique 250.000) (2 VHF 17 L 7 80.000).....	330.000
	<hr/>
Total	7.550.000
	<hr/> <hr/>
Total général.....	11.750.000
	<hr/> <hr/>

8° *Equipped des aéroports et des routes aériennes hors métropole* (chapitre 58-90).

Les autorisations de programme prévues s'élèvent à 31 millions 400.000 NF se décomposant comme suit :

Opérations nouvelles :

Art. 1 ^{er} . — Bases aériennes.....	17.400.000 NF
Art. 2. — Télécommunications	6.400.000 NF
Art. 3. — Circulation aérienne.....	4.000.000 NF
Art. 4. — Météorologie nationale.....	3.600.000 NF

Les crédits de paiement demandés s'élèvent à 61.306.000 NF dont 46.516.000 NF au titre des opérations en cours.

9° *Logements familiaux hors de la métropole* (chapitre 58-94).

Autorisations de programme demandées pour 1962 : 1 million 400.000 NF.

Ces autorisations portent sur la construction ou l'achat de 25 logements en Algérie et de 12 logements dans les départements et territoires d'outre-mer.

Les crédits de paiement prévus sont de 3.900.000 NF.
dont :

— 3.300.000 NF au titre des opérations en cours ;

— 600.000 NF pour les opérations nouvelles.

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

1° *Subventions pour l'achat de matériel aéronautique* (chapitre 63-20).

Ce chapitre, rappelons-le, concerne le remboursement par l'Etat à la Compagnie nationale Air France d'une partie des dépenses faites par cette société pour l'achat des appareils Bréguet 763 (Bréguet-Deux-Ponts).

Pour 1962, les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés sont de 2.880.000 NF.

2° *Subventions pour l'acquisition d'appareils légers* (chapitre 66-70).

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 2 millions 900.000 NF se décomposant comme suit :

— primes d'achat pour les avions 2.000.000 NF

— primes d'achat pour les planeurs 700.000 NF

— primes d'achat pour les parachutes 200.000 NF

Les crédits de paiement sont de 1.700.000 NF, dont :

200.000 NF au titre des opérations en cours ;

1.500.000 NF pour les mesures nouvelles.

3° *Participation à l'aménagement, par les collectivités locales, d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien* (chapitre 66-71).

Les autorisations de programme demandées pour 1962 sont de 350.000 NF et les crédits de paiement de 350.000 NF, se décomposant :

— opérations en cours.....	150.000 NF
— mesures nouvelles.....	200.000 NF

4° *Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (chapitre 68-90). (Voir deuxième partie, paragraphe I du présent rapport.)*

Il s'agit là d'un chapitre nouveau destiné à retracer les dépenses entraînées par la participation de la France aux travaux d'infrastructure des Etats membres.

Les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés pour 1962 sont respectivement de 28.600.000 NF et 15.730.000 NF.

DEUXIEME PARTIE

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT CERTAINS POINTS PARTICULIERS EVOQUES PAR LE BUDGET

I. — Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.

Les chapitres 41-91 des interventions politiques et administratives et le chapitre 68-90 (Participation à l'infrastructure des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A.) intéressent plus particulièrement l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.

1. — C'est au 1^{er} octobre 1960 qu'ont été effectivement transférés à l'A.S.E.C.N.A. les services de l'aéronautique civile de l'ex-A. O. F., de l'ex-A. E. F. et de Madagascar.

En application de l'article 2 de la Convention du 12 décembre 1959, l'A.S.E.C.N.A. a pris en charge la gestion des aérodromes d'intérêt général, des aides à la navigation aérienne en route, du réseau de télécommunications et de la prévision météorologique des vols.

Les Etats ont, d'autre part, usé des possibilités données par les articles 10 et 12 de la Convention, pour confier à l'Agence par des contrats particuliers, le soin de gérer les aérodromes secondaires et l'ensemble du réseau d'observation météorologique (article 10) ainsi que l'entretien de l'infrastructure aéronautique (article 12).

Le Cameroun a adhéré à la Convention le 5 janvier 1961 et a confié, de ce fait, à l'A.S.E.C.N.A. la gestion des aérodromes de Douala et de Garoua. Le transfert des services a été effectué le 1^{er} avril 1961.

En ce qui concerne la République du Mali, si elle ne se considère pas liée par l'adhésion de l'ex-Fédération du Mali, cette position n'a eu aucune conséquence sur le plan technique puisqu'à

la demande de la République du Mali et avec la participation financière de cet Etat, l'Agence continue d'assurer la sécurité aérienne sur son territoire. Les attributions de l'Agence se sont même étendues puisqu'elle exploite, depuis le retrait de l'Armée de l'Air, les services de circulation aérienne sur les aérodromes de Bamako et de Gao.

Enfin, la France a demandé à l'Agence d'assurer la poursuite des opérations d'équipement qui étaient en cours le 1^{er} janvier 1961 et le lancement des opérations nouvelles inscrites au budget de 1961 ; une convention a été signée à ce sujet le 6 avril 1961.

Les effectifs dont dispose l'Agence en 1961 et les effectifs prévus pour 1962 sont les suivants :

	1961	1962
Agents d'encadrement.....	803	863
Agents d'exécution.....	1.540	1.753

2. — Le budget de l'Agence pour 1961 passera de 48.127.163 nouveaux francs à 52.982.187 nouveaux francs, en raison notamment de la prise en charge des nouvelles activités exposée ci-dessus.

Le financement des dépenses sera assuré dans les conditions suivantes pour les services visés à l'article 2 de la Convention :

2.305.000 nouveaux francs, soit 4,3 % par les recettes propres de l'Agence perçues sur les usagers ;

5.041.793 nouveaux francs, soit 9,6 % au titre de la participation des Etats africains ;

45.635.394 nouveaux francs, soit 86,1 % représentant la contribution de la République française aux dépenses de l'Agence.

Pour les dépenses visées à l'article 10, le budget s'élèvera à 14.201.106 nouveaux francs se répartissant ainsi :

Part des Etats..... 7.100.553 NF.

Part de la République..... 7.100.553 NF.

Au total, la participation de la France atteindra donc 52.735.947 nouveaux francs.

3. — Le budget des services visés à l'article 2 se montera, pour 1962, à 61.897.767 nouveaux francs, en augmentation de 16,8 % par

rapport à cette année. Néanmoins la participation de la République demeurera pratiquement inchangée : en effet les mesures proposées dans le projet de loi de finances ne font, pour la plupart, que reprendre celles qui ont été inscrites dans la première loi de finances rectificative de 1961 ou qui seront proposées dans la deuxième loi. Le supplément de dépenses de l'A.S.E.C.N.A. devra être couvert par une augmentation de la participation des Etats.

Il est prévu que le financement des dépenses sera assuré dans les conditions suivantes :

8.892.405 nouveaux francs, soit 14,4 % par les recettes propres de l'Agence perçues sur les usagers ;

6.218.997 nouveaux francs, soit 10 % au titre de la participation des Etats africains ;

46.786.365 nouveaux francs, soit 75,6 % représentant la contribution de la République française aux dépenses de l'Agence.

Le montant des dépenses visées à l'article 10 de la Convention est évalué à 14.033.106 NF qui donneront lieu à :

- une participation des Etats de..... 7.016.553 NF.
- une participation de la République de.... 7.016.553 NF.

Au total, la participation de la France s'élèvera donc à :

$$46.786.365 \text{ NF} + 7.016.553 \text{ NF} = 53.802.918 \text{ NF}.$$

Il est signalé, enfin, que les dépenses relatives aux activités prévues à l'article 12 de la Convention sont financées intégralement par des recettes propres de l'Agence et par des contributions financières des Etats sans intervention financière de la République française.

4. — Les mesures nouvelles proposées au projet de budget de 1962 comprennent, d'une part, l'inscription des ajustements qui sont intervenus ou qui interviendront au cours de l'année 1961, d'autre part, deux mesures particulières :

a) *Ajustements de 1961 reconduits à 1962 :*

— le crédit disponible pour financer la moitié des dépenses visées à l'article 10 de la Convention s'élevait à 4.436.553 NF. La participation de la France devant atteindre 7.016.553 NF, un ajustement de 2.580.000 NF était nécessaire, il donne lieu à inscription d'un crédit supplémentaire de 2.448.000 NF et au transfert à concurrence de 132.000 NF de crédits qui étaient déjà inscrits au budget pour les services du Cameroun.

— la prise en charge par l'A. S. E. C. N. A. des services de l'aéronautique au Cameroun justifie le transfert des chapitres du titre III au chapitre 41-91, des crédits que l'Aviation civile mettait à la disposition de ses services : soit pour les dépenses visées à l'article 2 : 2.760.926 NF.

— les services liquidateurs des opérations d'équipement de l'Aviation civile étant désormais pris en charge par l'A. S. E. C. N. A., il convenait de transférer au chapitre 41-91 les crédits de fonctionnement de ces services. Ces crédits se montaient à 1.923.743 NF. Néanmoins, il a été reconnu qu'une concentration des moyens généraux permettrait à l'Agence de réaliser une économie de 500.000 NF sur les dépenses des services en cause. En conséquence, le titre III a été réduit de 1.923.743 NF, mais le chapitre 41-91 n'a été augmenté que de 1.423.743 NF.

b) *Mesures particulières :*

— au moment où a été calculée la dotation initiale du chapitre 41-91 à inscrire au budget de 1961, il n'avait pas été possible de tenir compte de la valeur des pièces de rechange de matériel de télécommunications que le Service technique de la Navigation aérienne achetait en métropole et envoyait outre-mer. Aussi, au cours de l'année 1961, l'Aviation civile a continué d'effectuer ces prestations à l'Agence à titre gratuit.

Une évaluation de la valeur des pièces de rechange a été effectuée et le crédit correspondant a été inscrit au chapitre 41-91. De ce fait, l'intégralité de la participation de la France aux dépenses de l'A. S. E. C. N. A. figure désormais au chapitre 41-91 du budget.

— l'effectif des fonctionnaires de l'Aviation civile mis à la disposition de l'Agence donne lieu à une mise au point, compte tenu de décisions individuelles intervenues depuis la préparation du budget de 1961 : 10 fonctionnaires sont réaffectés à l'Aviation civile, 6 sont mis à la disposition de l'A. S. E. C. N. A.

Cette mesure se traduit par une économie de 154.879 NF, les rémunérations versées par l'A. S. E. C. N. A. étant supérieures aux traitements de la fonction publique française.

5. — Le Secrétariat général à l'Aviation civile n'assure aucun service dans les Etats de la Communauté. Seuls, les Services liquidateurs des opérations d'équipement demeurent soumis à son autorité en qualité d'ordonnateurs secondaires du budget de l'Etat

pour l'exécution des opérations d'équipement lancées avant le 1^{er} janvier 1961. La majeure partie, sinon la totalité, de ces opérations prendra d'ailleurs fin au cours de l'année 1961.

D'autre part, l'année 1961 a été une année de transition en ce qui concerne le financement de l'infrastructure aéronautique des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A.

Il importait, en effet, tant du point de vue technique que politique, de ne pas suspendre l'exécution du programme d'équipement des aéroports de ces Etats. Toutefois, l'agence ne fonctionnait pas encore lors de la préparation du budget de 1961 et il était difficile de déterminer si l'assistance technique que la France se proposait d'offrir aux Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. pourrait être effectuée par l'entremise de cet organisme.

C'est pourquoi, à titre provisoire, des crédits correspondant à la poursuite du programme établi dans le cadre du III^e Plan de Modernisation et d'Equipement, par les services de l'aviation civile, furent inscrits au chapitre 58-90 « Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole ».

L'A. S. E. C. N. A. est entrée en fonctionnement le 1^{er} octobre 1960 et il est apparu rapidement que les Etats considéraient l'Agence comme l'organisme le mieux adapté à la réalisation des travaux d'infrastructure aéronautique.

Dans ces conditions, par une convention conclue le 6 avril 1961, la République française a chargé l'A. S. E. C. N. A. d'exécuter pour son compte des opérations d'investissement inscrites au budget de 1961, les paiements étant effectués pour chaque opération suivant un échéancier établi en fonction des crédits budgétaires.

Mais il n'était pas possible d'envisager l'extension de cette procédure à l'année 1962.

En effet, s'il appartient désormais aux Etats d'établir leur programme d'équipement, l'assistance financière que la République française est disposée à leur accorder doit reprendre le caractère d'une participation aux dépenses entraînées par la réalisation de ce programme.

C'est pourquoi les crédits qui ont pu être affectés au budget de 1962 à l'assistance financière de la République à l'infrastructure aéronautique des Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. (28.600.000 nouveaux francs en autorisations de programme) ont été inscrits au titre VI, réservé aux subventions d'investissement.

Les différentes transformations qui ont conduit à la création puis au développement de l'A. S. E. C. N. A. sont la conséquence logique de l'accession à l'indépendance des Etats africains et de Madagascar et de l'esprit de coopération aéronautique qui anime ces pays et la France.

Les différents Etats établiront, d'un commun accord, leur plan d'équipement avec les conseils techniques de l'A. S. E. C. N. A. et prévoiront le financement de la partie des dépenses qui excède la participation globale que la République pourra verser à l'A. S. E. C. N. A. chargée de l'exécution du plan.

II. — Air-Inter.

Nous ne trouvons, cette année, aucune trace de subvention de l'Etat au fonctionnement de cette compagnie, et les collectivités locales s'en sont d'autant plus fortement émues que, dans la plupart de leurs réunions, elles ont réclamé l'extension et le renforcement du réseau intérieur français, à l'instar de ce qui existe dans la plupart des pays d'importance même souvent moins grande.

Seule subsiste la détaxe des carburants prévue à 100 % sur les lignes de transport de passagers (Air-Inter et Air France) et de journaux (Air France et Airnautic) et le dégrèvement à 55 % des carburants utilisés à l'occasion de transports non réguliers ou d'opérations de travail aérien.

Il est certain que sans tarifs intéressants, dépendant non seulement des dégrèvements de carburants mais des subventions, Air-Inter ne pourra pas se développer en touchant des catégories moins fortunées de passagers, et, faute d'un coefficient de remplissage suffisant, le déficit sera plus important, empêchant tout abaissement de tarif.

Les collectivités ne peuvent à elles seules supporter le déficit. Elles avaient jusqu'à présent le sentiment qu'elles pourraient n'en supporter que la moitié, ce qu'elles trouvaient déjà très lourd ; elles ne pourront aller beaucoup plus loin et l'on risquerait alors de voir compromettre l'effort de lancement accompli sur certaines lignes et qui commence à porter ses fruits. Or, les projets gouvernementaux semblent envisager un déficit de 2 millions de nouveaux francs sur une période 1960-1962, soit trois ans, ce déficit représentant le montant de l'actif disponible après l'augmentation de capital de 1,5 million de nouveaux francs, et la couverture à 50 % du déficit d'exploitation par les collectivités.

Celles-ci pensent, à juste titre, qu'il s'agit là d'une solution non viable ne permettant à la société ni emploi d'un matériel adapté à ses fonctions ni régularité suffisante du trafic. Il y a là un problème urgent à reconsidérer si l'on souhaite vraiment obtenir un réseau intérieur satisfaisant.

