

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1963 (2<sup>e</sup> partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

---

ANNEXE N° 30

AVIATION CIVILE

*Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO*

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 27), 57 (tomes I et II, annexe XV et in-8° 9.

Sénat : 42 (1962-1963).

## Généralités.

Mesdames, Messieurs,

Le projet qui nous est soumis fait ressortir un total de 423.379.268 F pour les dépenses ordinaires contre 388.761.797 F, soit une augmentation de 34.617.471 F représentant 8,8 % sur lesquels 21.743.120 F représentent les mesures nouvelles, c'est-à-dire 5,15 % environ.

On peut donc affirmer que compte tenu des hausses de prix et des hausses de salaires, ce budget de fonctionnement ne comporte dans sa grande masse que peu de modifications.

A noter que les moyens des services sont en augmentation de 2,5 % et les interventions publiques de 18,1 %, malgré une réduction de 5.000.000 F sur la 4<sup>e</sup> partie : Action économique. Encouragements et interventions.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme, Mesures nouvelles, s'élèvent à 345.000.000 F contre 278.000.000 F en 1962 (+ 24,1 %) et les crédits de paiement à 312.850.000 F contre 283.964.000 F en 1962 (+ 10,5 %).

Nous constatons avec satisfaction que les autorisations de programme sont en très nette augmentation par rapport à l'an dernier :

$$\frac{1963}{1962} = 24,1 \% \text{ contre } \frac{1962}{1961} = 8,2 \%$$

et les crédits de paiement également en progression :

$$\frac{1963}{1962} = 10,5 \% \text{ contre } \frac{1963}{1962} = 1 \%$$

Il n'en est pas moins vrai que l'écart entre crédits de paiement et crédits d'engagement change de signe par rapport à l'an dernier où les crédits de paiement étaient plus élevés que les crédits d'engagement.

C'est l'inverse que nous constatons pour 1963, ce qui semble démontrer que certains travaux ne seront pas achevés dans l'année. D'autre part, nous verrons que cette augmentation des dépenses en capital pour encourageante qu'elle soit, ne couvre pas, et de loin, les objectifs du Plan.

Enfin, et ce sera notre dernière observation globale, si nous ajoutons aux mesures nouvelles les reports de 1961 et antérieurs, les autorisations budgétaires et les collectifs 1962, le total des autorisations de programme s'élève à :

$$1.069.900.000 + 345.000.000 = 1.414.900.000 \text{ F.}$$

Quant aux crédits de paiement échelonnés jusqu'en 1965, ils comprennent entre les Services votés et les mesures nouvelles :

1963 .....	312.850.000 F
1964 .....	252.995.000 F

Nous pensons que le budget étant déjà voté en grandes masses et pour tenir compte à la fois du nouveau style donné à l'examen des budgets et de la souplesse accordée au Gouvernement dans ces budgets pour les virements de crédits et le fonctionnement des services — il convient de s'attarder le moins possible sur les détails pour s'appesantir plus longuement sur les faits saillants qui dominent l'évolution très rapide des problèmes concernant l'aviation civile.

Déjà, l'an dernier, nous avons insisté sur l'influence de l'apparition de l'aviation à réaction dans les conceptions financières et techniques de l'aviation civile.

Cette influence n'a pas manqué de se développer.

Elle a entraîné des conséquences financières dont nous trouvons certaines traces dans le budget et la prise de conscience dans le monde entier de la nécessité d'adapter très rapidement l'infrastructure aux progrès des appareils volants.

Il faut proclamer bien haut que cette infrastructure n'a pas toujours suivi un développement parallèle à celui du poids et de la vitesse des avions.

Au cours d'une mission d'information menée par quatre sénateurs, trois appartenant à la Commission des Finances et un à la Commission des Affaires économiques, nous avons pu constater

combien d'améliorations restaient à apporter aux pistes, aux aides à la navigation et à l'atterrissage, à la collaboration étroite entre personnel au sol et personnel navigant, à la cohésion totale des équipages et cela, non seulement dans notre propre pays ou dans ses dépendances : départements ou territoires d'outre-mer, mais encore dans les territoires étrangers.

L'aviation commerciale moderne n'est plus un sport mais un travail d'équipe où chaque rouage doit pouvoir compter sur le rouage complémentaire mais a, en revanche, le devoir de renseigner minutieusement tout ce qui concourt en amont et en aval à la sécurité du vol.

Le rapport que nous avons établi à notre retour étudie minutieusement ce problème capital de la sécurité et si le budget de l'aviation civile ne peut être une occasion suffisante pour analyser les climats psychologiques en vol et à terre concourant à cette sécurité, nous tenterons de refléter dans cette étude les préoccupations nécessaires en renvoyant si besoin en est à notre rapport de mission.

Nous nous garderons donc dans notre examen de nous attarder sur des détails, sur des mutations mineures de personnel ou sur de légères créations plus ou moins bien gagées par des réductions hypothétiques pour nous consacrer à certains grands problèmes généraux.

## Personnel.

### *1° Influence de l'accession à l'indépendance des Etats Africains et Malgache et de l'Algérie.*

Les questions principales qui se posent pour le personnel ont toutes trait aux modifications profondes qu'entraîne l'accession à l'indépendance des Etats Africains et de l'Algérie.

En Algérie, par exemple, 668 emplois ont été successivement supprimés. Sur ce nombre, 294 dont crédits et emplois ont théoriquement disparu vont se trouver en surnombre au S. G. A. C. en attendant leur résorption.

Pendant cette période, les intéressés seront payés par virement de crédits divers et cela, à vrai dire, ne nous paraît pas poser dans l'immédiat de problèmes majeurs, mais les incidences à long terme apparaissent comme redoutables.

La résorption de ces 294 emplois risque d'arrêter tout recrutement pendant une période évaluée de 7 à 10 ans.

Or, tout le personnel de l'aviation civile est relativement récent et d'un âge moyen compris entre 35 et 45 ans. Il arrivera à la retraite presque tout en même temps. L'arrêt de recrutement entraînera un vieillissement des cadres, l'absence de formation et de maturation des jeunes et enfin des difficultés de placement pour les différentes écoles de l'Air, ce qui diminuera l'attrait de ces écoles.

Il s'agit là d'un problème qui nous paraît très sérieux et nous pensons pour notre part qu'un certain recrutement reste indispensable malgré le personnel en surnombre.

Un autre problème concerne le personnel de l'A. S. E. C. N. A. (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar) et le personnel de l'O. G. S. A. (Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara).

Au fur et à mesure de l'augmentation de la participation des jeunes Etats d'Afrique noire et de Madagascar pour l'A. S. E. C. N. A. et de l'Algérie pour l'O. G. S. A., au fur et à mesure aussi de l'éducation de jeunes techniciens autochtones, ces jeunes Etats insisteront pour obtenir le remplacement des cadres français par

des cadres originaires de ces Etats et nous aurons à réintégrer nos ressortissants dans les rangs de la métropole ou de ses dépendances.

Tout cela fait comprendre combien certaines mesures provisoires peuvent paraître insolites alors qu'elles ne sont qu'un pis aller, et qu'il faut, sur ce terrain mouvant, laisser beaucoup de souplesse à un service contraint de s'adapter à des conditions sans cesse changeantes.

C'est ainsi que dans les mesures nouvelles nous trouvons :

- 3.509 suppressions d'emplois de titulaires contre 3.018 créations ;
- 25 suppressions d'agents contractuels contre 9 créations ;
- 112 suppressions d'ouvriers contractuels contre 14 créations ;
- 2 suppressions de militaires à solde mensuelle.

Ce qui porte à 607 le solde théorique des suppressions d'emploi dont l'effet réel ne se fera sentir qu'à terme comme nous l'avons précisé plus haut.

La situation est d'autant plus délicate que suivant tableau ci-contre 807 agents sont actuellement sous contrat en application du décret 48-1018 du 26 juin 1948 complété par décret 61-1422 du 19 décembre 1961.

Ces agents détachés à l'A. S. E. C. N. A. trouvent, en vertu de ces contrats, la garantie de leur réemploi au secrétariat général de l'aviation civile à l'issue de leur contrat avec l'A. S. E. C. N. A.

Le problème qui se pose pour ces agents est d'obtenir leur titularisation. Il est prévu d'en titulariser une centaine, soit à la navigation aérienne, soit à la météorologie.

TABLEAU I

Effectifs du personnel sous contrat au 1<sup>er</sup> octobre 1962.

IMPUTATION DE LA REMUNERATION	EFFECTIF REEL
Chapitre 31-01 (Administration centrale).....	8
Chapitre 31-11 (Services extérieurs).....	152
Chapitre 31-21 (Navigation aérienne).....	323
Chapitre 31-51 (Météorologie) .....	59
Chapitre 31-61 (Bases aériennes).....	251
Chapitre 31-71 (Service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports).....	14
	807

## 2° Réforme du régime indemnitaire et du statut du personnel technique.

La réforme des Corps des personnels techniques de l'Aviation civile que nous avons longuement évoquée les années précédentes se poursuit.

Le régime indemnitaire en particulier donnait lieu à des complications provenant de la coexistence de deux indemnités : l'indemnité forfaitaire spéciale (I. F. S.) financée sur crédits budgétaires et l'indemnité spéciale de Sécurité aérienne (I. S. S. A.) financée en partie sur crédits budgétaires et en partie sur fonds de concours.

Selon leur lieu d'affectation, des agents du même grade pouvaient ou non toucher cette seconde indemnité selon qu'ils concouraient ou non à la Sécurité de la Navigation aérienne. Il en résultait un certain cloisonnement rendant difficiles les mutations.

Dans le nouveau régime l'I. F. S. demeure mais l'I. S. S. A. sera financée exclusivement par le prélèvement de 16 % sur les redevances d'atterrissage dont le montant s'accroît régulièrement avec le développement du trafic et qui constitue le Fonds de Concours.

Tous les fonctionnaires et agents assimilés de la Navigation aérienne et de la Météorologie la toucheront avec cependant des modalités différentes pour les Ingénieurs et Ingénieurs de travaux (catégorie A) et pour les techniciens d'agents (catégorie C).

La mise au point définitive n'aura lieu qu'en 1963 mais par mesure transitoire dès le 1<sup>er</sup> janvier 1962 la généralisation de la prime I. S. S. A. et le relèvement des taux ont été appliqués et constituent en fait une majoration de près de 45 % des indemnités perçues en 1961.

Quant à la réforme des statuts proprement dits des personnels techniques de la Navigation aérienne et de la Météorologie, elle se poursuit également.

