

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

---

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 14 novembre 1961.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),*  
**sur le projet de loi de finances pour 1962, ADOPTÉ PAR**  
**L'ASSEMBLÉE NATIONALE.**

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

#### II. — Aviation civile et commerciale.

Par M. Gaston PAMS

Sénateur,

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Marette, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 29), 1459 (tomes I et II, annexe XVIII) et In-8° 331.**

**Sénat : 52 et 53 (tome III, annexe 27) (1961-1962).**

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>1° La formation aéronautique des jeunes.....</b>	<b>5</b>
<b>2° La modernisation de la flotte et la construction aéronautique :</b>	
A. — La modernisation.....	6
B. — La construction aéronautique :	
a) Le point de vue technique.....	7
b) Le point de vue commercial.....	10
C. — Perspectives d'avenir : la Super-Caravelle.....	11
<b>3° Les liaisons aériennes intérieures :</b>	
A. — L'activité d'Air-Inter en 1961.....	12
B. — Projets d'Air-Inter en 1962.....	13
C. — Observations de votre Commission.....	14
<b>4° L'activité des Compagnies privées.....</b>	<b>16</b>
<b>Amendement présenté par la Commission.....</b>	<b>18</b>

---

Mesdames, Messieurs,

L'année 1961 a été celle de la mise en exploitation du matériel à réaction et nous ne pouvons, en 1962, que constater les premiers résultats obtenus dans ce domaine, tout en rappelant que, dans le monde moderne, l'absence de progrès est plus que jamais synonyme de régression.

Ceci dit, votre Commission vous propose d'examiner plus particulièrement le problème de la formation aéronautique des jeunes, celui de la construction aéronautique et la question des liaisons aériennes à l'intérieur du territoire métropolitain, pour lequel peu de progrès durables ont été accomplis, tant paraît grande, dans notre pays, « la nostalgie du temps des équipages » ou de celui qui présida à la naissance des premiers chemins de fer... Nous dirons enfin un mot de l'activité des compagnies aériennes privées.

### 1° La formation aéronautique des jeunes.

L'aide apportée par l'Etat à la formation aéronautique des jeunes se manifeste, de façon indirecte, par *la détaxation partielle de l'essence* et, de manière directe, par *des primes de vol, des crédits d'entretien et une contribution à l'achat du matériel.*

Votre Commission tient, tout d'abord, à préciser que cette aide ne doit en aucun cas être déviée de son objet au profit des adultes disposant de ressources importantes et désirant se livrer aux joies de « l'aviation du dimanche ».

Le but à atteindre, il ne faut pas l'oublier, est de former des jeunes sous la direction de moniteurs expérimentés. Or, l'on constate trop souvent que l'âge moyen des personnes fréquentant les aéroclubs se situe autour de 30 et même de 40 ans.

Pour remédier à cette tendance, il est essentiel de faire porter l'effort financier, d'une part, sur les activités concourant à la formation de jeunes pilotes : recrutement et paiement de moniteurs qualifiés et primes de vol pour les jeunes gens de moins de 21 ans et, d'autre part, sur les primes d'achat de planeurs.

En ce qui concerne le recrutement et la rémunération des moniteurs, il s'agit d'un problème de plus en plus difficile à résoudre. Une solution, qui nous paraît sage, consisterait à qualifier gratuitement des professeurs ou instituteurs volontaires pour lesquels la formation de jeunes aviateurs serait une activité complémentaire.

L'insuffisance des primes d'achat, pour les planeurs, crée également de graves difficultés qu'il importe de résoudre rapidement en portant la participation de l'Etat de 60 % à 90 %. En effet, la formule actuelle laisse encore 1.500.000 anciens francs à la charge du club, ce qui est nettement prohibitif.

Votre commission demande donc au Gouvernement de revoir cette question, car la formation aéronautique des jeunes n'est pas comprise dans le plan Herzog. *Elle souhaiterait également que l'essence utilisée par les aéroclubs-écoles soit complètement détaxée.* Cette mesure, qui ne coûterait pas plus de 100 millions d'anciens francs, allégerait sensiblement le prix de l'heure de vol.

## **2° La modernisation de la flotte aérienne et la construction aéronautique.**

### **A. — LA MODERNISATION DE LA FLOTTE**

La modernisation de la flotte aérienne se caractérise par la poursuite du remplacement des appareils à hélices par des avions à réaction.

Cette politique se traduit, d'une part, par l'importation de matériels étrangers et, d'autre part, par la commande d'appareils français.