1° A la fin de 1960, la société avait transporté 16.109 passagers sur l'ensemble de son réseau, dont 7.162 sur les trois lignes permanentes ouvertes au cours de l'année : Paris-Toulouse, Paris-Pau et Lille-Lyon-Nice. Sur le plan financier, l'exploitation s'est soldée par un déficit de 409.900 NF avant subvention des collectivités locales, de 142.340 NF après subvention ; la couverture des dépenses a été assurée à 81 % par les recettes commerciales, à 12 % par les subventions des collectivités, les 7 % restant représentant le déficit à la charge de la société.

L'exploitation des lignes ouvertes en 1960 s'est poursuivie en 1961 (celle de Paris à Toulouse ayant été prolongée jusqu'à Perpignan à partir du 8 mars) ; en outre, plusieurs lignes ont été créées :

Paris-Lyon ;
Paris-Brest et Paris-Lorient-Brest ;
Nantes-Lyon-Nice ;
Nantes-Marseille ;
Nantes-Marseille-Nice,

il est venu s'y ajouter au début d'octobre : Paris-Clermont-Nîmes-Perpignan (cette dernière ville n'étant désormais plus desservie à partir de Toulouse).

Le nombre de passagers transportés sur ces lignes s'élevait à la fin de juillet à 37.322 ; à ce chiffre s'ajoutent 5.298 passagers transportés sur des lignes non régulières ou à caractère saisonnier :

Paris-Dinard-Quimper ;
Paris-La Baule ;
Paris-Biarritz ;
Paris-Lourdes-Tarbes ;
Biarritz-Lourdes-Tarbes-Nice ;
Lille-Vichy-Nice ;
Paris-Clermont-Nice.

Sur l'ensemble de ce réseau, l'activité d'Air Inter au cours des sept mois considérés s'est élevée à 22.332.000 passagers-kilomètres.

L'extrapolation de ces chiffres sur l'ensemble de l'année 1961 peut raisonnablement conduire à estimer à un chiffre voisin de la centaine de mille de passagers et de la cinquantaine de millions de passagers-kilomètres, l'activité d'Air Inter.

Ces chiffres de trafic sont légèrement meilleurs que ceux sur lesquels avaient été fondées les prévisions financières ; dans ces conditions, les résultats ne devraient pas être sensiblement différents de ceux qui avaient été prévus : un déficit de 2.500.000 NF avant participation des collectivités locales et de 500.000 NF environ après participation, soit une couverture des dépenses par les recettes commerciales de 80 % environ, le déficit étant comblé à concurrence de 2 millions de nouveaux francs par les collectivités locales et de 500.000 NF par Air Inter.

Les résultats des deux années 1960 et 1961 peuvent donc passer pour encourageants surtout si on les rapproche de ceux de l'année 1958 ou la Société Air Inter, sur un réseau sensiblement différent, avait transporté en huit mois 40.000 passagers au prix d'un déficit d'environ 3 millions de nouveaux francs, dont 2,8 millions étaient restés à sa charge.

2° Air Inter compte en 1962 s'en tenir à l'exploitation d'un réseau identique à celui de 1961, mais au moyen d'une flotte que la société posséderait en propre.

Elle a, en effet, fonctionné en 1960 et 1961 grâce à des appareils affrétés à d'autres compagnies de transport aérien : Vickers « Viscount » et Lockheed « Constellation » d'Air France, Douglas DC. 4 et DC. 6 de la T. A. I., Vickers « Viking » d'Air Nautic. L'obligation de recourir à des tiers gêne considérablement le développement de la Compagnie, aussi Air Inter envisage-t-elle, à partir de 1962, d'acquérir les moyens d'une exploitation autonome par l'achat de 5 « Viscount » actuellement disponibles dans la flotte d'Air France, ainsi que de matériels français de 20 à 24 places lorsqu'ils seront définitivement mis au point.

Les ressources nécessaires à ces investissements, qui sont prévus dans le rapport en vue de l'établissement du IV^e Plan, pourraient être fournies par une augmentation de capital de la société et éventuellement par des prêts sur fonds publics (F. D. E. S. notamment).

Air Inter. — Trafic par relations 1960-1961.

	ANNEE 1960		7 PREMIERS MOIS 1961	
	Période d'exploitation 1960.	Nombre de passagers (deux sens).	Période d'exploitation 1961.	Nombre de passagers (deux sens).
Paris-Toulouse	(6 janvier-31 décembre.)	6.086	(1 ^{er} janvier-31 juillet.)	8.605
Paris-Perpignan			(8 mars-31 juillet.)	1.762
Toulouse-Perpignan			(8 mars-31 juillet.)	237
Paris-Pau	(14 novembre-31 décembre.)	659	(1 ^{er} janvier-7 juillet.) *	2.501
Paris-Lorient			(13 février-31 juillet.)	1.399
Paris-Brest			(3 janvier-31 juillet.)	2.679
Lorient-Brest			(13 février-31 juillet.)	130
Paris-Lyon			(11 mars-31 juillet.)	10.861
Lille-Lyon	(15 décembre-31 décembre.)	142	(1 ^{er} janvier-31 juillet.)	3.010
Lille-Nice	(15 décembre-31 décembre.)	115	(1 ^{er} janvier-31 juillet.)	1.598
Lyon-Nice	(15 décembre-31 décembre.)	160	(1 ^{er} janvier-31 juillet.)	3.333
Nantes-Marseille			(1 ^{er} mai-31 juillet.)	393
Nantes-Lyon			(1 ^{er} mai-31 juillet.)	459
Nantes-Nice			(1 ^{er} mai-31 juillet.)	237
Marseille-Nice			(1 ^{er} mai-31 juillet.)	118
Sous-total trafic par relations sur lignes permanentes.....		7.162		37.322
Sous-total trafic par relations sur lignes saisonnières et vols spéciaux		8.947		5.298
Total général.....		16.109		42.620

* L'exploitation de Paris-Pau est suspendue pendant les deux mois d'été juillet et août.

III. — Aviation légère et sportive

Ce problème intéresse particulièrement les chapitres 43-91, 44-91 et 66-70. Il préoccupe d'autre part vivement les aéroclubs qui se consacrent depuis de longues années à la formation de jeunes pilotes, au parachutage et au vol à voile et qui, s'ils ne sont pas agréés, rencontrent dans leur mission désintéressée des difficultés de plus en plus sérieuses.

Certes, l'article 2 prévoit le dégrèvement à 65 % des carburants consommés par l'aviation légère et sportive (centres d'Etat et aéroclubs) (chapitre 44-91).

Pour le parachutisme, les primes de rendement et les subventions ont été augmentées de 50.000 nouveaux francs en faveur des associations de sports aériens et de 25.000 nouveaux francs en faveur des centres inter-clubs.

Quatre nouveaux centres de parachutisme sportif ont été créés en 1961 : Lyon, le Havre, Poitiers et Pau.

Mais trois centres seulement bénéficient d'instructeurs d'Etat et les autres doivent utiliser leurs subventions au recrutement du personnel indispensable.

Enfin, c'est dans le domaine du matériel et de l'infrastructure que les efforts de l'Etat se révèlent comme les plus nécessaires.

S'il est exact que le nombre de planeurs et avions légers appartenant à des aéroclubs et à des particuliers en France est nettement supérieur à celui des mêmes catégories existant en Grande-Bretagne, en Italie, en Allemagne fédérale et en Belgique (voir courbes ci-contre), il n'en faut pas moins souligner la progression très rapide de l'Allemagne fédérale et la vétusté d'une grande partie de notre matériel volant.

Avions. — Les crédits envisagés au budget, de l'ordre de 2 millions de nouveaux francs, doivent permettre l'acquisition de 45 avions biplaces, 110 avions triplaces et quelques quadriplaces,

ces deux dernières catégories d'appareils étant les plus demandées par les aéroclubs. Les primes accordées sont de 40 % du prix d'achat pour les aéroclubs agréés et de 15 % pour les autres.

Planeurs. — Les planeurs biplaces en service en école ont tous plus de douze ans d'âge et sont d'un entretien prohibitif ; ils pourront être progressivement remplacés par des appareils plus modernes et le taux de la prime d'achat pourra être porté de 60 à 70 % pour les aéroclubs agréés, mais reste à 30 % pour les autres.

Pour ce faire, les crédits ont été doublés de 1961 à 1962 et portés à 700.000 nouveaux francs (autorisations de programme).

Parachutes. — Il en est de même pour le remplacement des parachutes, dont la vétusté est telle que, dans certains centres, le taux de réforme atteint plus de la moitié du matériel en service.

Les crédits, doublés par rapport à 1961, atteindront 200.000 nouveaux francs (autorisations de programme).

L'aide de l'Etat se traduit également par l'octroi de bourses et de primes aussi bien pour le vol à moteur que pour le vol à voile ou le parachutisme. L'Etat participe aussi aux premières revisions générales d'avions et de planeurs.

Aérodromes. — Enfin, si 300 aérodromes environ sont en France à la disposition de l'Aviation légère, l'Etat reconnaît lui-même que la répartition de ces terrains n'assure pas une desserte aéronautique uniforme.

Il demande d'autre part aux collectivités, pour accroître le nombre de ces terrains, au surplus souvent entretenus sommairement, une contribution que ces collectivités ont souvent des difficultés à accorder surtout quand ce sont les mêmes qui sont chargées de subvenir, pour partie, au déficit d'Air Inter.

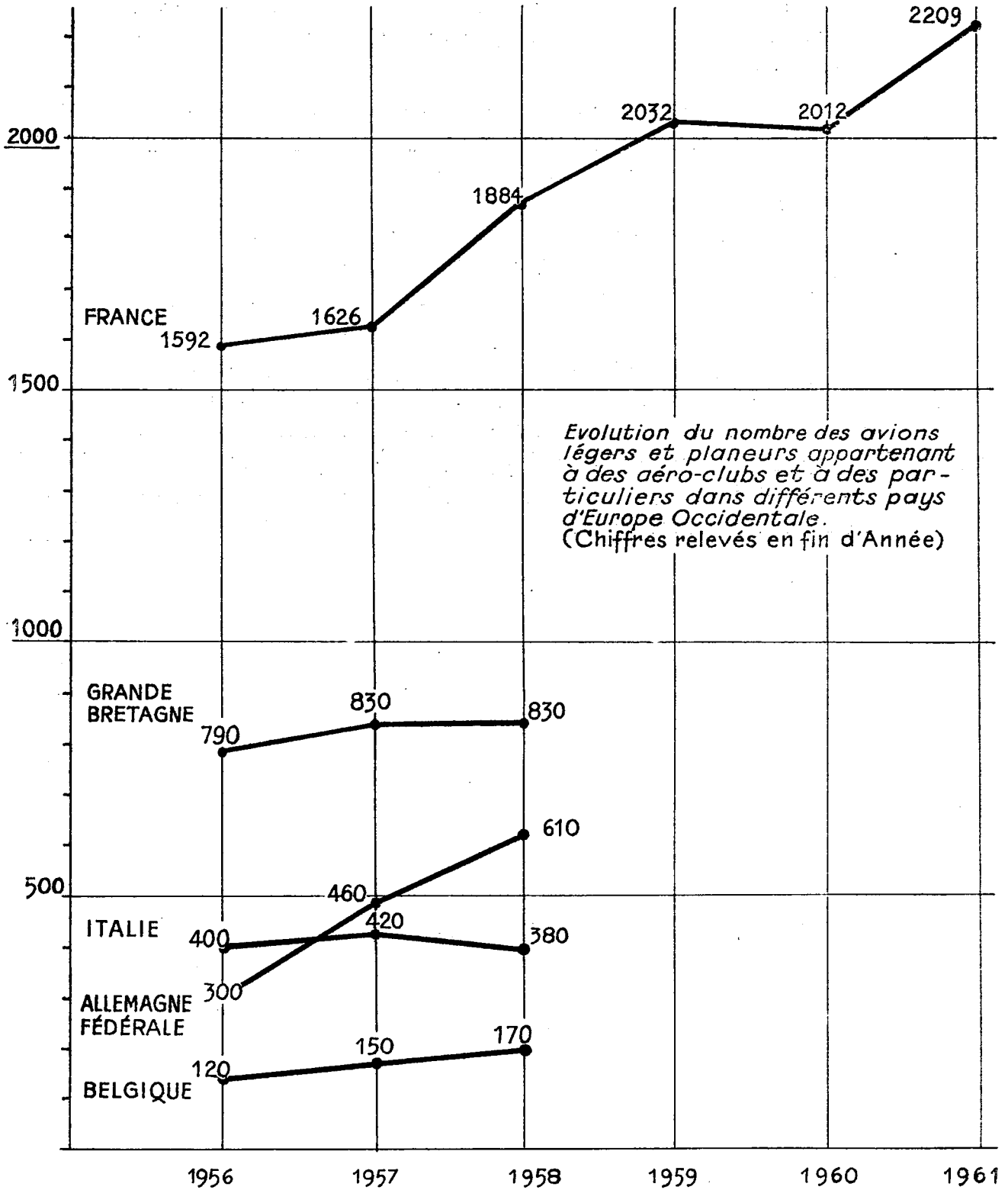
L'infrastructure radioélectrique laisse aussi à désirer et aurait besoin d'un effort soutenu surtout dans la recherche et l'installation d'un dispositif complémentaire du V. O. R. et mieux adapté aux conditions de vol à basse altitude.

Il serait cependant injuste de ne pas reconnaître l'accroissement continu des crédits accordés à l'Aviation légère depuis 1956 et que démontre le tableau ci-dessous, mais les aéroclubs semblent quelque peu délaissés lorsqu'ils n'appartiennent pas à la catégorie privilégiée des centres agréés.

Ils ont pourtant conscience d'avoir plus de 500 pilotes employés dans l'aviation civile et d'avoir fournis en 1960 5.838 spécialistes divers : mécaniciens, électriciens, employés des transmissions et des télécommunications, etc.

Ils ont l'impression qu'ils seraient mieux traités si leur budget était défendu par le Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports et ils se veulent, à juste titre, jeunes et appartenant à l'un des sports les plus complets et les plus utiles. Ils mettent en balance les 1 million 234.000 nouveaux francs affectés à ce budget en 1961, comme l'indique le tableau ci-après, et les 280 millions de nouveaux francs, montant des crédits affectés à chaque année de la loi programme de la Jeunesse et des Sports.

La Commission des Finances, tout en faisant siennes les observations ci-dessus, ajoute qu'elle pense que, dans un souci d'homogénéité et de clarté qu'elle souhaite voir s'instaurer dans bien des chapitres des différents budgets, il devrait appartenir au Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports de gérer les crédits de l'Aviation légère et sportive.



Evolution des crédits destinés à l'aviation légère depuis 1956.