Nous rappelons que les corps d'adjoints techniques (indices nets 185-360) ont été transformés en techniciens avec la création de grades de techniciens supérieurs (indices 250-390) et chefs techniciens (indices 280-420).

La mise au point des textes statutaires s'achève.

Le projet de statut des Ingénieurs des travaux de la Météorologie, déjà examiné en Conseil d'Etat, sera prochainement publié.

Celui des Ingénieurs des travaux de la Navigation aérienne a été déjà examiné en Commission paritaire et sera incessamment soumis à un Comité interministériel.

Celui des Ingénieurs de la Navigation aérienne et de la Météorologie sera prochainement soumis au Conseil d'Etat.

Nous ne pouvons qu'enregistrer avec satisfaction l'amélioration encore modeste de corps de techniciens particulièrement méritants et sur qui reposent des responsabilités sans cesse croissantes.

### Comparaison entre les objectifs du IV<sup>e</sup> Plan et les crédits budgétaires.

Le Parlement et en particulier le Sénat qui n'ont pu examiner le IV<sup>e</sup> Plan que tardivement, mais qui doivent être associés aux travaux préparatoires du V<sup>e</sup> Plan en participant aux options, doit avoir le souci de rechercher si les objectifs du IV<sup>e</sup> Plan se traduisent bien dans les budgets qui lui sont soumis.

Cette question prend une acuité toute spéciale quand il s'agit d'aviation civile où les progrès du matériel volant sont, comme nous le soulignons plus haut, en avance sur les progrès de l'infrastructure et cela dans tous les pays.

Or le tableau ci-après fait ressortir globalement une insuffisance de 22 % des crédits budgétaires pour l'ensemble des deux années 1962 et 1963.

L'infrastructure à elle seule se voit amputer sur les prévisions du plan de 63,3 millions de francs sur un total de 271,4 millions de francs, soit une réduction de plus de 23 %.

Nos aérodromes accessibles aux longs courriers doivent pouvoir être dotés de pistes convenables, d'aides à la navigation et à l'atterrissage suffisants surtout en Haute Fréquence : (VOR directionnels ; ILS avec Glyde directionnels et indicateurs de pente) ; Indicateurs visuels d'angle de descente, balises Moyenne Fréquence de puissance suffisante, moyens de secours instantanés pour l'alimentation de ces différents dispositifs ainsi que pour les communications entre Sol et Air.

*Il serait regrettable de ne pas donner une priorité absolue à ces équipements qui constituent des éléments de sécurité essentiels surtout dans les parties du monde où les perturbations atmosphériques sont à la fois fréquentes et soudaines.*

Cela ne suffira d'ailleurs pas et il conviendra d'agir par la voie diplomatique pour obtenir des mesures parallèles de la part d'Etats étrangers dont nous utilisons les aérodromes ou les services.

Pour ne citer qu'un exemple, le dispatching des Petites Antilles est assuré par la station de Piarco à Trinidad. En septembre encore, lors du passage de notre mission, faute de liaison directe avec

Antigua et Barbades, cette station ne pouvait avoir connaissance qu'avec un long retard de la situation des avions se dirigeant vers ces îles ou en provenant.

Nous croyons savoir qu'une solution a été apportée à ce problème mais la réunion d'une conférence internationale des Caraïbes permettrait probablement de régler ceux qui demeurent encore.

TABLEAU II

Comparaison entre les prévisions du Plan et les crédits budgétaires pour 1962 et 1963.

(En millions de francs.)

	1962			1963			TOTAUX pour les deux années.		
	Plan tranche 1962.	Budget 1962.	Diffé- rence.	Plan tranche 1963.	Budget 1963.	Diffé- rence.	Plan.	Budget.	Diffé- rence.
<i>Secteur planifié :</i>									
Infrastructure .....	122,8	103,9	18,9	148,6	104,2	44,4	271,4	208,1	63,3
Service de la formation aéronautique et école nationale de l'aviation ci- vile .....	25,9	20,9	5	27,9	19,4	8,5	53,8	40,3	13,5
Construction aéro- nautique .....	310	* 243,5	66,5	235	187	48	545	430,5	114,5
Totaux.....	458,7	368,3	90,4 (19,7 %)	411,5	310,6	100,9 (24,5 %)	870,2	678,9	191,3 (22 %)
<i>Secteur non planifié.</i>		34,7			34,4			69,1	
		403			345			748	

\* Y compris 125 millions de francs ouverts par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1962 (supplémentaire).

## Formation aéronautique.

### 1° Chapitres 31-71 et 31-72.

Rappelons brièvement que cette formation comporte :

I. — La formation aéronautique du Personnel navigant professionnel de Saint-Yan assurant la formation de base des pilotes de ligne, la reconversion de mécaniciens radio ou de navigateurs en pilotes, le personnel passant ensuite éventuellement à l'Ecole de Perfectionnement d'Air France au Bourget.

II. — La tutelle et l'assistance du secteur privé de l'aviation légère et sportive et la formation aéronautique élémentaire de la Jeunesse.

Cette seconde partie peut elle-même se décomposer en plusieurs stades :

*Un enseignement du 1<sup>er</sup> degré* : sanctionné dans les Ecoles et les Universités pour les élèves par le Brevet élémentaire des Sports aériens et pour les Membres de l'enseignement par le Certificat d'initiation à l'enseignement aéronautique.

*Un enseignement du 2<sup>e</sup> degré dans les aéro-clubs* : Vol à voile, vol à moteur, parachutisme et entraînant l'attribution de primes aux brevets pour les jeunes de moins de 21 ans.

L'octroi de subventions au rendement pour le vol à voile et le parachutisme.

La détaxe du carburant.

Le prêt d'appareils largueurs et d'appareils remorqueurs.

Les primes d'achat pour l'acquisition d'avions, de planeurs, de parachutes et d'équipement.

Et enfin l'affectation de Moniteurs pour certains centres inter-clubs.

*Un enseignement du 3<sup>e</sup> degré* :

1° Dans les Centres nationaux pour le perfectionnement des jeunes issus des aéro-clubs.

Vol à voile : Montagne Noire et Saint-Auban.

Vol à moteur : Carcassonne.

Parachutisme : Biscarosse.

2° Formation des instructeurs de pilotage à Challe-les-Eaux.

Le chapitre 31-71 prévoit en particulier pour Saint-Yan trois pilotes instructeurs et un mécanicien navigant supplémentaires pour satisfaire aux besoins d'un plus grand nombre d'élèves pilotes de lignes recrutés *ab initio* et au programme de coopération technique.

Le nombre d'heures de vol prévues devant passer de 11.400 en 1962 à 13.600 en 1963.

D'autre part les heures de vol de bimoteurs passeront de 2.575 à 4.000.

Soulignons à ce propos que les heures d'instruction sur simulateurs de vol (Luik Trainers) sont parfois confiées à des pilotes faute d'instructeurs spécialisés en nombre suffisant.

Nous bornerons nos observations sur ces chapitres à quelques considérations.

Tout d'abord l'Ecole Nationale d'Aviation Civile (Chapitre 31-42) ne comporte aucune augmentation de crédits. C'est elle qui fournit l'enseignement théorique complété ensuite par l'enseignement pratique de Saint-Yan.

Ensuite, et à l'autre bout de la chaîne — la formation des pilotes de ligne par l'Ecole de la Compagnie Air France au Bourget.

Cette école de haut perfectionnement fournit des pilotes qualifiés non seulement à la Compagnie Nationale mais aussi à d'autres compagnies françaises. Elle touche pour cet office une subvention budgétaire et ne perçoit aucun remboursement quand ses élèves sont fournis à des compagnies autres que la Compagnie Nationale.

Le recrutement de cette école provient de trois sources :

Pilotes ayant déjà une certaine expérience aéronautique (type B, pilotes militaires par exemple). Pilotes non titulaires du brevet de pilote de ligne et déjà en service sur d'autres compagnies (types C et T). Formation terminale d'élèves issus de l'E. N. A. C. et de Saint-Yan. (Voir annexe A.)

On peut évaluer entre 178.000 et 214.000 F le prix de revient de formation du type B.

La transformation d'un pilote professionnel de 1<sup>re</sup> classe en pilote de ligne (stages C et T 1) revient aux environs de 100.000 F.

Or, l'augmentation de trafic, le remplacement des pilotes atteignant l'âge de la retraite ou déclarés inaptes va exiger la formation de 80 à 100 pilotes supplémentaires par an.

Enfin, ce même chapitre comprend la formation pratique de base des pilotes de ligne assurée par le S. G. A. C. (Formation aéronautique).

*2° Ventilation du chapitre 34-81 entre Ecole du Bourget et formation pratique de base des pilotes de ligne du S. G. A. C.*

L'accroissement des crédits est uniquement dû à l'accroissement d'activité sans accroissement de coût horaire d'utilisation. Le tableau suivant donne la composition du personnel du S. G. A. C. affecté à la Formation aéronautique.

A titre indicatif la formation d'un élève jusqu'à son brevet et à sa licence de pilote professionnel assortie de la qualification de vol aux instruments et du certificat d'aptitude théorique au brevet de pilote de ligne est de 9.522 F se décomposant ainsi :

Monomoteur de début.....	17.880 F (149 HV à 120 F).
Basic .....	18.887 F (101 HV à 187 F).
Bimoteurs tous temps.....	33.210 F ( 82 HV à 405 F).
Avions transition classique.....	12.750 F ( 15 HV à 850 F).
Jet .....	13.750 F ( 25 HV à 550 F).

\*

\* \*

Au chapitre 43-91, l'article 2 comprend une série de subventions :

Primes de rendement et subventions aux associations de sport aérien.....	460.000 F.
Dont 10.000 francs seulement pour la formation des élèves instructeurs (bourses).	
Subventions aux Fédérations de Sport aérien.	20.000
Subventions aux associations pratiquant l'initiation aéronautique.....	35.000
Primes de vol à moteur.....	200.000
Primes de vol à voile.....	100.000
Primes parachutisme.....	52.500
Participation à l'initiation du vol à voile des enseignements secondaire et technique et des membres du corps enseignant.....	47.500
Propagande, compétitions.....	105.000
Aéroclub de France.....	1.000
Subventions aux aéroclubs pour réparations de matériel volant.....	800.000
	<hr/>
	1.821.000 F.