En ce qui concerne le premier point, aucune mesure nouvelle n'est prévue par les compagnies aériennes privées T. A. I. et U. A. T. En revanche, la Compagnie nationale Air France va compléter sa flotte par l'achat de 3 *Boeing 707* 320 livrables à partir de février 1962 et de 4 *Boeing 320 B* qui entreront en service courant 1963. Ces derniers appareils ont un rayon d'action plus important (1) et une charge marchande supérieure, mais leur prix est également nettement plus élevé.

Les commandes d'Air France concernent également le matériel aéronautique français, c'est-à-dire essentiellement la *Caravelle*.

---

(1) 10.000 km au lieu de 9.000.

La flotte actuelle de 26 avions de ce type sera, en effet, complétée par 6 appareils nouveaux livrables de février à juillet 1962 et 7 *Caravelle* dont commande doit être prochainement passée et qui entreront en service en 1963. L'ensemble de ces investissements se traduit par une nette augmentation des dépenses d'équipement aérien de la Compagnie qui passent de 141,7 millions de nouveaux francs en 1961 à 265,6 en 1962.

L'importance de ces charges nouvelles conduit tout naturellement à se poser la question de l'opportunité d'un tel accroissement de notre flotte aérienne et de sa capacité de transport, bien qu'il ne soit pas douteux que les résultats eussent été catastrophiques sans l'effort d'équipement réalisé l'an dernier. En effet, les résultats obtenus en 1961 montrent que l'accroissement du nombre des passagers (+ 14 %) n'a pas suivi, et de loin, celui des sièges/km offerts (+ 34 %) et ceci, plus particulièrement sur l'Atlantique-Nord où le coefficient de remplissage est tombé, pour l'ensemble : passagers plus fret, de 62 % à 55 %, alors que le coefficient de rentabilité est de 58 %. La première conséquence de cette situation sera de porter le déficit d'exploitation sur ce secteur de 28 millions de nouveaux francs, en 1960, à 54 millions, en 1961.

Votre Commission n'ignore pas qu'il s'agit d'une situation générale qui peut s'expliquer, tant par la psychologie américaine de défense du dollar, que par la brusque augmentation de la capacité de transport intervenue en 1960, mais elle souhaiterait cependant que le Gouvernement justifie, plus explicitement qu'il ne l'a fait jusqu'ici, les nouvelles commandes passées à l'étranger et veuille bien nous dire si une politique de coordination des investissements, sur le plan international, ne pourrait être arrêtée pour éviter, dans ce domaine, un suréquipement catastrophique.

## B. — LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

### a) *Le point de vue technique.*

Votre Commission se félicite que la politique de dispersion des efforts pratiquée trop longtemps dans ce domaine ait pris fin et qu'on en soit aujourd'hui arrivé à une concentration des moyens techniques et financiers sur quelques appareils, notamment la *Caravelle* et le *Super-Broussard*.

1. — *La Caravelle et ses développements :*

La France dispose avec ce moyen courrier biréacteur d'un atout majeur sur le plan national et international.

Il n'est pas inutile de rappeler qu'aucun accident imputable à des causes techniques n'a été enregistré par cet appareil, qui est, à juste titre, considéré comme le plus maniable, le plus sûr et le plus facile à entretenir des moyens courriers en service dans le monde.

Nous estimons, d'autre part, intéressant de signaler ici que les ingénieurs de Sud-Aviation n'ont cessé d'apporter et d'étudier des améliorations au type initial, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après.

Caractéristiques principales des types successifs de « Caravelle ».

TYPE de Caravelle.	REACTEUR	POUSSEE (en livres anglaises).	POIDS TOTAL (kg).	VITESSE maximum (km/h).	RAYON d'action (km).
I .....	R. R. (1) Avon 522.....	2 × 10.500	43.500	748	1.520
I A .....	R. R. Avon 522 A.....	2 × 10.500	43.500	793	1.520
III .....	R. R. Avon 527.....	2 × 11.400	46.000	802	2.090
VI .....	R. R. Avon 531.....	2 × 12.200	48.000	835	2.585
VI R .....	R. R. Avon 533 R.....	2 × 12.600	50.000	845	2.600
10 ..	A ..... General Electric CJ 805 23 C.	2 × 16.100	52.000	872	2.545
	C ..... Rolls-Royce Avon 533 RA.....	2 × 13.000	52.000	872	2.620
Horizon I, II, III.	Prat et Whitney JT 8 DI....	2 × 14.000	52.000	850 à 860	3.000 à 3.500

(1) Rolls Royce.

On voit l'intérêt que présentent, pour les réseaux européen, américain et africain, les modifications intervenues ou prévues, en particulier, sur le plan du rayon d'action et de la capacité. Cet effort doit être poursuivi car, en dépit de l'apparition future d'avions supersoniques, la « Caravelle » actuelle et ses développements resteront longtemps un instrument idéal sur les liaisons courtes ou moyennes.