	MOYENS des services.	INTERVENTIONS publiques.	EQUIPEMENT culturel et social.
	(En milliers d'anciens francs.)		
1956	423.062	226.748	295.000
1957	439.774	203.748	290.000
1958	439.774	86.000	140.000
1959	560.009	144.100	250.000
1960	602.555	144.100	345.000
1961	684.985	164.100	385.000

IV. — Service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports.

La formation des jeunes pilotes, leur préparation aux écoles de perfectionnement et en particulier à l'école d'Air France, font l'objet de crédits figurant aux chapitres 56-70 (Service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports : S. F. A. T. A. T.), et 53-20.

Ces crédits concernent :

a) *Des acquisitions immobilières* avec des autorisations de programmes pour 50.000 nouveaux francs et des crédits de paiement d'un même montant pour 1963.

La décentralisation des activités du vol à voile se traduit par la réalisation de quatre centres importants destinés à décongestionner les abords immédiats de l'agglomération parisienne.

2 à créer dans le Sud-Ouest, entre Houdan et Ablis.

1 à l'Ouest de Mantes-Chérence.

1 entre Malesherbes et Nemours.

b) *Des travaux* intéressant le centre de Saint-Yan, l'équipement de deux nouvelles plateformes dans le Sud-Ouest et le Sud-Est, et à Mantes-Chérence.

L'équipement de dix nouveaux centres inter-clubs en quatre ans dont deux en 1962, l'un à Savigny, près de Lyon, l'autre sur un aérodrome non encore désigné.

L'équipement complémentaire des centres de Guyancourt, Saint-Auban-la-Montagne-Noire, et le parc atelier de Castelnaudary. Enfin l'équipement de hangars.

c) *Des achats de matériel fixe*. Surtout des link trainers pour Challes-les-Eaux et Carcassonne, et des remorques de planeurs pour les deux centres nationaux de vol à voile.

d) *Du matériel aéronautique*. Sur le chapitre 53-20, avec 3.450.000 nouveaux francs d'autorisations de programme, un avion Beechcraft pour Saint-Yan, avec des pieds de rechange.

Et la modernisation d'avions divers.

Transformation d'avions DC-3 et équipement de deux avions laboratoires pour le Bourget et Guyancourt.

Sur le chapitre 56-70, avec 4.100.000 nouveaux francs d'autorisations de programme.

Cinq avions monomoteurs équipés en VHF avec adaptateurs VOR pour la qualification des instructions et le perfectionnement des pilotes privés.

Modernisation de trente appareils remorqueurs.

Vingt planeurs biplaces et huit planeurs monoplaces.

100 équipements de parachutistes.

Enfin, du matériel divers permettant un meilleur équipement de bord.

Enfin, il a été demandé au Gouvernement français de prévoir dès 1962 la formation de base de pilotes de ligne étrangers (en particulier Vietnamiens et Marocains) dans le cadre de l'assistance technique.

Pour réaliser cette formation, des crédits supplémentaires sont à inscrire :

5.410.000 NF en autorisations de programme	}	sur le chapitre 56-70.
5.785.000 NF en crédits de paiement pour 1962		
950.000 NF sur les crédits destinés à l'E. N. A. C.		
100.000 NF sur le chapitre 34-81 (Centre Ecole de Saint-Yan).		

Ces crédits supplémentaires correspondent :

— d'une part, à un achat de matériel (4 avions Beechcraft — 6 Morane 733 — 1 Link-Trainer),

— d'autre part, à une accélération des installations et travaux prévus pour l'aménagement du Centre Ecole de Saint-Yan.

Faute d'obtenir ces crédits au budget 1962, cette formation serait reportée en 1963 ou au cours des années suivantes, ce qui serait très regrettable sur le plan international.

V. — Secrétariat Général à l'Aviation civile.

Composition du parc aérien et utilisation des appareils.

Le tableau de la page 52 donne la composition par type d'appareil, par Centre et par nature juridique du parc du S. G. A. C. L'utilisation de ces appareils est fonction des tâches imparties du S. F. A. T. A. T. Ces tâches peuvent se répartir en trois groupes principaux :

A. — BESOINS PROPRES AU S. G. A. C.

Ces besoins correspondent à trois ordres de fonctions :

1° Fonctions techniques.

Elles sont directement liées au contrôle de la circulation aérienne. Ce sont en particulier :

a) Les opérations de réglage et de contrôle systématique de l'infrastructure radio-électrique (aide à la navigation aérienne et à l'atterrissage, V. O. R., ILS, gonio V. H. F., radar, etc.) ;

b) Les opérations météorologiques quotidiennes pendant la saison d'hiver ;

c) L'expérimentation opérationnelle des nouveaux équipements des avions créés en raison de l'évolution de l'infrastructure (actuellement atterrissage automatique par pilote automatique et dispositif A. S. V. 23) ;

d) Application expérimentale des règlements de performance ou d'opérations nationaux ou étrangers, au fur et à mesure de leur évolution ;

e) Expérimentations diverses d'opportunité telles que celles effectuées par l'avion « Caravelle 02 », prototype appartenant à la flotte du S. G. A. C..

Ces fonctions techniques sont effectuées par la « Caravelle », les quatre DC 3, en particulier les DC 3 équipés en avions laboratoires.

2° Transport aérien, liaisons.

Il s'agit :

a) De transport de fret entre la Métropole et l'Afrique, transport soumis à des suggestions particulières et portant sur des tonnages importants de matériels de météorologie ou d'infrastructure radioélectrique à acheminer rapidement, matériels encombrants nécessitant des manipulations délicates en raison de leur fragilité, transport commandé soit par les directions du S. G. A. C., soit par l'A. S. E. C. N. A. ;

b) D'opérations de cabotage effectuées à partir d'Alger pour l'Algérie, le Sahara, le Fezzan et à partir soit de Dakar, soit de Brazzaville, pour la mise à la disposition de l'A. S. E. C. N. A. ;

c) De liaisons ministérielles ou de liaisons rapides de service ;

d) De travaux aériens exécutés par d'autres ministères (M.R.U., Commissariat à l'Energie atomique, etc.).

Ces fonctions sont effectuées par un DC 4, les DC 3 aménagés en photographie, les bimoteurs légers (Piper Apache et Cessna 310).

3° Enseignement et entraînement aériens.

Il s'agit :

a) De l'enseignement en vol dispensé par l'école nationale de l'Aviation civile dans le cadre de ses propres attributions (classe de navigation, voyages d'études) ;

b) De l'enseignement en vol et de l'entraînement aérien des ingénieurs des corps de la navigation aérienne et plus généralement des personnels du S. G. A. C. pour qui la connaissance et la pratique du pilotage constituent une nécessité de fait pour le bon exercice de leurs fonctions ;

c) De la qualification de pilotes qui, attirés par l'aviation d'affaires, ne trouveraient pas dans le domaine privé les possibilités d'acquérir les connaissances théoriques et pratiques de base, ni les qualifications appropriées à l'utilisation des avions qu'ils peuvent acquérir.

Ces fonctions sont exécutées par les DC 3 équipés pour l'enseignement, les Piper Apache, les Nord 1000 ou Nord 1002 et une partie des Stampe SV. 4.

B. — FORMATION AÉRONAUTIQUE

Il s'agit uniquement, ici, de la formation aéronautique effectuée par le S. G. A. C., c'est-à-dire du perfectionnement des pilotes privés des Centres nationaux et de la formation de base des pilotes de ligne.

Cette formation s'exerce dans les Centres suivants :

Carcassonne : perfectionnement des pilotes privés d'avion ; utilisation de Stampe SV. 4.

La Montagne-Noire et Saint-Auban : perfectionnement des pilotes privés de planeur ; utilisation de planeurs de double commande et de haute performance et d'avions remorqueurs.

Challes-les-Eaux : formation des instructeurs de pilotes privés d'avion et de planeur ; utilisation de Stampe S. V. 4, et de Nord 1000 et de planeurs de performance.

Ecole de Saint-Yan : formation de base des pilotes de ligne ; utilisation de Stampe S. V. 4, de Morane 733, de Beechcraft C. 18 S., de Morane 760, de DC. 3.

C. — AIDE AU SECTEUR PRIVÉ

Cette aide se manifeste par :

1° Le prêt d'appareils remorqueurs, de planeurs de double commande et de planeurs d'entraînement et de performance pour les Centres Inter-Clubs de vol à voile.

2° Par le prêt d'appareils largueurs pour les Centres Inter-Clubs de parachutisme.

Il convient d'ajouter que l'éventualité de la formation de base de pilotes de ligne étrangers, en particulier, Vietnamiens ou Marocains, dans le cadre de l'assistance technique, entraînera une révision des prévisions faites pour la préparation du budget d'équipement 1962, en ce qui concerne particulièrement le Centre Ecole de Saint-Yan.

C'est ainsi qu'il sera nécessaire de prévoir l'achat de :

4 avions Beechcraft supplémentaires équipés, avec rechanges.....	1.800.000 NF.
6 Morane 733 ou avions « basie » correspon- dants	2.100.000
1 Link-trainer supplémentaire.....	250.000

Parc avions. — S. F. A. T. A.T.

MARQUES - TYPES D'APPAREILS	SAINT-YAN	B G T	G C T	C N et Saint-Cyr.	EN USINE	REMORQUEURS	PARA	PRETES	CEDES contrats en cours.	A REFORMER	TOTAL
Caravelle		1									1
D. C. 3		6									6
D. C. 4		1									1
Stampe S V. 4	39		5	68	62	19	2	1	31		227
Morane Saulnier 315					6	37					43
500-502	15			15	6	33	6		9		84
230								1		1	2
733	13										13
760		3									3
Tiger Moth D H 82 A					15	60		2			77
Dragon rapide D H 89 A				2	2		5				9
N. 1000 et dérivés	1		21	9	10			3	5		49
Bucker 181									1	1	2
NC 853-54-58-59			3	3				5	15		26
Sipa 901 et dérivés			4	2	1				7		14
Brochet M B (divers)					1				7		8
Indraero 100 et 101									1		1
Jodel (divers)			1	2				2			5
Léopoldoff L. 55							6		1		7
Minicab Gy 20 et Gy 30				1	1			2	6		10
Boisavia B. 605				2	2	2					6
Piper Cub J C 3/65								1			1
Broussard		1	2				1				4
Beechcraft	5										5
P. A. Piper 18				1							1
P. A. Piper 23			3								3
Hélicoptère SO 1221 « Cinn »				3							3
Caudron C 277						1					1
Emeraude CP 30									1		1
Cessna			1								1
Ercoupe			1								1
S. 1000			1								1
	73	12	42	108	106	152	20	17	84	2	616

Légende. — Saint-Yan Centre Ecole de Saint-Yan.
 B G T Centre du Bourget.
 G C T Centre d'entraînement et de liaison de Guyancourt.
 C N Centres nationaux.
 En usine Appareils en stockage avant révision générale ou en usine.
 Remorqueurs Appareils servant au remorquage des planeurs dans les Centres nationaux ou mis à la disposition des Centres Inter Clubs de vol à voile.
 Para Appareils de langage en service dans les Centres nationaux ou mis à la disposition des Centres Inter Clubs de parachutisme.
 CD Contrat en cours. Appareils ayant fait l'objet d'une cession aux Aéro-Clubs pour lesquels la première révision est à la charge du Service de la formation aéronautique du travail aérien et des transports pendant 3 ans pour les avions, pendant 5 ans pour les planeurs.
 (A réformer à la date du 1^{er} mai 1961.)

VI. — Dépenses d'études et de prototypes.

Les crédits correspondants se retrouvent :

1° *Au chapitre 53-22* : expérimentation et essais, qui peuvent être effectués soit sur des prototypes, soit sur des appareils de série mis à la disposition du S. G. A. C. ;

2° *Au chapitre 53-24* :

a) 100 millions de nouveaux francs en autorisation de programme pour la Caravelle (40 millions sont destinés à couvrir les « dépenses générales » afférentes aux types I à VI R).

Ce dernier type (VI R) a été commandé par la compagnie américaine United Airlines et est en service actuellement aux U. S. A. depuis le 14 juillet 1961. Il comporte notamment, un cockpit entièrement redessiné.

60 millions de nouveaux francs concernent la Caravelle Xa qui vient d'être commandée à vingt exemplaires par la T. W. A. Cette Caravelle sera équipée d'un moteur Général Electric CJ 805-23 « double-flux » dont la consommation plus faible de carburant permettra un allongement sensible du rayon d'action de l'appareil ; de plus, grâce à ses « revers » la Caravelle Xa sera le seul avion à réaction pouvant atterrir sur l'aéroport new-yorkais de la Guardia.

Sud-Aviation a également en projet le type Xb (équipé de deux réacteurs double-flux Pratt et Whitney JT 8 D) et le type Xc comportant un allongement de la cellule pour en faire un appareil « haute densité ».

b) Super-Broussard 12.000.000 NF.

Cette autorisation de programme permettra de couvrir les engagements à effectuer en 1962 au titre des essais des prototypes et de l'outillage de série.

En avril 1961, le Ministre des Travaux publics et des Transports a en effet décidé de soutenir financièrement le lancement en série du « Super-Broussard », dans les deux versions : MH-260 (non pressurisable) et MH-262 (pressurisable) :

Il est prévu que le premier appareil de série MH-260 sortira au début de 1962 et le premier appareil de série du type 262 au début de 1963. Peut être cet appareil, destiné surtout à des terrains hors métropole, constituera-t-il un espoir pour les liaisons Air-Inter.

c) Etudes diverses..... 13.000.000 NF.

4,5 millions de nouveaux francs concernent des dépenses d'études et de prototypes de matériel de navigation aérienne.

8,5 millions de nouveaux francs sont destinés à des « études diverses » relatives au matériel aéronautique. Cette rubrique concerne, des études à mener en vue de mettre au point un système d'atterrissage automatique qui permettra encore de progresser dans la voie de la régularité et de la sécurité du transport aérien, des études relatives à des matériels de l'aviation légère, enfin des études générales (résistance des matériaux...).

Il convient de souligner que des dotations budgétaires supplémentaires pourront être accordées ultérieurement, mais toujours au titre de la gestion 1962, après que les instances ministérielles disposeront des éléments d'information nécessaires dans des matières qui sont encore à l'étude :

— Lancement d'un appareil de transport supersonique.

— Fabrication par la S. N. E. C. M. A. de réacteurs pour un type nouveau de *Caravelle*.

— Poursuite de l'opération relative à l'appareil *STOL Bréguet* à « ailes soufflées ».

3° *Nombre de Caravelle actuellement vendues ou en commande.* — *Le rythme des commandes permet-il d'utiliser de façon durable le potentiel de la société constructrice ?*

142 *Caravelle* ont été, à ce jour, commandées ferme : 35 par Air France (dont 1 pour Tunis-Air et 1 pour Air-Liban), 23 par Sar-Swissair, 2 par Varig, 14 par Alitalia, 8 par la Sabena, 20 par United Air Lines, 6 par Air-Algérie, 2 par Air-Maroc, 4 par Finnair, 4 par Iberia, 1 par General Electric, 3 par Aerolinas Argentinas, 20 par T. W. A.