Nous avons été surpris de ne trouver que cette somme de 10.000 francs en faveur des élèves instructeurs et instructeurs. En réalité il s'agit de stages courts attributifs de subvention et d'une durée de 3, 4, 6 ou 8 semaines, soit à Challes-les-Eaux, soit à Biscarosse.

La formation dispensée au cours de ces stages est gratuite pour les candidats de nationalité française présentés par une association aéronautique et s'engageant à exercer la fonction d'instructeurs bénévoles pendant deux ans.

Les Aéro-Clubs présentant un candidat à l'un des stages peuvent prétendre à une subvention du Service de la Formation Aéronautique du Travail Aérien et des Transports destinée à aider le candidat à supporter une partie des frais d'hébergement du stage.

L'attribution de cette subvention est soumise aux conditions suivantes :

a) Le Président de l'Aéro-Club doit adresser en même temps que les pièces nécessaires à l'admission au stage une demande de subvention personnelle du candidat ;

b) Le candidat doit justifier de ses faibles moyens pécuniaires en joignant à sa demande :

- un extrait du rôle des Contributions directes ;
- le dernier bulletin de salaire.

Après examen du dossier il peut être octroyé une subvention dont le montant fixé au prorata de la durée du stage effectué ne peut dépasser :

- 150 F pour un stage d'une durée de 3 semaines ;
- 200 F pour un stage d'une durée de 4 semaines ;
- 300 F pour un stage d'une durée de 6 semaines ;
- 400 F pour un stage d'une durée de 8 semaines.

La répartition des crédits du chapitre 43-91, article 2, § 1, fixée pour l'attribution des bourses de stage par décision n° 1921 SFATAT/F1 du 10 mars 1962 dont copie ci-jointe prévoyait à cet usage un crédit de 5.000 F pour l'année 1962 auquel s'ajoutait un crédit de report de 2.019 F, soit au total 7.019 F.

Au 31 décembre 1962, 11 bourses pour un total de 3.050 F ont été versées sur les crédits engagés en 1962, 8 bourses restent à payer pour des stagiaires dont le stage s'est terminé au 7 janvier 1963.

Le crédit demandé en 1963, soit 10.000 F, permettra d'accroître en proportion le nombre de bourses qui seront attribuées au prorata des demandes présentées par les associations de sports aériens. Les prévisions actuelles seront environ le double de celles présentées en 1962.

TABLEAU III

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

CATEGORIES	ADMINISTRATION CENTRALE				S. M. F. A.								SECTEUR PRIVE	TOTAUX
	Centrale.	Le Bourget et Guyancourt.	Saint-Yan.	Section d'études.	Echelon central.	Biscarosse.	Carcassonne.	Castelnaudary.	Challes-les- Eaux.	Montagne Noire.	Saint-Auban.	Saint-Cyr.		
Personnels administratifs.....	59	2	7	1	38	3	3	2	4	3	5	3	»	130
Personnels techniques non navigants...	9	»	3	»	2	»	»	»	2	»	»	»	»	16
Techniciens de la N. A. et de la météoro- logie .....	10	5	9	1	3	»	1	»	1	»	»	»	»	30
Personnels navigants (décret n° 61-776 du 21 juillet 1961).....	2	2	26	2	1	5	8	»	13	10	5	1	22	97
Personnels navigants (décret n° 51-847 du 5 juillet 1951).....	1	1	»	1	1	1	3	»	2	»	3	2	7	22
Personnels navigants (décret du 5 mai 1947) .....	1	32	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33
Techniciens d'encadrement.....	»	1	2	»	»	»	1	3	1	1	2	1	»	12
Ouvriers du cadre.....	1	22	31	1	2	4	8	7	16	16	15	24	»	147
Maîtrise et ouvriers (décret du 5 mai 1947) .....	1	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25
Totaux .....	84	89	78	6	47	13	24	12	39	30	30	31	29	512

## **Sauvetage en mer et frais d'enquête.**

(Chapitre 34-23.)

L'organisation de la recherche aérienne du S. G. A. C. agit en étroite collaboration avec les ministères intéressés qui peuvent être, soit des départements et territoires d'outre-mer, soit le ministère des armées, soit le ministère de l'intérieur. La France doit, en vertu des accords de l'Organisation de l'aviation civile internationale, assumer la surveillance et la responsabilité des sauvetages dans les territoires français avec leurs zones maritimes attenantes de la Manche, de l'Atlantique, de la Méditerranée, de l'Algérie, de la façade méditerranéenne et du Sahara, les territoires de l'ancienne communauté et de la Polynésie. Le S. G. A. C. dispose de six avions, type « Constellation ». Il peut également employer l'aide de l'aéronavale en vertu d'une convention avec la marine et de l'unique hydravion « Bermuda » de Papeete (convention avec la R. A. I.).

En ce qui concerne les frais d'enquête, la somme indiquée dans les budgets précédents était purement symbolique, mais le fait que le S. G. A. C. dépendait de divers ministères pour toutes les opérations de frais d'enquête (transport des débris et transport et reconstitution des cellules, analyses, etc.) rendait très longues ces diverses opérations. C'est la raison pour laquelle, le S. G. A. C. souhaitant retrouver une certaine indépendance, un crédit plus important a été prévu qui porte le montant de cette dotation de 10.000 F à 100.000 F et nous n'avons pour notre part aucune observation à formuler sur cette proposition.

Nous pensons qu'il s'agit là d'une sage mesure qui ne peut que hâter les résultats des enquêtes.

A ce propos, nous ne manquerons pas de souligner combien est mal apprécié dans le public le fait que les conclusions de ces enquêtes en France ne soient portées à la connaissance du public qu'avec un tel retard que tout l'intérêt en est disparu alors que les pays étrangers opèrent beaucoup plus rapidement et avec moins de discrétion.

Le tableau ci-contre donne les résultats de l'activité de ce service au cours de l'année 1961 et du premier semestre 1962.

TABLEAU IV

	REGIONS	ALERTE AU PROFIT			OPERATIONS AU PROFIT		
		Avions.	Navires.	Divers.	Avions.	Navires.	Divers.
1961	France .....	94	35	15	14	31	3
	AFN .....	98	24	70	17	9	25
	Afrique .....	31	4	»	8	4	4
		223	63	85	39	44	32
Totaux 1961.....		371 alertes.			115 opérations.		
1 <sup>er</sup> semestre 1962.	France .....	66	13	2	7	12	1
	AFN .....	47	10	6	11	4	3
	Afrique .....	18	2	»	4	1	»
		131	25	8	22	17	4
Totaux 1 <sup>er</sup> semestre 1962....		164 alertes.			43 opérations.		

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

**A. S. E. C. N. A. — Agence pour la Sécurité  
de la Navigation aérienne en France et à Madagascar.**

L'A. S. E. C. N. A. est entrée dans sa troisième année de fonctionnement en vertu de la Convention qui a été signée entre les différents Etats devenus indépendants et la France. La contribution des Etats doit être chaque année plus importante en valeur relative.

Le tableau joint fait bien ressortir que la part contributive des Etats pour l'article 2 de la convention passe de 15,30 % en 1961 à 31,40 % environ en 1963.

De même, pour l'article 10, la part des Etats qui était de 53,60 % en 1961 est passée en 1962 à 59,20 %, mais il est bien certain que la France rencontre quelques difficultés à appliquer étroitement une convention qui ajuste le financement au trafic.

Le désir des jeunes Etats indépendants signalé plus haut d'occuper de plus en plus les différents emplois et surtout les postes de direction se manifeste par l'influence sur le nombre d'administrateurs français qui sera progressivement ramené de 12 à 8. Des difficultés semblent surgir actuellement du fait que le siège aurait dû être fixé à Dakar. Or, à la suite de la demande du Sénégal d'obtenir pour ses ressortissants les postes de président et directeur général, les autres Etats cosignataires ont manifesté quelque inquiétude de voir le Sénégal obtenir un privilège exorbitant et cette question est encore en suspens.

Quoi qu'il en soit, l'A. S. E. C. N. A. rend des services incontestables tant dans le domaine de l'équipement que dans le domaine de l'assistance technique ; en particulier, elle s'intéresse d'une façon spéciale à l'équipement des aérodromes en aides à la navigation et aides à l'atterrissage dont nous parlons longuement dans notre rapport d'information.

**TABLEAU V**

**Budget de l'A. S. E. C. N. A. pour les Etats africains et malgache.**

(A l'exclusion du financement des dépenses de l'agence au Mali.)

	TOTAL des dépenses.	SUBVENTION française.		FINANCEMENT AFRICAIN				
		Montant.	%	Subvention des Etats.	Redevances aériennes.	Total.	%	
1961 (1)	Art. 2 .....	52.514.921	44.436.439	84,7	4.614.614	3.463.868	8.078.482	15,3
	Art. 10 .....	14.452.033	6.718.130	46,4	7.381.171	352.732	7.733.903	53,6
	Art. 12 .....	11.099.588	»	»	4.975.960	6.123.628	11.099.588	100
	<b>Total .....</b>	<b>78.066.542</b>	<b>51.154.569</b>	<b>65,5</b>	<b>16.971.745</b>	<b>9.940.228</b>	<b>26.911.973</b>	<b>34,5</b>
1962 (2)	Art. 2 .....	60.199.915	45.462.347	75,5	5.787.568	8.950.000	14.737.568	24,5
	Art. 10 .....	16.999.658	6.939.000	40,8	9.525.746	534.912	10.060.658	59,2
	Art. 12 .....	12.003.301	»	»	5.048.857	6.954.444	12.003.301	100
	<b>Total .....</b>	<b>89.202.874</b>	<b>52.401.347</b>	<b>58,75</b>	<b>20.362.171</b>	<b>16.439.356</b>	<b>36.801.527</b>	<b>41,25</b>
1963 (3)	Art. 2 .....	63.324.107	43.462.347	68,6	7.787.568	12.074.192	19.861.760	31,4

(1) Résultats provisoires de l'exercice.

(2) Evaluation en ce qui concerne les redevances.

(3) Les états de prévisions des articles 10 et 12 n'ont pas encore été arrêtés pour l'exercice 1963.

**O. G. S. A. (Organisation de gestion de sécurité aéronautique  
de l'Algérie et du Sahara).**

(Chapitre 41-92.)