2. — *Le « Super-Broussard » :*

Nous avons déjà donné, l'an dernier, les caractéristiques de ce petit appareil à turbo-propulsion de 20 à 25 places et de 400 kilomètres à l'heure de vitesse commerciale, dont le prix de revient, à l'heure de vol, paraît particulièrement intéressant. Cet avion moderne et attrayant devrait, nous semble-t-il, convenir aux liaisons aériennes intérieures françaises et européennes pour des étapes de l'ordre de 500 kilomètres.

3. — *Le « Breguet 941/942 » :*

Comme l'ont fait la plupart des orateurs intervenus à ce sujet à l'Assemblée nationale, nous tenons à dire notre surprise qu'aucun crédit ne soit prévu pour la poursuite des études concernant ce prototype. Sans vouloir contester les motifs qui ont amené le Ministère des Travaux Publics à se détourner de cet appareil, nous serions heureux de connaître les éléments d'une telle décision.

b) *Le point de vue commercial.*

Comme nous l'avons dit plus haut, votre Commission se félicite des succès obtenus par notre industrie aéronautique civile, qui se sont traduits, en dehors des ventes sur le marché intérieur, par un volume d'exportations qui a été de 70 milliards d'anciens francs en 1961 et atteindra vraisemblablement 90 milliards en 1962. Pour la seule *Caravelle* ces commandes étrangères se répartissaient comme suit, à la date du 30 septembre 1961 :

COMPAGNIES	NOMBRE commandé ferme.	LIVRAISONS au 30 septembre 1961.	OPTIONS
S. A. S. et Swissair.....	23	18	1
Varig (Brésil).....	2	2	
Finnair.....	4	3	1
Alitalia.....	14	9	
Royal Air Maroc.....	2	2	
Sabena.....	8	8	2
General Electric (U. S. A.)....	1	1	
United Airlines.....	20	7	15
Iberia.....	4	0	4
Aerolineas Argentinas.....	3	0	3
Tunis Air.....	1	1	
T. W. A.....	20	0	15
Panair do Brasil.....	4		2
<b>Total étranger.....</b>	<b>106</b>	<b>51</b>	<b>43</b>

Mais, de même que nous avons insisté sur la nécessité d'un groupement des efforts sur le plan technique, nous souhaiterions que notre politique de construction soit étroitement conditionnée par la situation des marchés étrangers ; là aussi une spécialisation s'impose.

### C. — PERSPECTIVES D'AVENIR : LA « SUPER-CARAVELLE »

L'expérience de la « Caravelle » nous a montré l'intérêt qu'il y avait à disposer d'un appareil qui ne rencontre, au moment de sa sortie, aucun concurrent valable dans le monde. Ce qui a joué hier et joue encore actuellement pour notre biréacteur moyen-courrier pourra, demain, être déterminant pour la « Super-Caravelle ».

Compte tenu des développements du Marché Commun, une politique de collaboration internationale dans ce cadre ou même dans un cadre plus large s'impose, notre souci premier devant naturellement être de rester, dans toute la mesure possible, maître d'œuvre.

Cet appareil semble, pour des raisons techniques et commerciales devoir être une nouvelle chance pour notre industrie aéronautique.

Il s'agit, en effet, d'un quadriréacteur supersonique dont le rayon d'action sera de l'ordre de 4.200 kilomètres à 4.500 kilomètres, capable d'emporter 100 passagers à la vitesse commerciale de 2.000 kilomètres-heure. Au point de vue technique, la vitesse, que l'on ose à peine appeler relativement lente, de cet appareil, permettra de continuer à utiliser la structure et les matériaux classiques. De ce fait, les frais entraînés par les études préliminaires et la construction du prototype resteront à l'échelle de nos possibilités (42 milliards d'anciens francs pour les études et 140 milliards pour la pré-série).

Quoi qu'il en soit, la vraie chance de la « Super-Caravelle » est que cet avion sortirait en 1967-1968, bien avant le long-courrier supersonique (Mach 3) américain, qui ne sera pas prêt, dans la meilleure hypothèse, avant 1971 et peut-être 1974 ou 1975, car il s'agit d'un appareil dont la cellule en acier spécial demande un changement total des machines-outils. Ainsi, la « Super-Caravelle » serait, pendant au moins trois ou quatre ans, sans autre rival que son concurrent britannique moyen ou long-courrier, sur le marché mondial si une coopération ne peut s'établir. Nous pensons qu'il y a là une occasion à ne pas laisser échapper pour éviter, par exemple, le retard qui fût si préjudiciable au

« Breguet-Deux-Ponts » et votre Commission souhaite très vivement que les crédits soient prévus, dans le courant de 1962, pour permettre d'accélérer les études de la « Super-Caravelle », heureusement déjà commencées par Sud-Aviation.