Les options passées par voie contractuelle sont les suivantes : 1 par S. A. S., 1 par Finnair, 2 par Sabena, 15 par U. A. L., 4 par Iberia, 3 par Aerolinas Argentinas, 15 par T. W. A. (soit 41).

Au 31 août 1961, 85 *Caravelle* étaient livrées aux compagnies de transport aérien. Ces appareils avaient, à la même date, effectué 168.617 heures de vol.

On peut penser que la *Caravelle* sera encore l'objet de commandes, tant de la part des compagnies de transport qui utilisent déjà le moyen courrier français et qui auront besoin d'un lot de

remplacement et de complément, que de la part de clients nouveaux avec lesquels des pourparlers sont engagés (Inde, Autriche, Portugal, Brésil, K. L. M., Afrique du Sud). Pourtant, il est probable que la cadence de fabrication, qui est actuellement de 4, devra être ramenée à 3,5 en mai-juin 1962, ce qui réduira d'autant la charge de travail qu'entraîne pour Sud-Aviation l'opération *Caravelle*.

4° Les crédits demandés en 1962 au titre de l'article 1^{er} du chapitre 53-22 « *Expérimentation et essais de matériels volants* » sont destinés aux opérations suivantes :

— Essais divers sur <i>Caravelle</i>	300.000 NF.
— Essais d'atterrissage automatique.....	1.400.000 NF.

Les opérations d'essais sur *Caravelle* doivent être poursuivies, notamment lorsque des modifications sont apportées sur des versions qui ont fait déjà l'objet d'expérimentation ; ces modifications se traduisant par l'adjonction de systèmes nouveaux, il est indispensable de soumettre ceux-ci à des essais.

D'autre part, des changements de réglementation, à l'échelle internationale, étant actuellement envisagés, il convient d'étudier les incidences de ces changements sur des avions déterminés, en l'occurrence sur les *Caravelle*.

En ce qui concerne l'atterrissage automatique, il faut prévoir de nombreuses heures de vol pour expérimenter, spécialement sur le plan de l'endurance, le système dont le prototype est à l'étude.

Nous ne saurions trop souligner le succès que remporte *Caravelle* à l'étranger, succès qui serait encore plus complet si nous pouvions augmenter quelque peu la vitesse et surtout le rayon d'action de cet appareil sans pour autant réduire le nombre de places disponibles et nous pensons que les crédits ne peuvent être ménagés pour une mise au point très rapide de ce nouveau prototype.

Enfin, votre Commission regrette le retard que va entraîner l'absence de crédits pour l'étude du super sonique que nos concurrents étrangers envisagent très sérieusement.

VII. — Bases aériennes.

Sur ce chapitre, nous trouvons, plus que partout ailleurs, l'influence de l'avènement des quadriréacteurs, qui entraîne de nombreux travaux sur aérodromes existants.

D'autre part, de nouveaux aérodromes seront aménagés par Air Inter ou l'Aéropostale.

Enfin, les escales existantes, mal équipées, seront améliorées.

Les crédits des chapitres 53-90 et 58-90 conduisent, dans leurs paragraphes 1 et 2, à 23.500.000 NF pour la métropole, 16.700.000 NF pour les aérodromes hors métropole, comprenant l'achèvement des opérations du III^e Plan et l'adaptation complémentaire.

A. — TRAVAUX MÉTROPOLE

a) L'investissement le plus important concerne Marseille dont le trafic, qui atteint un million de passagers en 1961, exige, en même temps que l'achèvement des travaux d'allongement de la piste de 3.000 mètres, la construction de voies de circulation destinées à remplacer un taxiway en mauvais état ne résistant pas au poids des nouveaux aéronefs.

b) A Nice (dont la piste vient d'être portée à 2.700 mètres), l'année 1962 doit être consacrée à des aménagements divers indispensables au trafic : piste de secours, balisage, voirie.

c) Ce sont des aménagements également limités aux besoins les plus urgents qui sont prévus sur certains aérodromes à trafic moyen (Lyon, Ajaccio, Bastia, Beauvais, Nantes, Perpignan, le Touquet, Cherbourg).

d) Des allongements de piste, réalisés d'ailleurs avec un large concours des collectivités, sont nécessaires à Calais, Tarbes, Ossun, Lourdes, Biarritz et Pau.

e) L'aérodrome postal de Poitiers et l'aérodrome d'aviation de tourisme de Cannes sont actuellement dotés de bandes (en herbe à Poitiers, en grilles à Cannes) en très mauvais état et de plus en plus dangereuses pour les aéronefs qui les empruntent. Avec la contribution des Collectivités locales il est prévu de doter ces aéronefs de piste en dur.

Enfin, bien que le financement en soit hors budget, il est infiniment regrettable de voir retarder l'exécution de la piste N° 4 d'Orly, qui a besoin de cette piste pour l'entretien de la piste N° 3 et pour satisfaire aux exigences d'un trafic sans cesse accru.

B. — TRAVAUX HORS MÉTROPOLE

a) *Algérie* :

Le 3^e plan a permis d'exécuter d'importants aménagements à Alger (2^e piste, aires de stationnement) et à Oran (nouvelle zone civile), mais n'a pas permis d'achever le renforcement de la piste Nord-Sud de Bône. C'est cette opération de renforcement qui constitue l'essentiel des prévisions du Budget 1962.

b) *Travaux sur les aérodromes des quatre départements d'outre-mer (Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Gillot) :*

Sur ces aérodromes, l'effort portera surtout en 1962 sur l'amélioration des installations électriques, nettement insuffisantes. L'allongement à 2.100 mètres de la piste de Fort-de-France, initialement envisagé pour 1962, a été ajourné. Cette opération sera reprise au moment où l'effort d'équipement hôtelier de la Martinique sera en état de porter ses fruits. Nous avons pu constater personnellement, ces temps-ci, l'extension de la piste de Pointe-à-Pitre et la modernisation de son aéroport.

c) *Travaux sur les aérodromes des Territoires d'outre-mer :*

Il est prévu d'achever les travaux de renforcement de la piste de Djibouti pour les besoins des quadriréacteurs (travaux dont une première tranche est exécutée en 1961) et de terminer l'équipement en cours du nouvel aérodrome de Tahiti. A Tontouta, on se limitera à différents travaux d'aménagement : dérasement d'un obstacle dangereux, aménagement des installations électriques, aménagement de bâtiments d'installation technique.

*
* *

Dans son ensemble, l'effort d'équipement prévu, en 1962, au titre des bases aériennes (réalisation des travaux examinés ci-dessus, acquisitions immobilières, achat de gros matériel, logements familiaux outre-mer), fait apparaître une demande globale de crédits (autorisations de programme) de :

25.000.000 de nouveaux francs pour le chapitre 53-90. — Métropole.

17.400.000 nouveaux francs pour le chapitre 58-90. — Hors métropole.

1.400.000 nouveaux francs pour le chapitre 58-94. — Logements familiaux hors métropole.

Ces crédits préfigurent également le montant du premier budget d'exécution du quatrième plan quadriennal (1962-1965), dont les prévisions d'ensemble au titre des bases aériennes ont été chiffrées comme suit :

Part Etat seule.

Métropole	126.280.000 NF.
Hors métropole	104.800.000 NF.

Financé comme indiqué ci-dessous :

OPERATIONS PREVUES	MONTANT global.	FINANCEMENT			
		1962	1963	1964	1965
(En milliers de nouveaux francs.)					
Métropole	126.280	24.007	34.173	34.100	34.000
Hors métropole.....	104.800	35.138	23.330	23.332	23.000
Total.....	231.080	59.145	57.503	57.432	57.000

Part Etat plus part collectivités locales.

OPERATIONS PREVUES	MONTANT global.	FINANCEMENT			
		1962	1963	1964	1965
(En milliers de nouveaux francs.)					
Métropole et hors métropole	266.460	76.945	64.303	63.312	61.900

VIII. — Télécommunications et Météorologie.

A. — TÉLÉCOMMUNICATIONS ET CIRCULATION AÉRIENNE.

a) Métropole.

La politique d'équipement « *Télécommunications* » pour 1962 porte particulièrement sur les trois points suivants :

1° L'automatisation de l'acheminement des messages dans le service fixe aéronautique rendue indispensable par l'augmentation continue du nombre des messages à acheminer du fait de l'augmentation du trafic aérien et de la vitesse toujours plus grande des aéronefs qui oblige à réduire les délais d'acheminement ;

2° L'acheminement de la couverture radar à grande puissance destinée à permettre le contrôle des aéronefs dans l'espace aérien supérieur (avions à réaction) ;

3° La poursuite de l'équipement en aides radio à la navigation aérienne et à l'atterrissage (VOR—ILS Radiobalises).

La politique d'équipement prévue pour 1962 au titre de la *circulation aérienne* en Métropole s'insère dans le plan quadriennal ; l'équipement technique des aérodromes est loin d'avoir atteint la perfection et l'augmentation du trafic comme les progrès de la technique d'utilisation des aéronefs rehausse continuellement le niveau optimum.

Il n'est pas possible de dire si l'effort consenti ces dernières années est appelé à diminuer sensiblement dans les années à venir mais on peut raisonnablement espérer, si les aéronefs supersoniques ne font pas une entrée prématurée dans le transport aérien, que cet effort ne sera pas sensiblement plus élevé qu'actuellement.

b) Outre-Mer.

Télécommunications : des différences fondamentales existent entre les besoins en télécommunications en Algérie/Sahara d'une part, et dans les TOM/DOM d'autre part. En effet, si en Algérie et dans certaines parties du Sahara les problèmes sont sensible-

ment les mêmes qu'en métropole (trafic dense), il n'en est pas de même dans les TOM/DOM où, par contre, le caractère insulaire et l'éloignement de la plupart des territoires donnent la primauté aux problèmes posés par les liaisons à grande distance.

Algérie-Sahara : comme en métropole, un BCT semi-automatique est prévu à Alger ainsi qu'un nouveau CCR ; une première tranche de travaux est financée. Cet équipement sera poursuivi en 1962 et ultérieurement un BCT entièrement automatique est prévu.

L'infrastructure VOR du Nord de l'Algérie est à compléter. Un VOR est prévu en 1962, un minimum de cinq autres VOR est nécessaire dans les prochaines années.

L'augmentation du trafic conduit à la mise en œuvre de voies aériennes nouvelles, d'où extension progressive de la couverture VHF et UHF de l'Algérie et du Nord Sahara.

Un radar de surveillance à grande portée devra être mis en œuvre à Alger dans les prochaines années.

L'équipement d'Oran et Bône en I. L. S. est également à prévoir.

Il convient de noter que le montant des crédits pourra être maintenu au niveau de 1962. Un effort très nettement supérieur est indispensable dans les prochaines années si l'on veut être à même de continuer d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne dans ces territoires.

TOM/DOM : l'effort principal portera, en 1962, sur la poursuite de l'équipement des centres de télécommunications de Nouméa et Papeete (liaisons de service fixe à grandes distances, liaisons Air/Sol de route). Les aérodromes de Pointe-à-Pitre et Djibouti sont dotés au titre de budgets antérieurs. Nouméa, Papeete, la Réunion, Cayenne sont à prévoir dès que possible.

Enfin, Nouméa et Papeete devront être équipés le plus tôt possible d'un I. L. S.

On doit s'attendre, de ce fait, à une augmentation sensible des demandes pour les prochaines années.

Circulation aérienne : on peut indiquer qu'en ce qui concerne l'équipement des aérodromes d'intérêt général en Algérie on est arrivé à un état satisfaisant ne nécessitant que du renouvellement (sauf encore en ce qui regarde les véhicules incendie).

Pour les Antilles et la Guyane, l'effort d'équipement de Fort-de-France et Cayenne doit se poursuivre ainsi que celui de Pointe-à-Pitre en bonne voie actuellement.

La Nouvelle Calédonie et surtout la Polynésie semblent appelées à un développement beaucoup plus sensible des installations et des services. La Réunion ne pose pas de problème particulier.

Pour Saint-Pierre et Miquelon, on doit prévoir son développement, mais dans un cadre limité.

B. — MÉTÉOROLOGIE

a) Métropole.

La politique d'équipement prévue pour 1962 s'inscrit dans le cadre des réalisations du 4^e Plan d'équipement et de modernisation de la Météorologie (1962-1965) qui permettra la réalisation des trois objectifs principaux suivants :

1° *Continuation de la mise en place des équipements rendus nécessaires par l'extension du domaine et du trafic des avions à réaction.*

Ces appareillages modernes (radars vent, radars panoramiques, visibilimètres et télémètres de nuages), dont une première tranche a été mise en place au cours des trois dernières années, donnent satisfaction en exploitation. Il y a lieu d'en généraliser l'emploi dans des points convenablement choisis.

2° *Renforcement du réseau des stations d'observations et modernisation de l'infrastructure, compte tenu de l'extension du trafic aérien.*

Une seule création de station en Métropole s'impose pour combler une lacune dans le réseau Centre-Ouest de la France. Par contre, il y a lieu de prévoir la construction de bâtiments pour reloger des stations actuellement installées dans des immeubles loués ou insuffisants (7 stations).

3° *Développement de l'automatisation des matériels de transmissions et d'observations.*

Les résultats obtenus dans la transmission par fac-similé des cartes météorologiques sont très encourageants. La généralisation de ce procédé qui donnera une grande souplesse d'exploitation,

permettra d'étendre les liaisons nationales par fac-similé pour décharger le Service central et rendra plus efficaces les travaux régionaux et locaux. Il y a lieu d'établir également les émissions par fac-similé dont la France a la charge sur le plan international (O. M. M.).

L'adaptation aux besoins de l'exploitation météorologique de téléimprimeurs électroniques sera étudiée et leur emploi progressivement développé sur les voies à débit important nécessitant une grande vitesse.

Toujours dans le domaine de l'automatisation, la Météorologie envisage de passer un marché pour l'étude d'un appareillage automatique pouvant fournir, sur simple demande, certains renseignements météorologiques grâce à une mémoire appropriée sur bande magnétique. Ce système devrait permettre d'obtenir des informations météorologiques à toute heure, en particulier, de nuit, de stations à effectifs réduits, ne travaillant pas en permanence.

La Météorologie se propose, par ailleurs, de mettre au point un prototype de station mobile d'observations et de radar panoramique, entièrement équipée, montée sur camion, et possédant son autonomie en énergie électrique.

Enfin, un marché d'études sera lancé pour un équipement de radiosondage complet avec réception automatique au sol. Le but de l'étude est la réalisation d'un procédé de radiosondage ne nécessitant la présence que d'un seul opérateur et éliminant les erreurs toujours possibles dans les calculs effectués par un personnel disposant d'un temps limité.

Le projet de budget 1962, concernant la Métropole constitue la première tranche du 4^e Plan. Sur un montant prévu au plan de 41 millions de nouveaux francs, il est demandé pour 1962 un crédit de 11 millions de nouveaux francs. L'effort d'équipement doit donc se poursuivre de façon sensiblement identique au cours des trois prochaines années, avec un maximum prévu pour 1963.

b) *Outre-mer.*

La politique d'équipement prévue pour 1962 outre-mer s'inscrit également dans le cadre des réalisations du 4^e Plan d'équipement et doit permettre la réalisation d'objectifs qui ont été précisés pour la Métropole.