Cette organisation qui devait être à notre sens parallèle à l'A. S. E. C. N. A. mais réservée bien entendu à l'Algérie et au Sahara et n'ayant aucune articulation avec l'A. S. E. C. N. A., est de création trop récente (décret 62-204 du 21 février 1962) pour qu'il soit possible de porter encore un jugement sur son fonctionnement. Il s'agit d'un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière qui doit assurer la sécurité aérienne par la construction, l'entretien et l'exploitation des installations de navigation aérienne et de météorologie. Elle doit en outre gérer les installations aéronautiques construites, équiper, entretenir et gérer les installations aéro-portuaires et l'exploitation commerciale qui n'a pas été concédée. Enfin, elle doit assurer la formation du personnel des Etats où s'exerce sa mission.

L'O. G. S. A. a vu sa situation juridique adaptée à celle intervenue en Algérie, mais il est bien évident que des modifications devront intervenir dans le futur. Malgré les difficultés de la situation en Algérie, la continuité du service a été assurée.

Le budget qui figurait à l'Aviation civile, Affaires algériennes-Sahara, se ventilait ainsi :

	Personnel.	Matériel.
	En francs.	
Budget de l'Aviation civile.....	10.329.870	6.496.552
Budget des Affaires algériennes..	1.646.775	1.790.042
Budget du Sahara (O. C. R. S.)....	2.877.000	2.810.000
	<hr/>	<hr/>
	14.853.645	11.096.594
	<hr/>	<hr/>
Total .....	25.950.239	

Un complément de 5 millions de francs a été inscrit pour tenir compte des dépenses nouvelles résultant du statut particulier de l'O. G. S. A.

## **Subventions diverses.**

(Chapitre 43-91).

Nous avons déjà parlé des bourses aux élèves instructeurs dans le chapitre de la Formation aéronautique et nous n'y reviendrons pas.

Les autres crédits n'appellent pas d'observations particulières. La subvention à l'Aéro-Club de France est symbolique (1.000 francs) et la subvention aux aéro-clubs pour réparations de matériel volant nous paraît devoir appeler une observation concernant le nombre d'appareils en état de vol.

En effet, nous avons trouvé au chapitre 66-70 que la France se classait dans un rang excellent par le nombre d'appareils qu'elle mettait à la disposition des aéro-clubs pour la formation aéronautique (parc trois fois supérieur au parc italien et deux fois et demie supérieur au parc du Royaume-Uni, avec un total de 2.692 appareils d'aviation légère, aéro-clubs et particuliers).

Il nous a été affirmé que tous les appareils étaient en état de vol. Nous émettons quelques réserves à ce sujet.

## Dégrèvement des carburants.

(Chapitre 44-91.)

La consommation de carburants étant en progression constante comme le reconnaît le Ministère des Travaux Publics et les crédits disponibles ne croissant pas dans les mêmes proportions, nous craignons que le taux de la détaxe ne puisse être maintenu à 65 %.

Nous aimerions avoir sur ce sujet quelques apaisements.

a) Le montant total des droits et taxes inclus dans le prix des carburants aviation consommés en régime intérieur est le suivant :

— essence 80 octanes .....	74,26	F par hectolitre.
—            100/130 .....	} 74,6433	F — —
— essence } 108/135 .....		
—            } 115/145 .....		
— kérosène J. P. L. A.....	9,88	F — —

b) Le décret n° 58-230 du 6 mars 1958 a fixé à 61,73 F et à 7,94 F par hectolitre le taux du dégrèvement de l'essence aviation et du kérosène consommés en régime intérieur. Ce dégrèvement est accordé à concurrence des crédits votés chaque année et dans la limite d'un contingent en volume fixé, pour chaque catégorie de bénéficiaires, par décision conjointe des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

Depuis 1959 les contingents fixés dans ces conditions ont permis de détaxer le carburant aviation à concurrence de :

100 % pour les lignes aériennes métropolitaines régulières ;  
65 % pour les vols effectués par les Centres d'Etat et les Aéro-Clubs ;

55 % pour les vols à la demande et les opérations de travail aérien en Métropole.

Il est très vraisemblable que les mêmes taux de couverture seront assurés en 1963.

### AIR NAUTIC

La Compagnie Air Nautic bénéficie de l'intégralité du dégrèvement pour la ligne régulière Paris-Toulouse-Nice affectée au transport des journaux. Pour tous les autres vols (vols à la demande, charters) effectués à l'intérieur du territoire métropolitain, le taux de couverture est resté limité à 55 %.

## **Aéroport de Paris.**

L'aéroport de Paris se compose, comme nous l'avons signalé dans nos rapports précédents, non seulement des aéroports d'Orly et du Bourget mais également des aérodromes d'Issy-les-Moulineaux et d'un certain nombre d'aérodromes secondaires.

Au chapitre 45-61 figure une augmentation de 3.500.000 francs pour l'extension de l'aéroport de Paris.

Nous avons cherché à savoir non seulement la raison de cette augmentation qui se trouve aisément dans l'accroissement des charges financières (voir tableau VIII) mais également quelle était la comparaison avec les aéroports étrangers.

Enfin, nous sommes menacés d'une augmentation des redevances d'aéroport mais nous craignons que cette augmentation ne vienne à mettre notre établissement public dans une situation difficile par rapport aux aéroports étrangers.

Le tableau VI indique également quel est le programme d'investissement prévu pour 1963 pour Orly et le Bourget ainsi que pour les autres aérodromes et héliports pour lesquels les programmes sont extrêmement limités.

Un troisième tableau (tableau VII) indique les comptes prévisionnels de 1962 et 1963.

Nous avons signalé, dès l'an dernier, qu'il devenait urgent de se préoccuper d'un aérodrome de remplacement pouvant rentrer en service quand Orly viendrait à saturation, c'est-à-dire aux environs de 1970-1980. Les terrains ont fait l'objet d'une option aux environs de Roissy-en-France, au Nord du Bourget. Les décisions à prendre, qui intéressent le district de Paris, nous apparaissent comme d'autant plus urgentes que nous enregistrerons vers la même époque l'apparition d'avions supersoniques exigeant des installations hors agglomérations en raison du bruit. Il reste à définir si Roissy-en-France n'est pas encore trop près et s'il ne vaudrait pas mieux un terrain plus éloigné mais relié par fer ou auto-

route à la capitale. D'autre part, le Bourget sera supprimé à la mise en service de ce nouvel aéroport. Il conviendra donc d'être très prudent quant aux dépenses à engager d'ici-là au Bourget.

Or, rien ne figure au budget. Il nous a été indiqué que des décisions seraient prises courant 1963. Nous notons avec regret que la même réponse nous avait été faite l'année dernière pour 1962.

*Aéroport de Bâle-Mulhouse.*

(Chapitre 45-61, article 2 nouveau.)

Il s'agit, comme tous les ans, de la participation de l'Etat français, participation calculée au taux de 50 % pour les frais de navigation aérienne et participation au déficit au prorata du trafic suisse et français. Or le trafic français a légèrement diminué, ce qui réduit la participation de la France, mais les frais de navigation aérienne se sont révélés supérieurs, ce qui entraîne la majoration demandée.

*Aérodrome de Tanger.*

Le transfert de cet aéroport ayant été effectué au Gouvernement marocain en 1962, aucun crédit ne figure plus au budget.

TABLEAU VI

Programme d'investissement pour 1963.

Le tableau suivant résume les inscriptions figurant aux budgets extraordinaires 1962 et 1963.

	1962	1963
	F.	F.
I. — <i>Orly</i> :		
Travaux de première catégorie.....	3.306.000	3.005.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	9.227.000	16.144.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles.....	18.320.000	14.006.000
Installations terminales.....	19.532.000	12.935.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	1.091.000	6.514.000
Extensions Ouest.....	206.000	718.000
Aménagements routiers.....	3.090.000	3.509.000
Autres opérations.....	14.840.000	18.556.000
<b>Totaux Orly.....</b>	<b>69.612.000</b>	<b>75.387.000</b>
II. — <i>Le Bourget</i> :		
Travaux de première catégorie.....	888.000	700.000
Construction et équipement de pistes, voies de circulation et aires de stationnement.....	1.573.000	2.040.000
Construction et équipement de hangars-ateliers et installations industrielles.....	183.000	9.000
Construction et équipement de bâtiments techniques, administratifs et commerciaux.....	5.970.000	5.712.000
Autres opérations.....	3.800.000	4.228.000
<b>Totaux le Bourget.....</b>	<b>12.414.000</b>	<b>12.689.000</b>
III. — <i>Autres aérodromes et héliports</i> .....	1.315.000	1.354.000
IV. — <i>Opérations communes</i> .....	9.159.000	9.620.000
<b>Totaux .....</b>	<b>92.500.000</b>	<b>99.050.000</b>

Les principales opérations qui apparaissent dans ce tableau au titre de 1963 sont les suivantes :

*Aéroport d'Orly.*

Mise en construction d'une nouvelle piste n° 4 (construction d'ouvrages d'assainissement, exécution des terrassements et commencement des travaux de bétonnage).

Achèvement des installations terminales pour les passagers et le fret, construction d'une nouvelle tour de contrôle et réalisation d'équipements complémentaires dans l'aérogare en service.

En ce qui concerne les installations industrielles : achèvement d'un hangar double de 150 mètres de largeur, dit N. 3.

Enfin, il convient de noter la construction de bâtiments de servitude pour les compagnies aériennes et diverses opérations relatives à l'amélioration de l'équipement électrique et téléphonique et du réseau de distribution de chaleur.

*Aéroport du Bourget.*

Les travaux d'équipement du Bourget, poursuivis à une cadence plus faible, comportent essentiellement, d'une part, la réalisation d'une première tranche des extensions des aires de stationnement au Sud de l'aérogare, ainsi que l'agrandissement des aires de trafic devant l'aérogare et, d'autre part, l'achèvement du programme d'amélioration des installations terminales de passagers et de fret.

TABLEAU VII

Comptes prévisionnels 1962 et 1963.