C'est là une affaire de gouvernement, en rapport avec les fabrications militaires.

Mais il apparaît intéressant, sinon nécessaire, que s'établisse une véritable spécialisation sur le plan international eu égard à l'importance d'un tel programme : coopération entre les pays européens pour la construction par ceux-ci d'un avion supersonique moyen courrier, la réalisation d'un avion long courrier étant réservée aux constructeurs américains.

Votre Commission souhaiterait que les Gouvernements américain et européens s'engagent à n'appuyer leurs constructeurs respectifs que dans le cadre de cette coordination, qui permettrait de couvrir dans les meilleures conditions financières possibles l'ensemble des besoins des pays occidentaux en avions de transport supersoniques.

### 3° Les liaisons aériennes intérieures.

#### A. — L'ACTIVITÉ D'AIR INTER EN 1961

L'année 1961 a vu la poursuite de l'exploitation des lignes permanentes ouvertes en 1960 :

Paris—Toulouse ;

Paris—Pau ;

Lille—Lyon—Nice.

En outre, plusieurs lignes ont été créées :

Prolongement de la ligne de Toulouse sur Perpignan ;

Paris—Lyon ;

Paris—Brest et Paris—Lorient—Brest ;

Nantes—Lyon—Nice ;

Nantes—Marseille—Nice,

il est venu s'y ajouter au début d'octobre : Paris—Clermont—Nîmes—Perpignan.

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 milliers 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 actuellement prévus : un déficit de 1.750.000 NF avant participation des collectivités locales et de 150.000 NF environ après participation, soit une couverture des dépenses par les recettes commerciales de 80 % environ, le déficit étant comblé à concurrence de 1,6 million de NF par les collectivités locales et de 150.000 NF par Air-Inter.

Les résultats de 1961 peuvent donc passer pour encourageants surtout si on les rapproche de ceux de l'année 1958 où 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 NF, dont 2,8 millions étaient restés à sa charge.

#### B. — PROJETS D'AIR INTER POUR 1962

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 D. C. 4 et D. C. 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.

La Société a présenté, le 20 octobre 1961, une demande concernant l'achat des 5 « Viscount » ainsi que des moteurs de réserve et des rechanges correspondants ; cet investissement de 9.250.000 NF serait financé à la fois par une augmentation de capital et par un prêt sur fonds publics.

Cette demande est actuellement étudiée par le Ministère des Travaux Publics et des Transports et le Ministère des Finances et des Affaires Economiques.

#### C. — OBSERVATIONS DE VOTRE COMMISSION

Votre Commission tient, tout d'abord, à marquer l'intérêt qu'elle porte au maintien et au développement des liaisons aériennes intérieures qui jouent, dans tous les pays étrangers, un rôle beaucoup plus important qu'en France, ainsi que nous avons pu maintes fois le constater.

Ceci dit, *nous persistons à penser que la formule à laquelle le Gouvernement s'est ralliée est l'une des plus mauvaises possibles.* En effet, Air Inter est une société qui réalise cette gageure de n'être, ni indépendante de l'Etat, ni subventionnée, tout en disposant d'un monopole de fait. D'autre part, les participations déterminantes de la S. N. C. F. qui impose sur les lignes intérieures une politique de tarifs trop élevés et d'Air France qui veille tout naturellement à la protection de son réseau international avec escales sur le territoire métropolitain, contribuent à fausser les données du problème. Nous n'avons pas la prétention d'amener le Gouvernement à revenir sur sa position, mais nous souhaitons, au moins, que l'on adopte une formule rationnelle. Or, force nous est de constater que le Gouvernement persiste dans trois

erreurs majeures : utilisation d'un matériel inadapté aux liaisons intérieures, financement à 90 % du déficit par les villes et les départements ; enfin, comme nous venons de l'indiquer, pratique de tarifs écartant la clientèle moyenne.