Toutefois, il y a lieu d'insister plus particulièrement sur le nécessaire développement du réseau des mesures au sol et en altitude dont la densité demeure très insuffisante dans le Pacifique Sud-Ouest, l'océan Indien et la mer des Caraïbes (recommandations O. M. M., O. A. C. I.), ainsi que sur la modernisation des réseaux de transmissions dans les mêmes régions (remplacement des transmissions radiotélégraphiques par des transmissions radiotélétypes et mise en place progressive de réception par procédé fac-similé).

Le projet de budget 1962 concernant l'outre-mer constitue la première tranche du 4^e Plan. Sur un montant prévu au plan de 24 millions de nouveaux francs, la tranche inscrite au budget de 1962, n'atteint que 3,6 millions, eu égard à la situation politique de l'Algérie et du Sahara. Pour ces territoires, les prévisions d'équipement pour 1962 ont été réduites au strict minimum indispensable.

Un effort très important devra donc être fait au cours des prochaines années en ce qui concerne le chapitre 58-90, si l'on veut réaliser, dans les délais prévus, le plan quadriennal en cours d'exécution.

IX. — Immeuble de l'Aviation civile.

Le budget de 1961 comportait un crédit de 10 millions de nouveaux francs pour la première tranche de travaux destinés à permettre le regroupement des services parisiens de l'Aviation civile dispersés actuellement entre huit emplacements situés dans divers quartiers de Paris.

L'implantation est prévue sur des terrains appartenant à l'Etat et situés dans le quadrilatère : Convention, Croix-Nivert, Javel, Lecourbe, occupés actuellement par des locaux provisoires du S. G. A. C. et de l'administration centrale.

L'avant projet comporte un immeuble de 22 étages de chacun 680 mètres carrés assorti de deux ailes basses.

Il bordera la rue de la Convention et la rue de Javel.

Les travaux devraient pouvoir commencer fin 1962.

Si votre Commission est favorable à un regroupement des services, elle souhaite vivement avoir un ordre de grandeur des dépenses à envisager et désirerait ne pas se trouver devant les mêmes dépassements qui ont été enregistrés dans la construction de la Maison de la Radio.

X. — Air France

A. — EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS ET FRET DES GRANDES COMPAGNIES FRANÇAISES DE 1957 A 1960 (TOUS RESEAUX)

Pass/Km (1.000).	1957	Var. % 58/57.	1958	Var. % 59/58.	1959	Var. % 60/59.	1960
Air France.....	3.091.531	+ 5	3.254.304	+ 8	3.526.339	+ 14,8	4.048.900
U. A. T.....	304.309	+ 22	372.391	+ 10	408.275	+ 14,7	468.324
T. A. I.....	309.655	+ 11	344.288	+ 4	359.770	+ 12,2	403.546
Air-Algérie	286.610	+ 15	329.750	+ 24	410.136	+ 21,7	499.313
Total des quatre compagnies ..	4.010.045	+ 8	4.317.607	+ 10	4.732.972	+ 15,1	5.445.920

Fret T/Km (1.000).	1957	Var. % 58/57.	1958	Var. % 59/58.	1959	Var. % 60/59.	1960
Air France.....	69.358,0	+ 4	72.185,2	+ 10	79.070,2	+ 9	86.171,8
U. A. T.....	15.633,2	+ 15	17.959,7	+ 3	18.500,7	+ 28,6	23.792,1
T. A. I.....	6.600,9	+ 3	6.771,1	+ 14	7.689,6	+ 42,6	10.963,6
Air-Algérie	3.758,8	+ 32	4.960,4	+ 6	5.259,3	- 8,9	4.789,3
Total des quatre compagnies ..	97.005,0	+ 7	103.469,5	+ 8	111.942,6	+ 13,6	127.105,9

Résultats comparés des premiers semestres 1960 et 1961.

COMPAGNIES	Pass/Km (1.000).			Fret T/Km (1.000).		
	1 ^{er} semes- tre 1960.	Var. % 61/60.	1 ^{er} semes- tre 1961.	1 ^{er} semes- tre 1960.	Var. % 61/60.	1 ^{er} semes- tre 1961.
Air France.....	1.773.036	+ 19,7	2.121.744	39.622,1	+ 28	50.804,7
U. A. T.....	196.804	+ 16	228.110	11.357,6	+ 7	12.156,2
T. A. I.....	156.951	+ 34,1	210.432	4.775,1	+ 25	5.956,2
Air-Algérie	197.398	+ 13,6	224.248	2.443,6	+ 15	2.818,7
Total des quatre compagnies ..	2.324.189	+ 19,9	2.784.534	58.198,4	+ 23,2	71.735,8
Air-Inter	1.207		16.208	1,7		90,3

B. — PRODUCTIVITE COMPAREE DES GRANDES COMPAGNIES EUROPEENNES ET EVOLUTION DE LEUR TRAFIC

COMPAGNIES	1959			1960			EVOLUTION du trafic 1960/1959.
	T/km transportées en millions. (1)	Nombre d'agents à la fin de la période considérée. (2)	Productivité. (1/2)	T/km transportées en millions. (1)	Nombre d'agents à la fin de la période considérée. (2)	Productivité. (1/2)	
Alitalia	114,7	4.726	24.269	148,6	5.835	25.449	+ 29,5
Air France.....	420,3	20.971	20.042	474,6	22.852	20.768	+ 12,9
Swissair	120	6.187	19.395	141,9	7.332	19.353	+ 18,2
K. L. M.....	308	17.332	17.770	366	18.609	19.667	+ 18,8
S. A. S. (1).....	211	12.484	16.901	245,6	14.635	16.781	+ 16,4
B. E. A. (2).....	189,8	12.337	16.355	226	13.640	16.568	+ 19,0
Sabena	152,2	10.683	14.247	220,9	10.506	21.026	+ 45,1
Lufthansa	106	7.441	14.245	175,4	9.564	18.339	+ 65,4
Aer Lingus (3).....	22,4	2.492	8.988	28	3.022	9.265	+ 25,0

Sources : Rapports annuels des compagnies, à l'exception d'Air France (sources : statistiques du S. G. A. C.).

(1) Année fiscale : 1^{er} octobre 1959/30 septembre 1960.

(2) Année fiscale : 1^{er} avril 1960/31 mars 1961.

(3) Année fiscale : 1^{er} avril 1960/31 mars 1961.

NOTA. — Les jeunes compagnies telles que la Lufthansa enregistrent inévitablement une très forte augmentation de trafic. En revanche, la productivité d'Air France n'est dépassée que par celle d'Alitalia.

C. — EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN SUR LES PRINCIPAUX AEROPORTS DE FRANCE ET DES PAYS D'OUTRE-MER (1)

AEROPORTS	1957				1958				1959				1960				VARIATION de 1957 à 1960.	
	Mouvements d'avions commerciaux.	Variation de 1956 à 1957.	Trafic total (2)		Mouvements d'avions commerciaux.	Variation de 1957 à 1958	Trafic total (2)		Mouvements d'avions commerciaux.	Variation de 1958 à 1959	Trafic total (2)		Mouvements d'avions commerciaux.	Variation de 1959 à 1960	Trafic total (2)		Mouvements d'avions commerciaux.	Trafic total (2)
			(payant + non payant).	Variation de 1956 à 1957			(payant + non payant).	Variation de 1957 à 1958			(payant + non payant).	Variation de 1958 à 1959			(payant + non payant).	Variation de 1959 à 1960		
Ajaccio	2.936	+ 17	102,4	+ 7	2.851	- 3	104,5	+ 2	3.384	+ 19	116,2	+ 11	4.432	+ 31	122,3	+ 5	+ 50,9	+ 19,4
Bastia	1.680	- 1	83,2	+ 5	1.841	+ 10	87,2	+ 5	2.980	+ 62	95,7	+ 10	3.618	+ 21	109,8	+ 15	+ 115,3	+ 31,9
Bordeaux	5.033	+ 5	93,5	+ 7	6.097	+ 21	98,4	+ 5	5.973	- 2	95,0	- 3	6.551	+ 10	104,6	+ 10	+ 30,1	+ 11,8
Calais	6.050	- 31	170,4	- 25	6.394	+ 6	195,2	+ 15	8.332	+ 30	251,6	+ 29	12.386	+ 49	386,8	+ 54	+ 104,7	+ 126,9
Cherbourg	2.430	- 2	67,8	+ 1	2.526	+ 4	77,4	+ 14	3.920	+ 55	132,0	+ 71	5.470	+ 40	179,4	+ 36	+ 125,1	+ 164,6
Le Touquet	17.489	+ 4	503,7	+ 13	20.243	+ 16	671,9	+ 33	28.355	+ 40	947,3	+ 41	27.920	- 2	968,4	+ 2	+ 59,6	+ 92,2
Lyon	9.431	+ 9	148,0	+ 13	8.846	- 6	144,1	- 3	8.515	- 4	133,8	- 7	7.610	- 11	146,7	+ 10	- 19,4	- 0,9
Marseille	18.118	+ 2	686,5	+ 10	19.901	+ 10	702,1	+ 2	20.087	-	755,0	+ 8	21.144	+ 5	819,6	+ 9	+ 16,7	+ 19,3
Nice	18.786	+ 5	418,6	+ 18	20.402	+ 9	460,5	+ 10	21.722	+ 6	531,4	+ 15	23.028	+ 6	616,2	+ 16	+ 22,5	+ 47,2
Paris-le Bourget.	25.736	- 4	769,1	+ 6	30.094	+ 17	851,6	+ 11	30.162	-	1.013,4	+ 19	32.071	+ 6	1.157,2	+ 14	+ 24,6	+ 50,4
Paris-Orly	50.521	+ 8	2.090,0	+ 13	53.136	+ 5	2.120,8	+ 1	54.995	+ 3	2.334,4	+ 10	59.815	+ 9	2.979,8	+ 28	+ 18,3	+ 42,5
Toulouse	4.829	+ 12	120,8	+ 28	5.906	+ 22	140,2	+ 16	5.946	-	135,9	- 3	6.358	+ 7	162,4	+ 19	+ 31,6	+ 34,4
Alger	20.396	+ 38	806,6	+ 22	25.921	+ 27	951,6	+ 18	30.594	+ 18	1.140,4	+ 20	31.754	+ 4	1.276,4	+ 12	+ 55,6	+ 58,2
Bône	4.688	+ 16	116,4	+ 13	5.693	+ 21	127,1	+ 9	6.378	+ 12	161,6	+ 27	6.775	+ 6	203,5	+ 26	+ 44,5	+ 74,8
Oran	5.907	+ 32	254,4	+ 36	6.408	+ 8	273,9	+ 8	8.063	+ 26	324,9	+ 19	9.852	+ 22	363,3	+ 12	+ 66,7	+ 42,8
Pointe-à-Pître ..	3.583	+ 9	35,9	- 3	4.309	+ 20	47,1	+ 31	3.981	- 8	45,4	- 4	4.445	+ 12	54,8	+ 21	+ 24,0	+ 38,7

N. B. — (1) Les pays d'Outre-Mer comprennent uniquement l'Algérie et les T. O. M. et D. O. M.

(2) Le trafic est calculé en unités de trafic = 1.000 passagers = 100 tonnes de fret = 100 tonnes de poste.

D. — PARC AERIEN DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE

Avions en service au 15 septembre 1961.

Boeing 707.....	17
Caravelle	26
Lockheed 1649.....	9
Lockheed 1049.....	17
Lockheed 749.....	4
Bréguet 763.....	12
D.C. 4.....	27
D.C. 3.....	33
Total	145 (1)

E. — PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS D'AIR FRANCE

	Paiements 1961	Paiements 1962
	(en milliers de NF).	(en milliers de NF).
Matériel volant	141.665	265.632
Investissements au sol exceptionnels.....	44.360	39.120
Investissements au sol normaux.....	22.000	32.000
Intérêts intercalaires	1.870	4.000
Participations		19.300
	209.895	360.052

L'augmentation de 1961 à 1962 est due principalement à la rubrique « matériel volant », le programme d'investissement pour 1961 supporte essentiellement, en dehors du solde à payer sur trois Caravelle commandées en 1960, des acomptes sur la commande de trois Boeing et six Caravelle livrables en 1962.

Ces acomptes, représentant un tiers environ du prix de l'appareil (sans les rechanges), sont évidemment plus légers que le solde à payer l'année suivante : deux tiers de l'appareil et la totalité des rechanges. C'est le programme de 1962 qui supporte précisément la charge de ces soldes. A ces soldes, viennent s'ajouter les acomptes sur la commande de machines livrables en 1963, plus nombreuses et plus chères que les commandes de 1961 pour livraison en 1962 ; en outre, le changement du type de moteurs équipant les Boeing, changement qui permettra d'exploiter les Boeing sur des étapes plus longues avec une charge marchande supérieure, entraîne la nécessité de constituer rapidement un stock de rechanges payable dès 1962.

(1) Il convient d'ajouter à ce total 9 avions en commande soit : 3 Boeing et 6 Caravelle.

L'augmentation, moins importante, constatée en ce qui concerne les investissements au sol normaux est due, en majeure partie, à la nécessité d'équiper les escales d'Air France en outillages adaptés aux nouveaux appareils acquis ces dernières années. Les investissements au sol exceptionnels comprennent pour plus des deux tiers de la somme prévue en 1962, une tranche des paiements afférents à l'installation du siège social dans l'ensemble Maine-Montparnasse.

L'examen des ressources nécessaires au financement des différentes opérations prévues dans les programmes d'investissement d'Air France a fait ressortir, particulièrement en 1962, l'insuffisance de ses ressources propres. Ceci fait apparaître la nécessité d'une augmentation du capital de la Compagnie nationale, resté inchangé à 100 millions de nouveaux francs depuis 1948, alors que la plupart des compagnies mondiales ont procédé à une ou plusieurs augmentations, particulièrement au moment où elles s'équipaient en matériel à réaction.

F. — CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DES QUADRIJETS

L'année 1960 a vu l'introduction progressive, sur les différentes lignes de son réseau long courrier, des dix-sept Boeing 707 dont Air France disposait à la fin de l'année :

- fin janvier sur Paris—New York,
- en février sur Paris—Tokyo par le pôle,
- en avril sur Paris—Montréal—Los Angelès et Paris—Montréal—Chicago,
- en juin sur Paris—Pointe-à-Pitre—Quito et Lima,
- en septembre sur les longs courriers africains et sur Paris—Dakar—Buenos-Aires.

Cette modernisation du réseau long courrier aurait pu être encore plus rapide si n'étaient intervenues, d'une part, l'immobilisation de certaines unités de la flotte Boeing due à des incidents d'exploitation ou à la nécessité de consacrer un nombre d'heures de vol important à la qualification des équipages, d'autre part, la grève des pilotes qui a arrêté l'exploitation de ces machines pendant vingt-huit jours : le premier vol sur la ligne d'Extrême-Orient par le Sud, dont la date avait été reportée de septembre à décembre, n'a pu être effectuée que le 1^{er} janvier 1961.