CHARGES (en millions de F).			PRODUITS (en millions de F).		
Intitulé des comptes.	Dépenses 1962.	Dépenses 1963.	Intitulé des comptes.	Produits 1962.	Produits 1963.
Achats de matières premières et consommables .....	8,500	9,600	Redevances, prestations de services et travaux :		
Frais de personnel.....	32,365	35,150	Redevances aériennes.....	39,900	43,800
Impôts et taxes.....	2,400	2,800	Redevances domaniales, redevances commerciales, redevances dues par les distributeurs de carburants.....	34,250	39,725
Travaux, fournitures et services extérieurs (loyers, entretien et réparations, travaux et façons à l'extérieur, fournitures faites à l'entreprise, recherches documentation technique).....	23,945	27,550	Usage d'installations, du matériel et d'outillages divers, cessions travaux et prestations .....	21,920	25,445
Transports et déplacements.....	0,250	0,250	Subvention de l'Etat.....	11,020	(2) 14,115
Contribution à la rémunération des personnels de la navigation aérienne (application du décret n° 56-109 du 24 janvier 1956) ..	3,920	4,300	Ventes de déchets.....	0,100	0,100
Frais de gestion générale (publicité et propagande, missions, réceptions, fournitures de bureau, documentation générale, frais de P. et T., frais de conseil et assemblées).....	1,350	1,350	Ristournes, rabais et remises obtenues, primes et débits sur ventes .....	0,005	0,005
Frais financiers (1) .....	32,670	35,400	Produits accessoires.....	1,250	1,550
Dotations aux comptes d'amortissement et provisions.....	17,500	18,500	Produits financiers.....	0,150	0,160
<b>Total .....</b>	<b>122,900</b>	<b>134,900</b>	Travaux faits par l'entreprise pour elle-même (travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice).....	10,000	10,000
			<b>Total .....</b>	<b>118,595</b>	<b>134,900</b>

(1) Les frais financiers inscrits au compte ne comprennent que les intérêts des emprunts souscrits ; il faut y ajouter le remboursement en capital qui s'élève respectivement à :  
15,480 pour 1962 et 19,160 pour 1963.

(2) En fait, la subvention accordée pour l'année 1963 a été ramenée à 10,840.

TABLEAU VIII

**Aéroport de Paris. — Tableau des charges financières annuelles  
(intérêts et remboursement des emprunts) auxquelles l'aéroport devra faire face.**

ANNEES	ANNUITES de remboursement en capital.	ANNUITES d'intérêts.	CHARGES financières totales.
	(En millions de francs.)		
1962 .....	15,48	31,72	47,20
1963 .....	19,08	33,92	53,00
1964 .....	23,25	37,20	60,45
1965 .....	26,60	39,60	66,20
1966 .....	30,00	41,70	71,70

L'annexe B indique les taxes d'aérodromes sur les aérodromes étrangers.

## Air France.

La situation financière d'Air France se ressent très étroitement de la réduction du coefficient de remplissage qu'enregistrent à peu près toutes les compagnies du monde, des événements qui ont affecté l'Afrique noire et l'Algérie, d'une concurrence désordonnée sur les grandes lignes du monde et de l'abaissement des tarifs qui en résulte. Il en est résulté pour l'année 1962 un déficit d'exploitation qui est de l'ordre de 60 millions de francs, et l'inscription au budget d'une subvention d'équilibre de 60 millions de francs également pour 1963 nous paraît très sérieusement sous-estimée étant donné la conjoncture.

Signalons toutefois que deux mesures ont été prises dans les collectifs de 1962 : l'une au collectif de printemps consentait une dotation en capital de 400.000 F destinée pour les trois quarts à des remboursements d'emprunt ; la seconde au collectif d'automne portant la subvention d'équilibre à 60 millions de francs.

L'apparition des quadrijets a déjà jeté dans toutes les compagnies une perturbation considérable par la multiplication par quatre du nombre de places disponibles, alors que le trafic est en beaucoup plus modeste augmentation.

D'autre part, l'accession à l'indépendance des Etats de l'Afrique noire comme de l'Algérie pose de très sérieux problèmes. La constitution d'Air Afrique, les désirs exprimés par certains Etats d'Afrique noire amènent à reviser les différents accords qui existent actuellement entre compagnies privées et Air France. Pour donner un exemple, Air Afrique, sur de long-courriers, qui n'avait que 3 % de trafic en 1961, passe à 18 % en 1962 et tendra vers 35 % en 1963. Ce pourcentage sera certainement porté à 50 % par l'achat par Air Afrique de deux DC 8.

Or, c'est l'Afrique noire qui donne les résultats financiers les plus encourageants. Il est bien évident que la perte de ce trafic se fera actuellement sentir sur les résultats financiers des compagnies françaises et amènera à des difficultés de répartition du trafic entre les compagnies.

En effet, à la suite du passage relativement prochain de 50 % du trafic à Air Afrique, les compagnies privées remettent en

cause les accords antérieurement conclus avec la Compagnie Nationale et il en résulte un malaise certain qui peut avoir au surplus des répercussions sur Air Union.

La discussion risque d'être assez âpre et la décision viendra, selon son sens, soit aggraver le déficit d'Air France, ce qui est fâcheux pour la collectivité, soit mettre en difficultés la compagnie privée U. A. T.

Une solution équitable et conforme à l'intérêt national doit être recherchée. Elle devra, en particulier, éviter la perte que pourrait supporter Air France dans ses ventes internationales (recettes d'apport). Cette perte profiterait en revanche à des compagnies étrangères autres qu'Air Afrique.

Des questions d'utilisation du personnel existant ne manqueront pas de se poser également.

La décision doit être incessamment prise. Votre Commission souhaiterait être éclairée sur les intentions du Gouvernement à ce sujet.

En ce qui concerne l'Algérie, la diminution du trafic est extrêmement sensible. Alors qu'il s'était stabilisé la dernière année avant l'indépendance à :

- militaires : 30 % ;
- civils : 60 % ;
- travailleurs : 10 %,

il tend, à l'heure actuelle, vers les chiffres suivants :

- militaires : vers 0 ;
- civils : vers 40 % ;
- travailleurs : vers 12 %,

soit une diminution globale de 48 %.

Les modifications intervenues dans Air Algérie et qui avaient affecté le capital social à raison de :

- 20 % à l'Etat algérien ;
- 28 % à Air France ;
- 32 % à la Compagnie générale transatlantique ;
- 20 % à la Compagnie mixte de navigation,

vont certainement être remises en cause, l'Etat algérien désirant détenir 51 % des actions contre 20 % actuellement, la différence, soit 31 %, étant prise au prorata sur les autres participations.

Si nous examinons maintenant les résultats de l'Asie, nous constatons une densification considérable de la concurrence :

— le développement de la Lufthansa, qui se trouve bien placée avec une tête de ligne à Hambourg pour desservir le Japon alors que nous sommes obligés de faire une escale à Hambourg, ne pouvant réaliser Paris-Anchorage sans escale par vol de nuit ;

— le développement d'Alitalia qui bénéficie de l'importance de la colonie italienne d'Australie (400.000 membres environ) ;

— enfin, le développement encore timide mais déjà spectaculaire de la Japan Air Lines, tout en n'affectant pas encore gravement le trafic, pose évidemment des problèmes, surtout au moment où l'économie japonaise en pleine expansion se tourne vers l'Europe.

Il ne faut pas oublier que la variation d'un point du coefficient de remplissage représente 20 millions de francs pour l'année. Si actuellement la baisse moyenne n'est pas très sensible, 53,79 % contre 55,07 %, l'ensemble des facteurs signalés plus haut risque d'entraîner des conséquences plus graves.

D'autre part, les dépenses, malgré une productivité supérieure à coefficient de remplissage égal, pour les appareils à réaction, s'accroissent en raison, en particulier, d'une hausse sur les salaires (11 % environ pour les rémunérations, 2 % pour les charges sociales, 2 % pour l'avancement).

Malgré toutes les mesures d'économie prises par Air France, nous craignons que le but qui est de ne pas dépasser un déficit d'exploitation de 72 millions de francs ne soit difficile à atteindre.

Le tableau IX ci-après donne les coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord de janvier à septembre 1962 inclus pour l'ensemble des compagnies de l'I. A. T. A.

Le tableau X donne des indications du même ordre pour l'année 1961 pour tous les réseaux, pour l'Atlantique Nord, ainsi que pour certaines dessertes.

TABLEAU IX

MOIS	COMPAGNIES membres de l'I. A. T. A.	AIR FRANCE	ALITALIA	D. L. H.	SABENA	K. L. M.	P. A. A.
Janvier . . . . .	46,2	50,9	44,2	60,0	38,8	42,60	48,5
Février . . . . .	44,0	49,1	50,8	54,0	38,5	37,10	45,4
Mars . . . . .	53,1	57,4	64,5	59,1	41,7	49,70	49,7
Avril . . . . .	48,65	49,10	50,06	54,64	43,73	46,74	51,44
Mai . . . . .	47,16	51,20	46,12	42,85	42,29	44,47	51,23
Juin . . . . .	55,22	55,42	57,81	59,93	56,12	57,35	50,20
Juillet . . . . .	57,30	59,0	58,80	55,70	60,30	64,90	49,3
Août . . . . .	56,40	54,0	62,90	60,0	59,20	65,65	49,46
Septembre . . . . .	52,90	54,30	62,10	55,90	53,90	53,60	47,7

Source : I. A. T. A.

TABLEAU X

ANNEE 1961

I. — Coefficients de remplissage passagers tous réseaux.

(En pourcentage.)

T. W. A. . . . .	54,8	K. L. M. . . . .	50,3	Swissair . . . . .	51,3
P. A. A. . . . .	56,2	S. A. S. . . . .	49,7	D. L. H. . . . .	52,3
Air France . . . . .	54,9	B. E. A. . . . .	63,3	Alitalia . . . . .	54,3
B. O. A. C. . . . .	51,5	Sabena . . . . .	44,4	Toutes compagnies . . . . .	55,1

II. — Coefficients de remplissage sur l'Atlantique-Nord.

Air France . . . . .	50	P. A. A. . . . .	53	Total I. A. T. A. . . . .	51
K. L. M. . . . .	51	Sabena . . . . .	41		
B. O. A. C. . . . .	53	S. A. S. . . . .	48		
D. L. H. . . . .	56	Alitalia . . . . .	51		

III à IX. — Trafic et coefficients sur certains secteurs.

	TRAFIC (Millions Pass./km.)	COEFFICIENTS de remplissage.
Long-courriers Asie Sud . . . . .	496 (+ 55 %)	46
Ligne polaire Paris—Tokio . . . . .	114 (+ 15,6 %)	35
Afrique noire et Madagascar . . . . .	622 (+ 5,2 %)	57
Europe sans Métropole . . . . .	779 (+ 22 %)	59
Algérie (y compris réseau intér.) . . . . .	687 (+ 5,1 %)	69
Méditerranée . . . . .	215 (— 6,2 %)	62,8
Réseaux locaux (A. O. C., A. C. E., Antilles, Madagascar) . . . . .	101 (— 23 %)	48,2

*Déficit d'exploitation de la ligne desservant les Comores.*

Le crédit prévu au chapitre 45-81, article 5 nouveau, couvre un déficit évalué à 225.000 F et trouve sa justification dans le fait qu'il est difficile de demander à un réseau devenu étranger, en l'espèce Madair, d'avoir le monopole de la desserte d'un territoire de la République française. D'autre part, Madair serait tenté, pour réduire le déficit, de diminuer les fréquences ; c'est la raison pour laquelle le déficit du réseau des Comores n'étant plus couvert par les bénéfices du réseau malgache, la Compagnie nationale est obligée d'en assumer la responsabilité.