En ce qui concerne le premier point, l'achat annoncé comme très probable par Air-Inter de cinq appareils Vickers-Viscount, nous apparaît comme une faute de plus. Tout d'abord, le prix de ces avions, qui reviendront, pièces de rechange comprises, à près de 200 millions d'anciens francs, nous semble beaucoup trop élevé, s'agissant d'appareils largement amortis. De plus, le coût de l'exploitation de ces turbo-propulseurs est nettement trop élevé sans parler des difficultés techniques auxquelles leur utilisation a donné lieu dans un passé récent. En acquérant une telle flotte, Air Inter se lance dans une opération qui risque de peser lourdement sur son avenir. Il aurait été, à notre avis, plus sage de se procurer à l'étranger des appareils plus légers ou, mieux, d'attendre la sortie d'avions français tels que le *Super-Broussard* dont le prix de revient d'utilisation à la place offerte est de 20 % inférieur à celui du *Viscount*. Il est en effet indispensable, au moins au début, de donner le pas à la fréquence des services sur la capacité unitaire des appareils.

Sur le second point, c'est-à-dire l'habitude prise de faire payer aux usagers de province le droit d'être relié à Paris par la voie des airs, le moins que l'on puisse affirmer, c'est que ce procédé tourne le dos à la politique de décentralisation et est étrangère à toute préoccupation touristique.

Il est au moins surprenant que M. le Ministre des Finances ait cru devoir refuser la modeste subvention de 200 millions qui lui était demandée par Air Inter, alors que l'Etat participe pour une part toujours plus grande au déficit de la R. A. T. P., subvention qui permettrait de ramener de 90 à 30 % environ la part supportée par les collectivités locales de province.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré à l'Assemblée Nationale qu'une telle formule pouvait se justifier dans une période de « tâtonnements ». Nous le remercions d'avoir dit si clairement qu'il entendait faire « essuyer les plâtres » par les contribuables de province.

Au sujet des tarifs, nous pensons que l'aviation intérieure ne pourra vraiment entrer dans les mœurs que si le prix du billet est ramené à un taux voisin de celui du chemin de fer en première

classe avec la possibilité de tarifs d'abonnement. Nous attendons du Gouvernement qu'il veuille bien nous dire en vertu de quels accords un transport intérieur, disposant d'un monopole de fait, se voit imposer des tarifs inabordables pour l'immense majorité des usagers.

Enfin, votre Commission estime que le Gouvernement est, dans ce domaine, placé devant un choix et que là comme ailleurs, une coordination des investissements s'impose. Nous n'en donnerons qu'un exemple après ceux fournis par plusieurs de nos collègues : la S. N. C. F. doit renouveler, ces prochaines années, une partie de son matériel roulant. Dans la mesure où l'on croit au transport aérien intérieur, il serait, nous semble-t-il, logique de limiter dans une certaine proportion les achats de voitures de voyageurs de 1<sup>re</sup> classe. Ce n'est là qu'un petit aspect d'un grand problème mais il était cependant utile de le souligner, puisque des crédits d'achat aussi modestes que ceux dont il s'agit, dans ce cas particulier, permettraient de diminuer dans de notables proportions la participation des collectivités locales.

Votre Commission souhaite donc que le Gouvernement revienne sur sa décision de ne pas accorder la subvention de 200 millions d'anciens francs demandée par Air Inter ; ce refus revenant à faire supporter par les collectivités locales 90 % du déficit des liaisons aériennes avec la capitale. C'est pour cette raison qu'elle propose au Sénat, par voie d'amendement, de supprimer le crédit de 6.528.555 NF inscrit à l'article 21, Etat C, du budget des travaux publics et des transports.

#### 4° L'activité des compagnies privées.

Votre Commission ne saurait oublier, dans ce rapide examen de notre politique aérienne, les compagnies privées : *U. A. T., T. A. I. et Air Algérie* qui poursuivent et développent leurs activités dans des secteurs toujours plus étendus, *sans solliciter aucune aide financière de l'Etat.*

L'élément nouveau dans ce domaine est la fusion, annoncée le 14 septembre dernier, et qui sera, en principe, effective dans deux ans, des deux compagnies *U. A. T. et T. A. I.*

La compagnie nouvelle dans laquelle le groupe des *Chargeurs Réunis* sera en fait majoritaire, aura un potentiel aérien

constitué essentiellement par 5 D. C. 8, 2 D. C. 7 et 15 D. C. 6, qui la mettra au 20<sup>e</sup> rang des 84 compagnies réunies au sein de l'I. A. T. A.

Ainsi se trouvera posé un problème nouveau, celui des accords entre les compagnies privées et la compagnie nationale, car ces accords peuvent être mis en question. Il y a là une évolution à suivre.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle vous propose, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances 1962 concernant le Secrétariat général à l'Aviation civile.

**AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION**

*Art. 21.*

**ETAT C**

**Travaux publics et transports.**

**II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE**

**Titre IV..... + 6.528.555 NF.**

**Amendement. Supprimer ce crédit.**