En 1961, cette modernisation, totale sur les longs courriers vers l'Asie et l'Amérique, se poursuit sur les longs courriers africains.

La conséquence la plus sensible sur le plan commercial a évidemment été l'accroissement considérable de la capacité offerte : la mesure peut en être donnée par la comparaison entre l'offre de janvier 1961, premier mois d'exploitation intégrale des longs courriers internationaux en Boeing et celle de janvier 1960, dernier mois d'exploitation intégralement assurée avec des avions classiques ; cette comparaison fait ressortir une augmentation moyenne de 40 % pour l'ensemble de la compagnie, atteignant 125 % sur le réseau Amérique et 74 % sur l'Extrême-Orient.

L'accroissement considérable de la capacité unitaire que représente l'introduction de quadriréacteurs est tel (un Boeing peut transporter en une heure trois à quatre fois plus de sièges-kilomètres qu'un Lockheed 1649 Superstarliner) que dans plusieurs cas la fréquence des services a été réduite pour ne pas trop abaisser les coefficients de remplissage, sur l'Atlantique centrale et l'Amérique du Sud notamment ; l'accroissement de la capacité des appareils à réaction a, d'autre part, parfois motivé des restrictions ou des interdictions d'emploi de ces machines de la part de certains pays sur les lignes qui les desservaient, en Amérique du Sud notamment. L'accroissement de la vitesse et du confort des vols s'est donc accompagné pour le passager sur certains axes, tout au moins dans une phase initiale, d'une détérioration du service par un plus grand espacement des fréquences ou par des suppressions d'escale.

Sur le secteur d'activité le plus important du transport aérien mondial, l'Atlantique Nord, qui représente actuellement le quart de l'offre de la Compagnie nationale, la situation concurrentielle est telle que les fréquences n'ont pas été diminuées. Jusqu'à la fin de 1960, la reconquête par Air France des positions qu'elle avait dû abandonner aux Compagnies américaines possédant déjà une flotte de quadriréacteurs, a pu faire penser que les craintes formulées sur la difficulté de remplir ces appareils étaient exagérées puisque le coefficient de remplissage moyen sur l'Atlantique Nord n'était tombé en 1960 que 2 points au-dessous du coefficient moyen de 1959 : 65 au lieu de 67 %. La situation s'est considérablement détériorée depuis, sous l'influence d'ailleurs de facteurs qui ne sont pas tous d'ordre aéronautique : 50,1 % au cours du premier semestre 1961

contre 65,5 % au cours du premier semestre 1960 (pour l'ensemble des compagnies faisant partie de l'International Air Transport Association).

L'abaissement de coefficients de remplissage n'a pas toutefois, sur le plan financier, des répercussions aussi graves qu'on pourrait le craindre, à cause de la bien meilleure rentabilité des nouveaux appareils : sur l'ensemble des faisceaux sur lesquels des Boeing 707 et des Lockheed 1649 Superstarliner ont été exploités concurremment en 1960 par Air France, le prix de revient au siège kilomètre des quadrimoteurs s'est révélé de 25 % inférieur à celui du quadrimoteur ; encore cette différence au profit des Boeing tend-elle à s'accroître en 1961, notamment grâce à une réduction des frais d'entretien.

G. — LITIGES ENTRE AIR FRANCE ET SON PERSONNEL

Nous avons fait état, dans notre rapport de l'an dernier, des litiges et des grèves qui avaient opposé Air France et son personnel navigant.

Ils peuvent se classer en trois catégories :

1° Conflits avec l'ensemble du personnel au sol sur le problème général des salaires ;

2° Conflits avec certaines catégories de personnel au sol sur des questions de rémunération ou de conditions particulières de travail ;

3° Conflit avec le personnel navigant au sujet des conditions de travail et de rémunération des personnels affectés sur Boeing 707.

Les conflits de la première catégorie se sont en général réglés dans le cadre des mesures gouvernementales en faveur des personnels des entreprises publiques (à noter cependant l'attribution, après avis de la Commission interministérielle de Coordination, d'une prime exceptionnelle hiérarchisée de 58 NF à la base). Cependant, de nouveaux débrayages ont été constatés ces temps-ci et il semble que la question soit à revoir.

Les conflits de la seconde catégorie ont entraîné un certain nombre de débrayages limités en durée et en effectifs. Ils ont été réglés, soit par des satisfactions de détail aux intéressés, soit par

l'abandon des revendications à l'occasion des mesures générales visées plus haut. Ce personnel est spécialement digne d'intérêt en raison de ses responsabilités de plus en plus lourdes.

Le conflit le plus important est celui qui opposait la Compagnie Nationale à son personnel navigant affecté sur Boeing 707. Il a entraîné de juin 1960 à janvier 1961 quatre arrêts de travail dont le plus important, débutant le 8 décembre, ne se termina que par la réquisition des personnels en question le 23 décembre.

Le conflit portait tout d'abord sur la réglementation du travail à bord de ces appareils. La combinaison des dispositions du décret du 30 octobre 1960 et du protocole Air-France-PNT de 1958 permettait à la Compagnie d'exiger une moyenne mensuelle de soixante-quinze heures de vol et un maximum de quatre-vingt-quinze heures.

Les syndicats estimaient ces chiffres trop élevés et fixaient comme dernière limite soixante-cinq heures de moyenne et quatre-vingt-cinq de maximum.

Au cours des négociations, la Compagnie accepta de donner satisfaction au personnel pour les maxima mensuels et trimestriels (problème de la fatigue), mais refusa de descendre en-dessous d'une moyenne de 70 heures.

Ce chiffre a une double importance :

— pour la rémunération, il fixe le coefficient majorateur des primes horaires de vol qui constituent la part primordiale du traitement des navigants techniques ;

— il commande le nombre d'équipages à utiliser (donc préalablement à qualifier sur Boeing 707) pour réaliser un programme déterminé.

La grève se déclencha sur le problème de la moyenne, donc de la rémunération des heures de vol.

Après la réquisition, des conversations reprirent avec le nouveau Président de la Compagnie Nationale. Elles ont abouti à un additif au Protocole, signé le 14 avril et approuvé par les autorités de tutelle le 22.

Les dispositions de cet additif sont les suivantes :

— le personnel navigant obtient satisfaction en ce qui concerne les maxima mensuels (85 heures), bimestriels (170 heures), trimestriels (240 heures) et annuels (810 heures). Mais les deux premiers peuvent être dépassés *avec l'accord de l'intéressé* dans les limites fixées par le décret d'octobre 1960 ;

— la moyenne reste fixée à 70 heures, comme la Compagnie le demandait, avec la prime de base correspondante ;

— un certain nombre de mesures pratiques sont prises en faveur du personnel navigant : heures supplémentaires décomptées et payées au mois au lieu du trimestre, minimum garanti sur Boeing 707 égal au traitement sur Lockheed 1649, maintien provisoire, jusqu'au 30 juin 1961, du coefficient majorateur de la base d'affectation, etc. ;

— enfin, il est organisé un système permanent de consultation entre la Direction de la Compagnie et les organisations du personnel navigant, afin d'éviter la dégradation du climat social qui avait joué un grand rôle dans le déclenchement du conflit.

Dans l'ensemble, le compromis réalisé représente une solution honorable du conflit pour les deux parties : le problème de la fatigue excessive est résolu par la fixation de maxima modérés pouvant être dépassés avec l'accord de l'intéressé, les organisations syndicales font une concession appréciable sur la question de la moyenne et du coefficient majorateur de la prime de vol qui était à la base du conflit ; enfin, les dispositions pratiques en faveur des navigants permettent d'augurer favorablement du fonctionnement du système de consultations.

Pour la Compagnie, sur le plan strictement financier, la charge principale de ce règlement découle de la nécessité de former un certain nombre d'équipages supplémentaires pour réaliser le programme 1961. Cette charge a été estimée par la Compagnie à 4.400.000 nouveaux francs (à amortir sur plusieurs années). Pour les programmes ultérieurs la majoration sera minime (1).

Quant aux rémunérations, toutes choses égales d'ailleurs, leur montant global serait approximativement le même, la seule majoration provenant des clauses particulières (minimum garanti, maintien provisoire du coefficient majorateur 1,1 jusqu'au 30 juin 1961, heures supplémentaires décomptées mensuellement) dont les incidences ne pourront être appréciées qu'*a posteriori*, mais devraient rester limitées.

A la lumière des derniers conflits nous pensons que, en dehors des reclassements déjà effectués pour le personnel au sol, dit « de responsabilité », des problèmes généraux de salaires se posent

(1) Les programmes suivants pour le Boeing 707 ne comportant pas de différence fondamentale avec le programme 1961.

comme dans l'ensemble de la fonction publique ou semi-publique et notre Compagnie nationale aurait gravement à souffrir d'un tel état de choses au moment où la concurrence se fait plus âpre, si de telles questions n'étaient rapidement traitées dans leur ensemble.

H. — AIR AFRIQUE

L'organisation des transports aériens intéressant les pays africains de langue française, fondée sur la coexistence étroitement réglementée par les Pouvoirs publics, de la Compagnie nationale Air France et des Compagnies privées U. A. T. et T. A. I., a dû être repensée pour tenir compte de l'accession de ces pays à l'indépendance.

C'est dans cette perspective que la Compagnie nationale et les Compagnies privées ont créé, à parts égales, en 1960, une filiale commune, dénommée Air Afrique, chargée d'apporter, aux Etats africains d'expression française qui en feraient la demande, le concours des transporteurs aériens français.

Ces Etats, conscients de l'intérêt que ce concours présentait pour eux ont vite compris que leur désir, fondé sur des considérations politiques, de posséder chacun une Compagnie nationale, était difficilement compatible avec la recherche de l'efficacité économique qui exige une concentration des moyens disponibles aux mains d'un instrument unique développant son activité sur une aire géographique suffisamment vaste.

Ce sont ces deux idées : coopération avec les compagnies françaises, association multinationale, qui ont servi de fondement à la création, par onze Etats africains (1) signataires d'un traité conclu à Yaoundé le 28 mars 1961, d'une société de transport aérien qui leur est commune et qui constitue l'instrument choisi par chacun d'eux pour l'exploitation de ses droits de trafic. Cette société a pris le nom d'Air Afrique et son capital, fixé à 500 millions de francs C. F. A., a été réparti à raison de 34 % pour la filiale commune des compagnies françaises, qui a reçu la nouvelle dénomination de « Société pour le développement du transport aérien en Afrique » (Sodetra), et de 6 % par chacun des Etats actionnaires.

La Société Air Afrique exploite d'ores et déjà sous ses couleurs, au moyen de 12 Douglas DC. 4 mis à sa disposition par

(1) Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte-d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad.

les compagnies françaises (Sodetraf), le réseau des lignes intra-africaines antérieurement exploité par ces compagnies. Elle doit étendre progressivement son exploitation à des liaisons extérieures à l'Afrique Noire. Il est vraisemblable que l'année 1962 verra son apparition sur les relations à destination de la France que les compagnies françaises sont, pour le moment, seules à exploiter. Les accords aériens bilatéraux conclus avec le Cameroun et le Sénégal et en voie de négociation avec les autres Etats africains ont précisément pour objet principal de définir les droits de trafic reconnus par chacune des parties au bénéfice de l'autre.

Il convient d'ajouter que, peu de temps avant la constitution d'Air Afrique, la République Malgache avait décidé de créer une Compagnie nationale, dénommée « Madaera », dont le capital a été réparti à raison de 80 % aux compagnies françaises desservant la Grande Ile (Air France et T. A. I.) et de 20 % à l'Etat Malgache. Il s'agit donc d'une formule comparable à celle retenue pour Air Afrique.

I. — AIR UNION

La Commission des Finances du Sénat persiste à croire que c'est dans la conclusion d'accords entre compagnies nationales et internationales que se trouve la solution du problème que pose la concurrence entraînée par l'apparition des quadrijets et peut-être dans un avenir prochain des avions supersoniques.

Or, il ne faut pas se dissimuler que la conclusion de ces accords, certes complexes, se fait attendre alors que les coefficients de remplissage tendent à baisser (1).

1° Coefficients de remplissage tous réseaux (Tableau I).

En 1960, le coefficient de remplissage moyen de la plupart des grandes compagnies mondiales a diminué. Pour l'ensemble des compagnies I. A. T. A., il n'a atteint que 60,4 % soit — 1958 mis à part — le plus bas pourcentage enregistré depuis 1954.

Cette baisse est due essentiellement :

— à la faible progression du trafic, notamment sur l'Atlantique Nord ;

— à l'accélération du processus de mise en service d'avions à réaction et à l'accroissement de capacité en résultant.

(1) Les indications ci-dessous complètent les données contenues dans le rapport d'informations n° 75 aux pages 34 à 39 inclus.

TABLEAU I. — Année 1960. — Coefficients de remplissage passagers tous réseaux.

(En pourcentage.)

T. W. A.....	62,9	K. L. M.....	55,1	Swissair	58,2
P. A. A.....	63,8	S. A. S.....	56,4	D. L. H.....	59,5
Air-France..	62,5	B. E. A.....	68,2	Alitalia	57,7
B. O. A. C...	60,8	Sabena	52,5	Toutes com- pagnies.....	60,4

Il convient de souligner que le coefficient de remplissage d'Air France bien qu'ayant baissé d'un point en un an (62,5 au lieu de 63,3) est toujours nettement supérieur à la moyenne.

2° *Coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord* (tableau II).

Bien qu'ayant baissé de plusieurs points entre 1959 et 1960, le coefficient de remplissage d'Air France est plus élevé que celui obtenu par ses principaux rivaux européens.

TABLEAU II. — ANNÉE 1960

(En pourcentage.)

Air France..	65	P. A. A. ...	68,5	} Total I.A.T.A..	64,2
K. L. M.	64,9	Sabena ...	54,5		
B. O. A. C. ...	63	S. A. S. ...	60,1		

3° *Trafic et coefficients de remplissage Asie* (long-courriers).

Le trafic a baissé de 14 % et les coefficients de remplissage sont passés de 57 % en 1959 à 53 % en 1960.

4° *Sur la ligne polaire* (Paris—Tokyo).

En 1960 Air France a maintenu ses coefficients de remplissage à leur niveau antérieur (42 %) malgré l'introduction des « Jets » et l'accroissement correspondant du nombre de sièges offerts.

5° *Trafic et coefficients de remplissage Afrique* (long-courriers, Afrique noire—Madagascar).

A un accroissement du trafic d'environ 5 % a correspondu une augmentation d'un point du coefficient de remplissage (63 % contre 62 %).

6° *Trafic et coefficients de remplissage Europe.*

De 1959 à 1960 capacité et trafic ont progressé respectivement de 24 % et 18 %. Air France a retrouvé son coefficient de remplissage de 1958, soit 63 %.