*Desserte des Antilles et de la Guyane.*

Nous avons été extrêmement frappés, au cours de la mission d'information que nous avons remplie, de la vétusté et de l'insuffisance des liaisons entre les Antilles françaises et la Guyane.

Malgré des coefficients de remplissage corrects, les vieux DC 4 qui assurent cette liaison sont à bout de souffle, ce qui entraîne des pannes fréquentes dont nous avons été les victimes, et les comparaisons que font nos ressortissants et les ressortissants étrangers avec les lignes desservies par les compagnies étrangères ne sont guère à notre honneur. A l'heure actuelle certains industriels qui souhaiteraient s'installer en Guyane et faire ainsi bénéficier ce département d'une expansion dont il a le plus grand besoin, sont rebutés par l'inconfort et la précarité de cette liaison. Ils préfèrent même passer par New York et la PANAM au détriment des intérêts de notre Compagnie nationale. Mieux encore, l'allongement de la piste de Fort-de-France va permettre aux jets de la PANAM de desservir Cayenne avec une rapidité et un confort qui rempliront nos compatriotes antillais et guyanais de confusion à l'endroit de la métropole.

D'autre part, pour les mêmes raisons, Air France est obligé de supprimer de temps à autre des dessertes des îles telles que Saint-Martin (à moitié française) et Porto Rico, ce qui donne un caractère aléatoire à ces dessertes, caractère qui ne saurait être admis.

Nous ne pensons pas qu'il soit logique, étant donné le nombre d'escales, de remplacer les « DC 4 » par « Caravelle ». Les autres

compagnies utilisent des « DC 6 » ou « Viscount » et, tout en sachant fort bien que le problème des pièces de rechange fera peser des charges nouvelles sur cette desserte, nous croyons que si nous désirons maintenir une activité suffisante pour les Antilles et la Guyane il faut chercher à améliorer les liaisons. Il s'agit là d'une option politique liée au maintien de ces départements dans l'orbite française.

*Participation de l'Etat au déficit d'exploitation  
des lignes aériennes desservant la Polynésie française.*

Cette participation, en diminution de 50.000 F par rapport à 1962, est fixée à 200.000 F.

La desserte de la Polynésie pose deux problèmes :

La liaison avec Tahiti effectuée soit par la T. A. I. à partir de Los Angeles ou de la ligne des Indes et Australie en accord et en correspondance avec Air France (ligne Tour du monde).

Les liaisons internes aux cinq archipels de la Polynésie :

Iles de la Société (Tahiti, Uahiné, Raiatea, Bora-Bora).

Les Tuamotou (78 atolls).

Les Marquises.

Les Gambier.

Les îles Australes.

Actuellement, la desserte interne des îles de la Société est effectuée par la R. A. I., filiale de la T. A. I., avec un DC 4 ou un hydravion Bermuda datant d'une vingtaine d'années.

Les Tuamotou sont, pour une partie des atolls, desservis uniquement par le Bermuda. Or, cet hydravion sera bientôt à bout de souffle et il est impossible de se procurer des hydravions et encore plus des équipages spécialisés. Des crédits antérieurement prévus pour l'achat de deux hydravions aux U. S. A. ont dû être annulés faute de trouver un vendeur.

Il deviendra donc indispensable de prévoir des terrains sur quelques atolls bien choisis pour recevoir des avions de petit tonnage permettant d'assurer une desserte sociale que l'on ne peut laisser à la seule discrétion de goélettes dont l'irrégularité du service et l'inconfort ne permettent ni les évacuations sanitaires ni le tourisme dans des conditions satisfaisantes.

L'établissement de terrains même sommaires permettrait un éclatement par vedettes rapides à partir d'atolls pourvus de passes permettant l'accès aux lagons sur lesquels peut se faire l'accostage de ces vedettes.

L'un de ces terrains devrait être suffisant pour servir de terrain de dégagement à Tahiti-Faaa, qui n'en possède pas, celui de Bora-Bora ne correspondant plus aux normes. A moins que l'installation d'une base militaire à Mangareva, aux Gambier, ne permette de constituer ce terrain de déroutement.

De toute manière, la desserte des Marquises et des îles Australes n'est, en l'état actuel des choses, pas envisagée par avion.

Or la population des archipels, et surtout de Tahiti, s'accroît à un rythme accéléré, 35 0/00 environ, ce qui ne peut manquer de poser le problème de l'expansion économique et touristique.

*Participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes  
reliant la Nouvelle-Calédonie aux Nouvelles-Hébrides  
et aux îles Wallis.*

Cette desserte est fatalement déficitaire. Il s'agit d'une question politique liée à des questions sociales, surtout quand il s'agit du condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides.

*Parc aérien de la Compagnie Air France.*

Le parc aérien de la Compagnie Air France est rentré dans une période de semi-stabilité et les livraisons prévues en 1963 sont relativement plus modestes que lors de l'équipement en jets.

Au 1<sup>er</sup> décembre 1962, le parc comprenait :

Boeing 707.....	18
Caravelle .....	32
Lockheed 1649.....	6
Lockheed 1049.....	12
Lockheed 749.....	»
Breguet 763.....	9
DC 4.....	18
DC 3.....	16

Total..... (1) 111

---

(1) Onze appareils seront livrés en 1963 : 4 Boeing 707 et 7 Caravelle.

*Programmes d'investissements d'Air France.*

Le programme d'investissements de la Compagnie pour 1963 a été mis au point au cours de la réunion tenue à cet effet le 19 septembre 1962 par le Comité spécialisé n° 8 du Conseil de Direction du F. D. E. S.

Le montant des paiements ainsi approuvé se répartit comme suit :

<i>Matériel volant</i> (Appareils et compléments d'équipement).....	316.300.000
dont : soldes sur livraisons de 1962.....	183.920.000
acomptes sur livraisons de 1963.....	122.100.000
acomptes sur livraisons de 1964.....	10.280.000
<i>Investissements au sol</i> .....	74.600.000
<i>Participations</i> .....	31.244.000
<i>Intérêts intercalaires</i> .....	4.000.000
	<hr/>
	406.144.000 F

Au cours de la même séance, le Comité a procédé à une première estimation du budget d'investissements de 1963, qui s'analyse ainsi :

<i>Matériel volant</i> .....	276.772.000
dont : soldes sur livraisons de 1963.....	211.462.000
acomptes sur livraisons de 1964.....	44.160.000
acomptes sur livraisons de 1965.....	14.850.000
compléments d'équipements.....	6.300.000
<i>Investissements au sol</i> .....	76.215.000
<i>Participations</i> .....	8.000.000
<i>Intérêts intercalaires</i> .....	4.000.000
	<hr/>
	364.987.000 F

Le personnel d'Air France a évolué, comme le précise le tableau XI ci-après, de 1960 à 1961 :

CATEGORIE DE PERSONNEL	31 DECEMBRE 1960.	31 DECEMBRE 1961.
<i>Personnel technique de bord :</i>		
Pilotes .....	536	574
Navigateurs .....	66	63
Radionavigants .....	237	221
Mécaniciens de bord.....	414	419
<b>Total .....</b>	<b>1.253</b>	<b>1.277</b>
<i>Personnel commercial de bord :</i>		
Encadrement du personnel navigant :		
Commercial .....	220	277
Stewards .....	353	394
Hôtessees .....	323	439
<b>Total .....</b>	<b>896</b>	<b>1.110</b>
<i>Personnel au sol :</i>		
Personnel d'entretien.....	6.980	6.949
Personnel administratif et commercial.....	13.723	15.435
<b>Total .....</b>	<b>20.703</b>	<b>22.384</b>
<b>Total général.....</b>	<b>22.852</b>	<b>24.771</b>

Le tableau XII ci-après précise la variation des effectifs de la représentation générale en Amérique du Nord, c'est-à-dire U. S. A., Canada, Mexique, Cuba, Haïti, République dominicaine.

TABLEAU XII

	1961	1962	1962/1961
1 <sup>er</sup> janvier.....	1 111	1 249	+ 12 %
1 <sup>er</sup> novembre.....	1 286	1 433	+ 11 %
Novembre-Janvier .....	+ 15 %	+ 14 %	

Il est enfin intéressant d'examiner l'évolution du trafic des compagnies françaises 1958-1962 (tableau XIII) (tous réseaux).

L'évolution du trafic des compagnies françaises et d'Air Afrique sur les lignes long-courriers d'Afrique (tableau XIV) (comparaison entre le premier semestre 1961 et le premier semestre 1962).

Enfin d'examiner les derniers résultats financiers connus des principales compagnies du monde (tableau XV). Ce dernier tableau montre les déficits de toutes les compagnies, à l'exception de la P. A. A. et de S. W. I. S. S. A. I. R.

TABLEAU XIII

Evolution du trafic des compagnies françaises.  
1958-1962.

TRANSPORTEURS	1958	1959	% 1959-1958	1960	% 1960-1959	1961	% 1961-1960	PREMIER semestre 1961.	PREMIER semestre 1962.	% 1962-1961
I. — Passagers/kilomètre (milliers).										
Air France.....	3.254,3	3.526,3	+ 8,4	4.048,9	+ 14,8	4.774,6	+ 17,9	2.123,8	2.353,8	+ 10,8
U. A. T.....	372,4	408,3	+ 9,6	468,3	+ 14,7	509,0	+ 8,7	228,1	184,6	- 19,1
T. A. I.....	344,3	359,8	+ 4,5	403,6	+ 12,2	509,2	+ 26,2	210,4	228,9	+ 8,8
Air Algérie (1).....	329,8	410,1	+ 24,4	499,3	+ 21,7	538,0	+ 7,7	224,2	193,4	- 13,7
Air Inter.....	»	»	»	9,4	»	41,9	»	16,2	35,9	+ 122
Ensemble .....	4.300,8	4.704,5	+ 9,4	5.429,5	+ 15,4	6.372,7	+ 17,3	2.802,7	2.996,6	+ 6,9
II. — Fret (milliers de tonnes/kilomètre).										
Air France.....	72,2	79,1	+ 9,5	80,6	»	105,5	+ 31	51,2	56,2	+ 9,8
				(86,2)	(+ 9)					
U. A. T.....	17,9	19,5	+ 3	23,8	+ 28,6	21,5	- 9,8	12,1	6,4	- 46,7
T. A. I.....	6,8	7,7	+ 13,6	10,8	+ 42,6	12,5	+ 15,8	5,9	4,7	- 20,1
Air Algérie (1).....	5	5,2	+ 6	4,8	- 8,9	5	+ 5,3	2,8	2,3	- 17,4
Air Inter.....	»	»	»	»	»	0,3	»	0,1	0,2	+ 100,1
	101,9	111,5	+ 8,5	120	»	144,8	+ 20,6	72,1	69,8	+ 3,5
				(125,6)	(2)(+ 13,8)					

(1) Résultats estimés pour les mois de mai et juin 1962.