7° *Trafic et coefficients de remplissage France—Algérie.*

Entre 1959 et 1960 capacité et trafic ont augmenté respectivement de 13 % et 6 % au lieu de 23 % et 17 % entre 1958 et 1959. Le coefficient de remplissage n'atteint plus que 67 % au lieu de 72 %.

Par contre, en Algérie intérieure et au Sahara, il s'est maintenu à son niveau précédent : 70 %.

8° *Trafic et coefficients de remplissage (Méditerranée—Afrique du Nord—Corse).*

Le coefficient de remplissage est tombé de 67 % en 1959 à 63 % en 1960, l'augmentation du trafic (3 %) n'ayant pas suivi l'accroissement de la capacité offerte (6 %).

9° *Trafic et coefficients de remplissage (Afrique Centrale—Occidentale—Antilles—Madagascar).*

Le trafic s'est développé de 6 % en 1960 par rapport à 1959 tandis que le coefficient de remplissage passait de 50 % en 1959 à 49 % en 1960.

*
* *

En 1961, les négociations relatives à la création d'Air Union ont évolué de la façon suivante :

1° Les compagnies intéressées ont mis au point les détails de leurs arrangements notamment sur le plan financier ; elles ont également revu certains éléments de leurs accords qui n'étaient plus adaptés à l'évolution récente de leur activité.

2° Les changements intervenus sur le plan politique et économique dans la situation de l'Afrique ont également amené les compagnies et les autorités aéronautiques des quatre pays d'Air Union à repenser certains éléments de l'affaire. Il s'agit en parti-

culier de déterminer plus précisément le champ d'application d'Air Union et de décider dans quelle mesure et selon quelles modalités certaines parties de l'exploitation de la S. A. B. E. N. A. ou des compagnies françaises sur le continent africain doivent être comprises dans les trafics « non apportés » ou au contraire incluses dans l'activité d'Air Union.

3° Sur le plan intérieur français comme d'ailleurs dans chacun des trois autres pays d'Air Union les Gouvernements doivent examiner les incidences politiques et économiques d'une telle entente et décider si la création d'Air Union leur paraît conforme aux intérêts nationaux ; s'ils en jugent ainsi, les négociations, qui n'avaient réuni jusqu'à présent que des représentants des compagnies aériennes ou des administrations aéronautiques, devront être tenues à l'échelon gouvernemental.

J. — EUROCONTROL

Au chapitre 43-91, ancien article 7, figure le montant de la participation annuelle à Eurocontrol.

Nous ne rappellerons pas ici les détails de cette organisation dont nous avons longuement parlé dans notre rapport n° 39 de l'an dernier et dont la nécessité est d'autant plus grande que la vitesse des avions s'accroît sans cesse et que leur prise en charge par les différentes tours de contrôle déborde de plus en plus de chaque Etat. L'association groupe : Allemagne Fédérale, France, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni.

En 1961, le budget de l'Association était de 2.250.000 NF sur lequel la France a été imposée de 27,96 %.

1° *Activités et réalisations de l'Association au cours de l'année 1961.*

En raison de la création récente de l'Association, une importante partie de son activité a dû être consacrée à la mise en place progressive de la Direction, organe exécutif des décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil d'Administration.

Cette mise en place concrétisée principalement par un recrutement aussi judicieux que possible des personnels et une organisation matérielle rationnelle des services, a nécessité que lui soit consacrée la quasi-totalité des crédits accordés pour 1961.

Toutefois, des études ont été entreprises sur les points suivants :

— statistiques de la circulation aérienne dans l'espace supérieur ;

— détermination des besoins de la circulation aérienne générale et opérationnelle ;

— organisation de l'espace aérien et des services A. T. C. nécessaires à la satisfaction de ces besoins (plan Eurocontrol et plan de transition) ;

— automatisé du contrôle ;

— aides à la navigation à couverture de surface ;

— préparation de l'Unité Expérimentale et notamment projet d'un centre de contrôle automatisé. A cet effet, des contacts ont été pris avec les Autorités Militaires Françaises dans le but de procéder le plus rapidement possible à la création de l'Unité Expérimentale dont l'implantation initiale est prévue à Brétigny. Les Autorités Militaires Françaises se sont montrées très coopératives ;

— location et aménagement de l'immeuble destiné à abriter les services de la Direction de l'Agence. A cette fin un contrat de bail a été conclu avec la société anonyme bruxelloise Delec, le 13 juillet 1961.

Enfin, le budget pour la gestion 1962 a été établi et approuvé le 6 septembre 1961 par l'Assemblée Générale ; son montant s'élève à 8.464.820 NF.

La quote-part française, dont le montant exact ne pourra être déterminé qu'ultérieurement lorsque la Direction de l'Association sera en possession des éléments statistiques de l'O. E. C. E. lui permettant de calculer les nouveaux pourcentages applicables en fonction des P. N. B. (1960 dernier connu, 1959 et 1958 rectifiés), avoisinera 2.500.000 NF.

2° Perspectives pour l'année 1962.

Pour l'année à venir, le travail principal de l'Association consistera en la réalisation d'études et essais détaillés présentant un intérêt évident tant pour le transport aérien européen que pour les Administrations Nationales responsables de la Sécurité de la navigation aérienne en Europe Occidentale.

Ces études et essais concernent notamment :

- l'expérimentation opérationnelle de contrôle positif ;
- les avant-projets de construction ou d'extension des centres de contrôle et des centres de télécommunications ;
- l'expérimentation des méthodes de contrôle utilisant le radar secondaire ;
- les procédures de contrôle et de l'organisation de l'espace aérien supérieur ;
- la simulation d'un A. T. C. C. automatisé ;
- un nouveau système de radionavigation de grande précision, à couverture de surface ;
- un système Data-Link.

Pour effectuer dans les meilleurs délais cette tâche considérée comme prioritaire et prendre en charge aussitôt que possible les services de contrôle du trafic évoluant dans l'espace supérieur des Etats participants, il est nécessaire d'étoffer davantage l'organisation actuelle.

C'est pourquoi, l'Association compte procéder courant 1962 au recrutement de nouveaux experts, à la mise en place de l'Unité Expérimentale et, dans le cas où la ratification interviendrait, au transfert à Bruxelles d'une partie des services de sa Direction.

Cette énumération n'est certes pas limitative mais elle concrétise cependant assez bien les objectifs que l'Association s'est fixés pour 1962 : objectifs qui, s'ils sont atteints, permettront à l'Agence d'assumer les responsabilités en vue desquelles sa création a été décidée.

3° Perspectives d'avenir de l'Agence Eurocontrol.

Il est certain que l'Agence reprendra à son actif les travaux engagés par l'Association pendant la période nécessaire aux ratifications. D'ici quelques années la structure de l'Agence serait la suivante :

- Direction installée à Bruxelles ;
- Centres d'exploitation : il est possible que trois centres soient nécessaires pour assurer le contrôle de l'espace supérieur des pays membres ; cependant les études fixeront, dans un proche avenir le nombre définitif de ces centres.

Aux centres de contrôle seront rattachées les stations radar où le personnel Eurocontrol sera chargé d'assurer la coordination avec les autorités militaires locales. Les stations radar seront indifféremment civiles ou militaires dans la période de démarrage.

— Centre d'expérimentation européen pour la Navigation aérienne : Ce centre fera logiquement suite à l'Unité Expérimentale et traitera des études et recherches faites sur un plan collectif concernant principalement l'espace supérieur. Il s'agit de l'automatisation du contrôle, des systèmes nouveaux de communications, de navigation...

Le Centre d'expérimentation devrait contribuer largement à la promotion de l'industrie électronique européenne.

L'extension géographique d'Eurocontrol est à prévoir. Dès à présent, la Suède a demandé un statut d'observateur au sein de l'Association et des contacts sont pris avec les autorités irlandaises.

K. — ACCIDENTS ET SAUVETAGES

Des accidents plus nombreux ont causé en 1961 de nombreuses pertes de vies humaines et parfois et fort heureusement seulement des dégâts matériels qui se chiffrent toujours par dizaines de millions de nouveaux francs et cela pour toutes les compagnies mondiales. Plus de 1.200 morts ont été enregistrés ainsi cette année par l'ensemble des compagnies mondiales.

Les causes en sont multiples :

Accroissement considérable du trafic ;

Plus grande vitesse des avions ;

Infrastructure insuffisante et, comme pour les routes, les progrès des machines ont devancé les progrès de cette infrastructure ;

Défaillances humaines compréhensibles en raison de la complexité et de la rapidité des avions modernes ;

Enfin, conditions météorologiques ;

60 % des accidents ont été à tort ou à raison imputés à des causes humaines ;

20 % au matériel ;

8 % à la météorologie ;

12 % à des causes diverses,

sans qu'il soit possible de préciser si les causes humaines ne sont pas fortement influencées par l'infrastructure et la météorologie.

Avec l'accroissement de la flotte d'appareils à réaction, la sécurité tend à s'améliorer tant en ce qui concerne le *Boeing* et le *D. C. 8* que la *Caravelle*. Cependant, si ces trois appareils sont d'une sécurité pratiquement totale en vol, l'approche et l'atterrissage demeurent encore délicats pour le *Boeing 707*, qui exige un personnel parfaitement entraîné.

Problème des assurances machines et passagers.

La responsabilité du transporteur envers son passager est réglementée par la Convention de Varsovie, entrée en vigueur en 1933. Elle établit une présomption de responsabilité mais limite celle-ci, en valeur, à 40.900 nouveaux francs, sauf dol ou faute lourde.

La responsabilité ainsi déterminée a été étendue au droit interne français par une loi du 2 mars 1957.

Un protocole signé à la Haye en septembre 1955 tend, entre autres modifications, à élever le plafond de responsabilité à 81.800 nouveaux francs, compte tenu de la plus grande sécurité du transport. N'ayant pas encore été ratifié par 30 pays, ce protocole n'est toujours pas en vigueur.

Pour faire face à cette responsabilité les compagnies s'assurent contre les risques de dommages aux personnes transportées ; cette assurance a coûté à Air France en 1961, la somme de 3 millions 848.000 nouveaux francs, soit 0,303 % de ses charges totales.

En ce qui concerne le matériel, les primes sont établies en pourcentage de la valeur des appareils, le taux pouvant évoluer en fonction des sinistres survenus.

Cependant certains appareils aériens complètement amortis ne sont pas assurés, la sécurité des vols actuels ne rendant pas indispensable la charge financière des primes d'assurances pour ce matériel.

En 1961, le coût de l'assurance des appareils d'Air France s'est élevé à 19.015.000 nouveaux francs.

*
* *

Le Service de sauvetage en mer et à terre (S. A. R.) (chapitre 34-23, article 1^{er}), est confié au Ministère des Travaux publics avec coopération de l'Air et de la Marine.

De l'organisation du service S. A. R. découlent les incidences budgétaires suivantes :

1° Frais de participation à l'alerte S. A. R. de moyens aériens de recherches et de sauvetage, appartenant au S. G. A. C., ces frais sont fixés par des conventions particulières intervenues entre le S. G. A. C et la Marine, et le S. G. A. C. et la R. A. I. ;

2° Remboursement à des organismes privés auxquels les centres d'opérations S. A. R. peuvent être éventuellement forcés d'avoir recours, de leur participation à des opérations de recherches et sauvetage à terre (en montagne plus particulièrement).

3° Achat et entretien d'engins spécialisés destinés à l'entraînement des diverses formations aériennes appelées à participer à des opérations de sauvetage aéromaritimes.

4° Remboursement des frais de déroutement de navires appelés à participer éventuellement à une opération S. A. R.

5° Frais d'entretien des six avions *Constellation* acquis par le S. G. A. C. et transformés en avions de recherches et de sauvetage. Une convention d'entretien est intervenue chargeant la compagnie Air France dudit entretien. L'Armée de l'Air fournit gratuitement les équipages, le carburant et l'huile de ces avions. L'activité des moyens S. A. R. en 1959 et 1960 est exposée ci-après.

Résumé de l'activité S. A. R. en 1959 et 1960.

1959.

1° Mise en action des centres de coordination de recherches et de sauvetage (C. C. S.) : 433 :

dont :

1-1. Au profit des aéronefs :

111 avions militaires français ;

95 avions militaires étrangers ;

16 avions de transport public français ;

34 avions de transport public étrangers ;

41 avions de tourisme et de travail aérien français ;

22 avions de tourisme et de travail aérien étrangers ;

16 avions de nationalité inconnue.

1-2. Au profit des navires : 68.

1-3. Pour des motifs divers (véhicules égarés dans le Sahara, alpinistes en danger, etc.) : 30.

2° Bilan des opérations : sans que l'on ait pu toujours dénombrer les personnes secourues en particulier pour les navires on peut établir au moins que 105 personnes vivantes ont été retrouvées (65 occupants d'avion, 28 occupants de navire, 12 personnes pour des cas divers).

1960.

1° Mise en action des C. C. S. : 320 :

1-1. Au profit des aéronefs : 249 :

61 avions militaires français ;

62 avions militaires étrangers ;

19 avions de transport public français ;

14 avions de transport public étrangers ;

53 avions de tourisme et de travail aérien français ;

21 avions de tourisme et de travail aérien étrangers ;

16 avions de nationalité inconnue.

1-2. Au profit des navires : 43.

1-3. Pour des motifs divers : 28.

2° Bilan des opérations : lors des opérations dirigées pour les aéronefs, 76 personnes ont été retrouvées saines et sauvées, 31 ont été secourues, 13 ont été sauvées.

En ce qui concerne les navires, le plus souvent la découverte du navire pour lequel on avait des inquiétudes a suffi à clore l'opération. Par ailleurs 5 équipages de navires de pêche français ont été secourus, 3 marins pêcheurs français et 2 plaisanciers français ont été sauvés.

Pour les cas divers, trois opérations ont permis de sauver 8 personnes (2 alpinistes, 2 baigneurs, 84 marins pêcheurs isolés sur un rocher).

1961.

Il est encore trop tôt pour connaître tous les chiffres. Il est à prévoir que les totaux définitifs seront du même ordre que ceux de 1960.

*
* *

Les exposés statistiques précédents ne donnent qu'une idée approximative de l'activité S. A. R., en effet, ils ne mettent aucunement en lumière le travail préparatoire constant qui permet seul d'intervenir avec précision et efficacité.

Pratiquement et sauf cas de faute lourde nettement constatée aucun recours en remboursement n'est exercé contre les personnes secourues.

**L. — ACCORDS ENTRE AIR FRANCE
ET COMPAGNIES ETRANGERES OU FRANÇAISES**

Les accords suivants ont été conclus par la Compagnie nationale en 1961 :

1° Avec la Compagnie C. G. T. A. — Air Algérie, accord se substituant à un accord précédent, venu à expiration, dont l'objet est d'organiser la coopération des deux compagnies dans le secteur où elles coexistent (relation Métropole—Départements algériens et sahariens ; intérieur de l'Algérie et du Sahara) en ce qui concerne la détermination des capacités à mettre en œuvre, leur répartition entre les deux compagnies, l'établissement des programmes d'exploitation et des horaires.

A la différence de l'accord auquel il est substitué, cet accord ne prévoit pas la mise en pool par ses signataires de leurs recettes commerciales ;

2° Avec la Compagnie « Transportes Aeros Portugueses », accord d'exploitation conjointe de la ligne Paris—Lisbonne qui prévoit que les services des deux compagnies sont exploités sous un double indicatif au moyen de *Caravelle* d'Air France et que le solde du compte d'exploitation de ces services, tel qu'il résulte du compte, tenu en commun, est périodiquement réparti entre les associés.

M. — PERSONNEL D'AIR FRANCE

L'évolution des effectifs de la Compagnie nationale est retracée dans le tableau suivant :

	31 décembre 1959.	31 décembre 1960.
Personnel technique de bord :		
Pilotes	530	536
Navigateurs	67	66
Radionavigants	247	237
Mécaniciens de bord.....	426	414
	<hr/>	<hr/>
Total	1.270	1.253
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Personnel commercial de bord :		
Hôtessees	286	353
Stewards	506	543
	<hr/>	<hr/>
Total	792	896
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Personnel au sol :		
Personnel d'entretien.....	6.646	6.980
Personnel administratif et commercial	12.263	13.723
	<hr/>	<hr/>
Total	18.909	20.703
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Total général.....	20.971	22.852

N. — PARTICIPATION D'AIR FRANCE DANS LES COMPAGNIES ASSOCIEES

Les participations détenues par Air France au capital de compagnies associées se présentent de la manière suivante :

1 *Air Laos* :

- création : le 21 octobre 1952 ;
- capital : 10.125.000 kips ;
- participation d'Air France : 20 %.

Société ne fonctionnant plus depuis le 21 janvier 1961. Remplacée par la Royal Air Laos au capital de laquelle Air France ne participe pas.

2 *Royal Air Cambodge* :

- création : le 15 octobre 1956 ;
- capital : 2 millions de rials ;
- participation d'Air France : 24 %.

3 *Air Inter* :

- création : en 1954 ;
- capital : 5.500.000 NF ;
- participation d'Air France : 24,95 %.

4 *Aérotec* :

- création : en 1946 ;
- capital : 1.500.000 NF ;
- participation d'Air France : 26 %.

5 *Air Liban* :

- création : le 20 avril 1945 ;
- capital : 3 millions de livres libanaises ;
- participation d'Air France : 49,75 %.

6 *Royal Air Maroc* :

— création : Air Atlas le 9 octobre 1946 qui devient la Société chérifienne des transports aériens, qui prend elle-même le nom de Royal Air Maroc, le 27 juin 1956 :

- capital : 10.080.000 NF ;
- participation d'Air France : 25,88 %.

7 *Tunis Air* :

- création : le 7 décembre 1948 ;
- capital : 150.000 NF porté le 9 novembre 1961 à 679.000 NF ;
- participation d'Air France : 49 %.

8 *Air Vietnam* :

- création : le 15 octobre 1951 ;
- capital : 4.784.000 piastres ;
- participation d'Air France : 20,5 %.

9 *Air Afrique* :

- création : le 26 mars 1961 ;
- capital : 500 millions de francs C. F. A. ;
- participation d'Air France : 17 % (par l'intermédiaire de la société pour le développement du transport aérien en Afrique), dont Air France détient 50 % du capital et qui a pris dans Air Afrique une participation de 34 %).

10 *Madair* :

- en cours de constitution ;
- capital : 400 millions de francs C. F. A. ;
- participation d'Air France : 44 %.

Nous n'avons pas les résultats de 1961 et parfois de 1960 concernant ces compagnies. Les derniers résultats connus ont été analysés dans notre rapport d'information n° 75 sur la Compagnie Air France, le 1^{er} décembre 1960.

O. — RESULTATS BUDGETAIRES D'AIR FRANCE

Ces résultats sont fatalement affectés par toutes les considérations qui précèdent.

L'exploitation de la Compagnie nationale en 1960 s'est soldée par un déficit sur le secteur international de 64.374.000 NF, ce qui, combiné avec un bénéfice de 13.182.000 NF sur le reste de son réseau, aboutit à un déficit global de 51.192.000 NF.

Selon les termes de l'avenant n° 2 au contrat du 8 juin 1956, la charge pour l'Etat s'établit, sous réserve de vérification des comptes d'Air France, à :

1° 90 % du déficit sur les lignes internationales	57.937.000 NF
2° Moins la moitié du bénéfice apparent après prise en compte de la participation de l'Etat au déficit des lignes internationales	57.937.000
	— 51.192.000
	<hr/>
	6.745.000 : 2 3.372.000 NF
	<hr/>
	54.565.000 NF

Pour 1961 les prévisions financières initiales d'Air France ont été réajustées en juillet dernier pour tenir compte des modifications apportées en cours d'année au programme d'exploitation de la Compagnie et de la tendance défavorable de la conjoncture politique et économique qui a affecté l'ensemble du transport aérien particulièrement sur l'Atlantique Nord. Compte tenu de ce réajustement le déficit du secteur international s'établirait à 54.502.000 NF, le reste du réseau réalisant un bénéfice de 5.791.000 NF, ce qui conduit à un déficit global de 48.711.000 NF.

Quel que soit le régime contractuel applicable en 1961, il semble que l'on puisse raisonnablement fixer à un chiffre compris entre 45 et 50 millions de nouveaux francs le montant de la contribution qu'il conviendrait pour l'Etat d'allouer à Air France pour la couverture de son déficit.

Pour 1962, en se fondant sur une hypothèse de croissance normale du trafic, on peut, d'après un premier chiffrage effectué par Air France, estimer que l'exploitation de la Compagnie nationale, avec un chiffre d'affaires de 1.610 millions de nouveaux francs, supérieur de 21 % à celui de 1961, se solderait, grâce à une augmentation moins rapide des dépenses, par un déficit global inférieur à celui de 1961 : 40 millions de nouveaux francs environ au lieu de 48,771. Bien qu'on ne puisse, dans l'état actuel des premières estimations faites par la Compagnie, avancer un chiffre précis pour le déficit sur le secteur international, il est raisonnable de penser qu'il sera nettement supérieur, comme les années précédentes, à celui du déficit global.

Cependant, un crédit de 60 millions de nouveaux francs est prévu dans les services votés sans mesures nouvelles.

P. — FUSION U. A. T. - T. A. I.

Les compagnies U. A. T. et T. A. I. ont pris la décision de principe de fusionner et ont arrêté les mesures suivantes préliminaires à l'application effective dans un délai évalué à 2 ans, de cette décision :

— sur le plan financier : interpénétration des capitaux (augmentation de capital de la T. A. I., doublant le capital actuel par l'apport effectué à la T. A. I. par le groupe des Chargeurs réunis, de la quasi-totalité des actions U. A. T. détenues par ce groupe, qui devient ainsi actionnaire de la T. A. I. avec une participation égale à celle du groupe des actionnaires actuels de cette dernière) ;

— sur le plan organique : création d'un Comité réunissant les dirigeants des deux Compagnies, chargé de coordonner leur action et de préparer la fusion proprement dite ;

— remaniement des conseils d'administration des deux sociétés en fonction de la structure nouvelle de leurs capitaux sociaux.

Les deux sociétés conservent dans l'immédiat leur individualité et leurs exploitations propres, se bornant à resserrer progressivement leurs liens techniques de manière à améliorer le rendement des moyens mis en œuvre.

*
* *

L'Administration pour sa part a fait connaître aux compagnies en cause que l'opération décrite plus haut n'appelait pas d'objection, étant bien précisé :

— qu'elle n'était pas susceptible en elle-même de modifier ni la nature, ni l'ampleur des autorisations accordées ou à accorder à l'une ou à l'autre compagnie pas plus que les conditions de leur coexistence avec la Compagnie nationale ;

— que, s'il devait être envisagé ultérieurement, le regroupement des deux compagnies sur un même aérodrome de la Région parisienne poserait des problèmes auxquels elle ne pouvait s'engager par avance à trouver une solution.

La Compagnie nationale a, par ailleurs, conclu avec la T. A. I. en juin 1959, un accord d'exploitation commune de la Route des Indes. Un protocole additionnel à cet accord prévoit qu'il prendra fin, soit *ipso facto*, en cas de fusion d'une des parties avec une entreprise de transport aérien, soit moyennant un préavis de 60 jours au cas où une part égale ou supérieure à 30 % du capital de l'une des parties passerait sous le contrôle direct ou indirect d'une autre entreprise de transport ou d'un groupement ayant dans celle-ci des intérêts.

Arguant de cette dernière disposition la Compagnie nationale pourra donc dénoncer l'accord qui la lie à la T. A. I. aussitôt que les mesures d'ordre financier préparant sa fusion avec l'U. A. T. auront été adoptées par les assemblées générales extraordinaires des deux entreprises et seront devenues effectives, soit vraisemblablement dans les premiers mois de 1962.

Elle a d'ores et déjà fait connaître à la T. A. I. son intention d'user de cette faculté tout en précisant qu'elle était disposée à négocier avec elle les termes d'un nouvel accord, tenant compte des liens noués avec l'U. A. T. et nous souhaitons que ce nouvel accord puisse être conclu.

Il n'est pas exclu d'autre part que la Compagnie nationale fasse jouer la clause de résiliation, avec préavis de 6 mois, incluse dans la Convention qui la lie avec la T. A. I. pour l'exploitation de la ligne « Tour du Monde » (affrètement de l'avion T. A. I. sur le tronçon Paris—Montréal—Los Angelès).

Par contre, il convient d'écarter a priori l'éventualité selon laquelle les accords conclus entre Air France et l'U. A. T. (agissant tant pour son compte que pour celui de la T. A. I.) pour l'exploitation de leurs lignes africaines, pourraient être remis en cause à la suite du rapprochement intervenu entre les compagnies U. A. T. et T. A. I.

Votre Commission des Finances estime qu'il serait regrettable qu'à l'occasion de cette fusion comme à l'occasion d'autres fusions éventuelles, la concurrence désordonnée renaisse au moment où l'exploitation des Jets rend les accords de plus en plus nécessaires. Elle souhaite donc que des accords nouveaux interviennent respectant les divers intérêts en cause.

Conclusion.

Après les interventions de MM. Bonnefous, Chochoy, Brunhes, Marrane et Alric, votre Commission des Finances conseille l'adoption du projet de budget de l'Aviation civile pour 1962 sous les réserves entraînées par ces interventions et dont nous rappelons les principales.

Aviation légère et sportive. — La Commission souhaite le rattachement de ce budget au Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports et estime que les aéroclubs non agréés sont trop dépourvus de moyens élémentaires pour la formation des jeunes pilotes et parachutistes.

Aéroport de Paris. — La Commission insiste à nouveau sur l'intérêt d'une liaison ferroviaire Orly—Orsay, et s'élève contre les difficultés que soulève le nouveau règlement d'acheminement des voyageurs vers les aéroports.

Elle estime d'autre part que malgré des progrès certains, des améliorations soient apportées au fonctionnement interne d'Orly et elle demande comment l'aéroport de Paris compte exiger de l'architecte constructeur une amélioration de la climatisation de l'aéroport dont les défauts incommode personnel et voyageurs.

Infrastructure. — La Commission enregistre avec satisfaction les améliorations apportées à certains aérodromes dans la métropole et hors de celle-ci. Mais elle regrette que, dans l'intérêt de la sécurité, des aménagements de piste et des dispositifs d'approche n'aient pas été aussi poussés sur des aéroports étrangers possédant des aérodromes internationaux et notoirement sous-équipés.

Elle pense qu'il appartient au Ministère des Affaires Etrangères de faire quelques remarques à ce sujet aux gouvernements étrangers qui profitent sur leur territoire de tels aérodromes, dont les dangers sont bien connus et qui sont déjà la cause de plusieurs accidents graves.

Personnel. — Si la situation du personnel navigant semble faire l'objet d'accords satisfaisants, la situation du personnel au sol, quelque soit son degré de responsabilité paraît encore précaire et de nature à entraîner des perturbations regrettables. Dans cet ordre d'idées, comme dans le reste de la fonction publique, mieux vaut prévenir que guérir et nous souhaitons vivement que cette question soit rapidement reconsidérée.

Air Union et accords entre compagnie. — Votre Commission estime que l'aviation à réaction, par ses sujétions et la mise à la disposition du public d'un nombre de places beaucoup plus considérable, exige des accords entre compagnies françaises et entre celles-ci et les compagnies étrangères. Elle estime que ce n'est que dans la voie de tels accords que peut être respecté l'équilibre financier de ces diverses compagnies.

En conséquence elle souhaite vivement voir aboutir Air Union et ne pas se détériorer les relations qui existaient entre les compagnies françaises, de même qu'elle pense indispensable la mise en place effective d'Euro-Control.

Air Inter. — Il est temps de promouvoir les liaisons intérieures aériennes françaises en leur enlevant leur caractère de précarité financière et matérielle, mais des années difficiles étant encore à redouter avant que l'état d'esprit de la population n'évolue vers ce moyen de transport, une aide financière de l'Etat semble indispensable, les collectivités ne pouvant supporter seules le poids de l'effort à fournir. Enfin il semble raisonnable de réviser le système des affrètements pour en arriver à une flotte personnelle mieux adaptée aux problèmes que posent des liaisons courtes sur des terrains encore rudimentairement aménagés.

Liaisons nouvelles. — Chaque année des problèmes de liaisons nouvelles à moyenne ou à grande distance se posent sous des formes variées. C'est ainsi que s'est trouvée évoquée une nouvelle liaison à travers le Pacifique entre le Japon, l'Australie et le Chili. Elle nécessiterait la construction d'un aérodrome à l'île de Pâques et l'utilisation du nouvel aérodrome de Papeete d'où partiraient les lignes éclatant vers le Pacifique Central ou le Pacifique Nord.

Une étude approfondie s'impose, car la rentabilité d'une telle ligne ne serait certainement pas assurée avant de nombreuses années et dépendrait de l'établissement de courants commerciaux encore rudimentaires entre les Etats intéressés.

Cependant le Japon et l'Angleterre semblent étudier également les différentes perspectives de ce projet, et la France a un intérêt plus politique qu'économique à ne pas se laisser distancer dans cette étude même si elle devait ne pas aboutir.

Signalons à ce propos que le 2 novembre a été réouverte la liaison Paris—Santiago du Chili par deux itinéraires : Pointe-à-Pitre, Caracas, Bogota, Lima, Santiago ou Dakar, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, Santiago. La France renouait ainsi avec la tradition, la ligne des Andes ayant été explorée et exploitée par les Français à l'époque héroïque où le plafond des appareils obligeait à se glisser parmi les cols andins. Une stèle à la mémoire de Mermoz sur l'aérodrome de la Colina au Chili rappelle cette remarquable épopée.

Enfin nous ne perdons pas l'espoir de voir confier à l'industrie française par le Chili des commandes importantes de matériel d'approche ou de surveillance et même de matériel volant.

Sous les réserves qu'appellent ces observations, votre Commission des Finances vous recommande l'adoption d'un budget certes timide mais consolidant l'effort de 1961.