(2) A partir de 1960, les colis postaux avion, précédemment compris dans les résultats de fret, ont été intégrés dans la poste. Les variations 1960-1959 ont été calculées sur les anciennes bases.

TABLEAU XIV

## Trafic des compagnies françaises et d'Air Afrique sur les lignes long-courriers d'Afrique.

1<sup>er</sup> semestre 1961 - 1<sup>er</sup> semestre 1962.

COMPAGNIES	AFRIQUE OCCIDENTALE			AFRIQUE CENTRALE			ARCHIPEL MALGACHE (1)			ENSEMBLE		
	1961	1962	% 62/61	1961	1962	% 62/61	1961	1962	% 62/61	1961	1962	% 62/61
I. — Passagers/kilomètre (milliers).												
Air France.....	116.464	78.868	— 32,3	67.163	68.308	+ 1,7	70.705	80.280	+ 13,5	254.332	227.456	— 10,6
U. A. T.....	70.768	63.795	— 9,9	62.187	35.683	— 42,7	»	»	»	132.955	99.478	— 25,2
T. A. I.....	38.554	37.111	— 3,8	»	»	»	42.906	45.051	+ 5	81.460	82.162	+ 0,8
Sous-total .....	225.786	179.774	— 30,4	129.350	103.991	— 19,6	113.611	125.331	+ 10,3	468.747	409.096	— 12,7
Air Afrique (2).....	»	47.042	»	»	31.555	»	»	»	»	»	78.597	»
Total .....	225.786	226.816	+ 0,45	129.350	135.546	+ 4,8	113.611	125.331	+ 10,3	468.747	487.693	+ 4
II. — Fret (milliers de tonnes/kilomètre).												
Air France.....	4.924,6	3.963,7	— 19,6	2.449,9	2.864,8	+ 16,9	1.322,8	1.461,7	+ 10,5	8.697,3	8.290,2	+ 4,7
U. A. T.....	3.369,4	2.847,9	— 15,5	2.855,1	2.397,4	— 16	»	»	»	6.224,5	5.245,3	— 15,8
T. A. I.....	1.989,9	2.321,7	+ 16,7	»	»	»	1.555,7	1.046	— 32,8	3.545,6	3.367,7	— 5
Sous-total .....	10.283,9	9.133,3	— 11,2	5.305	5.262,2	— 1	2.878,5	2.507,7	— 22,9	18.467,4	16.903,2	— 8,5
Air Afrique.....							Renseignements non parvenus.					

Remarques : (1) Les résultats d'activité de la Compagnie Madair, qui exploite le réseau malgache depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962, n'influent pas sur les statistiques de long-courriers.

(2) Certains résultats concernant Air Afrique en juin 1962 ne sont pas définitifs.

*Derniers résultats financiers connus.*

Les résultats définitifs comparés que publie annuellement l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui sont établis après élimination des divergences de présentation comptable entre les différentes compagnies, ne sont pas encore publiés. Les chiffres du tableau ci-dessous doivent, par conséquent, être considérés comme des ordres de grandeur, remarque faite par ailleurs qu'ils ne tiennent pas compte des recettes et dépenses hors exploitation (en particulier des subventions).

TABLEAU XV

	RECETTES	DEPENSES	SOLDE	RENDEMENT
	(En milliers de dollars U. S.)			
P. A. A. ....	460.367	434.141	+ 26.226	106
T. W. A. ....	862.452	374.466	— 12.014	96,79
S. A. S. ....	137.280	154.775	— 17.495	88,7
S. A. B. E. N. A. ....	92.042	98.761	— 6.719	93,2
Swissair .....	85.064	85.035	+ 29	100,03
K. L. M. ....	164.802	187.684	— 22.882	87,8
D. L. H. ....	105.180	131.932	— 26.752	79,72
B. O. A. C. ....	248.086	279.695	— 31.609	88,7
B. E. A. ....	130.174	134.352	— 4.178	96,89
Air France .....	297.551	310.055	— 12.504	96

Air France est également associée à un certain nombre de compagnies étrangères. L'annexe D indique le nom de ces compagnies comme leurs résultats financiers connus.

### Air Inter.

Cette société est en plein développement et il semble qu'après un démarrage pénible le succès soit plus important que nous ne l'avions prévu à l'origine et c'est avec le plus grand plaisir que nous faisons amende honorable à ce sujet.

Le réseau comporte des lignes radiales s'ajoutant à de bonnes liaisons ferroviaires qu'elles complètent (Paris-Toulouse-Pau, Paris-Lyon), et qui, contrairement à nos pronostics, s'avèrent avoir des coefficients de remplissage tels que l'on a dû parfois doubler les fréquences ; des lignes, soit radiales, mais mal desservies par le fer (Paris—Clermont-Ferrand—Nîmes, Paris-Lorient-Brest), soit transversales (Lille-Lyon-Nice, Nantes-Lyon, Nantes-Marseille-Nice) ; au cours de l'année 1962 une desserte de Bordeaux, Marseille *via* Lyon, Strasbourg, a été assurée.

Air Inter a acheté cinq Vickers Viscount et semble attiré par les Super-Broussard aussitôt que ceux-ci seront en service.

En 1962, 112.552 passagers ont été transportés pendant les huit premiers mois contre 51.272 au cours de la même période de 1961. On envisage, pour 1963, 180.000 passagers. Le chiffre d'affaires s'établira probablement aux environs de 19 millions de francs en 1962 contre 9 millions en 1961.

Le déficit net à la charge de la société est évalué à 0,35 million de francs après subvention par les collectivités locales s'élevant à 3,15 millions de francs, contre 2,1 en 1961. L'année 1963 verra l'établissement d'une liaison directe Paris-Marseille, d'une transversale Marseille-Toulouse-Bordeaux et d'une desserte de Saint-Brieuc sur la ligne de Brest.

Le crédit de 2 millions de francs, dont l'inscription est demandée, répond à l'hypothèse d'un déficit de 4 millions de francs pour 1963, pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 30 millions de francs. Signalons les critiques que ne manquent pas de formuler les collectivités chargées de financer partiellement, mais pour un montant cependant élevé, un service qui devrait être un service public assuré par l'Etat.

Compte tenu d'un ticket modérateur de 5 % et de la couverture d'une partie du déficit par les collectivités, cette subvention se justifie.

Le problème d'Air Inter pose pour le futur une série de questions :

Tout d'abord, est-il logique qu'une compagnie strictement métropolitaine s'insère uniquement dans l'hexagone, ce qui amène par exemple, pour desservir Lille—Londres, la Compagnie Air France à affréter des avions à Air Inter (avions qui peuvent déjà être affrétés par Air Inter à Air France) ? Est-il logique également de ne pas déborder sur l'Espagne, sur les Baléares, par exemple à partir de Perpignan ?

Toutes ces questions devront être mises au point en harmonie avec Air France et Air Inter, sans nuire aux intérêts de la Compagnie nationale.

Pour l'instant, la croissance rapide d'Air Inter à l'intérieur de l'hexagone est suffisante pour occuper son activité, mais il faudrait trouver certains accords pour la desserte de villes importantes de notre territoire à partir de villes importantes de territoires étrangers ou vice versa.

Le tableau XVI ci-après indique l'évolution du trafic sur les principales relations de 1961 à 1962.

TABLEAU XVI

Air Inter. — Trafic par relations 1961-1962.

	1961		1962	
	Période d'exploitation 1961.	Nombre de passagers (2 sens).	Période d'exploitation 1962.	Nombre de passagers (2 sens).
Paris—Toulouse .....	Janvier - décembre.	16.802	Janvier - octobre.	27.958
Paris—Pau .....	Janvier - décembre.	4.102	Janvier - octobre.	4.153
Paris—Perpignan .....	Janvier - décembre.	2.234	Juin - septembre.	695
Toulouse—Perpignan .....	Mars - août.	245	Juillet - septembre.	20
Paris—Lyon .....	Mars - décembre.	20.247	Janvier - octobre.	33.432
Paris—Brest .....	Janvier - décembre.	4.406	Janvier - octobre.	5.427
Paris—Lorient .....	Février - décembre.	2.577	Janvier - octobre.	3.136
Lorient—Brest .....	Février - décembre.	203	Janvier - octobre.	220
Lille—Nice .....	Janvier - décembre.	2.368	Janvier - octobre.	2.731
Lille—Lyon .....	Janvier - décembre.	5.146	Janvier - octobre.	7.566
Lyon—Nice .....	Janvier - décembre.	5.609	Janvier - octobre.	9.234
Nantes—Marseille .....	Mai - décembre.	931	Janvier - octobre.	1.548
Nantes—Lyon .....	Mai - décembre.	1.005	Janvier - octobre.	3.384
Nantes—Nice .....	Mai - décembre.	469	Janvier - octobre.	657
Marseille—Nice .....	Mai - décembre.	285	Janvier - octobre.	280
Paris—Clermont .....	Août - décembre.	1.226	Janvier - octobre.	6.151
Nîmes—Perpignan .....	Novembre.	4	»	»
Paris—Nîmes .....	Octobre - décembre.	1.635	Janvier - octobre.	9.666
Nîmes—Clermont .....	Octobre - décembre.	156	Janvier - octobre.	916
Clermont—Perpignan .....	Octobre - novembre.	12	»	»
Paris—Strasbourg .....	»	»	Mai - octobre.	4.709
Paris—Marseille .....	»	»	Mai - octobre.	3.182
Paris—Bordeaux .....	»	»	Mai - octobre.	7.764
Lyon—Marseille .....	»	»	Mai - octobre.	6.604
Pau—Toulouse .....	»	»	Avril - octobre.	103
Sous-total trafic par relations sur lignes permanentes.		69.662		139.536
Sous-total trafic par relations sur lignes saisonnières et vols spéciaux.....		11.036		13.987
Total général.....		80.698		153.523

**Les dépenses en capital.**

a) *Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique.*

(Chapitre 53-22.)

Autorisations de programme demandées..... 6.250.000 F.

Crédits de paiement :

— opérations en cours..... 1.370.000 F.

— mesures nouvelles..... 3.600.000

4.970.000 F.

Le détail des opérations nouvelles prévues est le suivant :

	Autorisations de programme.
<i>Expérimentation et essais de matériel volant :</i>	
Expérimentation des avions légers et planeurs.....	120.000 F.
Expérimentation des moteurs de l'aviation légère.....	150.000
Expérimentation en endurance de l'atterrissage automatique Caravelle .....	2.400.000
Expérimentation en endurance du Max-Holste (version pressurisée).	200.000
Expérimentation en endurance du Paris-III.....	50.000
Expérimentation au banc des réacteurs Pratt et Whitney équipés de pièces fabriquées par S. N. E. C. M. A.....	300.000
Achat et expérimentation d'enregistreurs magnétiques de bord et d'accident pour avions de ligne et amélioration des enregistreurs actuels .....	300.000
<i>Expérimentation et essais de matériel pour la navigation aérienne :</i>	
Expérimentation de moyens d'atterrissage automatique.....	1.500.000
Expérimentation de l'automatisation des centres de contrôle régionaux de la circulation aérienne.....	1.500.000
<b>Total .....</b>	<b>6.520.000 F.</b>

b) *Participation de l'aviation civile et commerciale  
aux dépenses d'études et de prototypes.*

(Chapitre 53-24.)

Autorisations de programme demandées..... 190.000.000 F.

Crédits de paiement :

— opérations en cours....	80.000.000 F.	
— mesures nouvelles.....	80.000.000	
	<hr/>	160.000.000 F.

La principale opération prévue à ce titre est l'étude d'un appareil de transport supersonique pour laquelle est envisagée une dépense de 110 millions de francs.

Les autres opérations projetées sont :

Etudes de modernisation de la Caravelle.....	60.000.000 F.
Etudes de perfectionnement du Super-Broussard (cellule et groupe motopropulseur).....	10.000.000
Etudes diverses.....	10.000.000

c) *Equipement des aéroports et routes aériennes  
dans la Métropole.*

(Chapitre 53-90.)

Autorisations de programme demandées..... 75.000.000 F.

Crédits de paiement :

— opérations en cours....	39.000.000 F.	
— mesures nouvelles.....	34.000.000	
	<hr/>	73.000.000 F.

La répartition envisagée des opérations nouvelles est la suivante :

Bases aériennes.....	30.000.000 F.
Télécommunications .....	28.470.000
Circulation aérienne.....	6.530.000
Météorologie nationale.....	10.000.000

d) *Équipement des écoles et stages.*

Autorisations de programme demandées.....	2.400.000 F.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	1.440.000 F.
— mesures nouvelles.....	960.000
	<hr/> 2.400.000 F.

La répartition envisagée des autorisations de programme est la suivante :

TRAVAUX

Agrandissement d'un bâtiment technique abritant un simulateur radar .....	70.000 F.
Reconstruction de deux bâtiments provisoires.....	330.000

GROS MATÉRIEL

Complément au simulateur radar de trafic.....	800.000
Dispositif d'identification des échos d'avion par radars secondaires.....	110.000
Matériel de laboratoire, de travaux pratiques et mobilier scolaire.....	1.090.000

e) *Équipement de la formation aéronautique et des transports.*

(Chapitre 56-70.)

Autorisations de programme demandées.....	10.750.000 F.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	8.300.000 F.
— mesures nouvelles.....	5.200.000
	<hr/> 13.500.000 F.

Le détail des opérations nouvelles prévues est donné ci-après :

### TRAVAUX

#### *Centre de Saint-Yan :*

Allongement de la piste de 200 m et du taxiway.....	300	
Travaux de génie civil pour l'installation de l'I. L. S....	50	
Travaux de voirie.....	100	
5 logements pour les cadres.....	200	
		650

#### *Région parisienne :*

Poursuite des travaux d'équipement sur les 4 aérodromes prévus au plan de décentralisation du vol à voile, construction de 2 bâtiments d'hébergement pour les jeunes .....		160
Equipement de C. I. C. de parachutisme : construction de bâtiments d'hébergement dans deux nouveaux centres.		200
Construction et transfert de hangars : 25 hangars 20×15 et 15 abris démontables 13×30.....		700

### MATÉRIEL FIXE

Remorque à planeurs pour les centres nationaux.....	20
Matériel pour la section d'études et d'expérimentation....	20
Outillage des centres et équipements laboratoire.....	200
Link-trainer .....	500
Matériel d'hébergement.....	50
Matériel d'instruction et d'aéromodélisme.....	120

### MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

#### *Flotte de centre-école de Saint-Yan :*

5 avions Beechcraft D. 18 400×5.....	2.000
Rechanges moteurs, hélices (3 moteurs, 4 hélices).....	200
Compléments d'équipement radio sur 10 avions Beechcraft 40×10 .....	400

Équipement radio complémentaire pour 4 MS 733 existante VOR et radio-compass 38×4.....	150
Complément équipement radio-navigation sur avions MS 760 27,5×4 .....	110
Modifications sur 3 avions MS 160.....	200
6 moteurs Marbore-VI pour avions MS 760.....	510

*Flotte de transport du Bourget :*

Transformation avions DC 3.....	250
Rechanges radio de première dotation.....	550

*Flotte légère commune aux autres centres :*

Vol à moteur :

Un avion à ski et rechanges.....	300
Renouvellement bimoteurs : 2 avions + rechanges.....	800
Radio, oxygène, instruments de bord.....	250

Vol à voile :

Planeurs motorisés, première tranche de 10 appareils....	260
Avions remorqueurs, modernisation d'une première tranche de 20 MS 502.....	800
Radio + oxygène, instruments de bord.....	150
Parachutes de sauvetage 100 équipements (100×2).....	200

Parachutisme :

Avions largueurs : 4 avions à 75 = 300.....	»
Équipements de sauts + rechange = 700.....	1.000

f) *Équipement des aéroports et routes aériennes  
hors de la Métropole.*

(Chapitre 58-90.)

Autorisations de programme demandées.....	25.000.000 F.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	12.000.000
— mesures nouvelles.....	12.000.000
	<hr/>
	24.000.000 F.

La décomposition des opérations nouvelles est la suivante :

Bases aériennes.....	12.000.000 F.
Télécommunications .....	3.780.000
Circulation aérienne.....	4.220.000
Météorologie nationale.....	5.000.000

g) *Logements familiaux hors de la Métropole.*

(Chapitre 58-94.)

Autorisations de programme demandées.....	1.200.000 F.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	900.000
— mesures nouvelles.....	600.000
	<hr/>
	1.500.000 F.

La seule opération nouvelle envisagée est la construction, ou l'achat, de 12 logements familiaux dans les départements et territoires d'outre-mer.

h) *Subventions pour l'achat de matériel aéronautique.*

(Chapitre 63-20.)

Autorisations de programme demandées.....	2.880.000 F.
Crédits de paiement (mesures nouvelles).....	2.880.000

Ces crédits sont destinés au remboursement par l'Etat à la Compagnie nationale Air France d'une partie des règlements faits par cette compagnie pour l'achat des appareils Breguet 763.

i) *Subventions pour l'acquisition d'appareils légers.*

(Chapitre 66-70.)

Autorisations de programme demandées.....	5.900.000 F.
Crédits de paiement :	
— opérations en cours.....	1.600.000
— mesures nouvelles.....	4.700.000
	<hr/>
	6.300.000 F.

La répartition des mesures nouvelles est la suivante :

Primes pour l'achat d'avions.....	4.500.000 F.
Primes pour l'achat de planeurs.....	1.000.000
Primes pour l'achat de parachutes.....	400.000

j) *Participation de l'Etat 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 s'élèvent à 350.000 F et les crédits de paiement à 300.000 F.

k) *Participation de la France 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.)

Les autorisations de programme demandées à ce titre s'élèvent à 25 millions de francs et les crédits de paiement à 24 millions, dont 12 millions au titre des opérations en cours et 12 millions pour les mesures nouvelles.

#### OBSERVATIONS PARTICULIÈRES SUR LES DÉPENSES EN CAPITAL

##### *Modernisation de la Caravelle et étude d'une Super-Caravelle supersonique.*

L'apparition du Boeing 727 a certainement porté un coup assez sérieux aux commandes de Caravelle, surtout outre-Atlantique, malgré les qualités universellement reconnues de cet appareil. Si nous ajoutons à cela certaines difficultés financières des compagnies, telle que la T. W. A., qui ont fait renoncer cette compagnie à son option, nous avons le droit de manifester quelque inquiétude quant à la fabrication de ces appareils. Leur modernisation a pourtant apporté des améliorations très sensibles. Elles consistent à augmenter légèrement la vitesse avec une vitesse d'atterrissage égale à poids plus élevé, à augmenter de dix passagers la capacité et de la munir du moteur à double flux Pratt et Whitney, plus

moderne, plus silencieux et plus économique. Quant à l'avion supersonique qui serait construit en deux versions, l'une moyen-courrier, Paris—Dakar par exemple, l'autre capable de faire Paris—New York ou Londres—New York, le principe de ces études a été mis au point par un accord franco-britannique avec un partage 50 %/50 % de la responsabilité.

Du côté français y participeraient Sud-Aviation et la S. N. E. C. M. A. Si tout va bien, le prototype pourrait voler en 1966 et l'exploitation commencer en 1970.

### *Super-Broussard.*

C'est un modèle pressurisé, typé 262, qui paraît avoir la faveur de la clientèle éventuelle et son premier vol est imminent.

### *Bases aériennes (chapitre 53-90).*

Nous estimons qu'à l'heure actuelle, et notre mission d'information nous en a donné, s'il en était besoin, la confirmation, tout doit être subordonné à la sécurité. C'est ainsi qu'il est indispensable d'équiper les aérodromes en aides visuelles, en aides radio-électriques et, en particulier pour les aérodromes à grande circulation, en I. L. S. avec Glyde fournissant à la fois une aide directionnelle et des indicateurs de pente.

Nous n'enregistrons pas cette année des équipements de grandes opérations. Il s'agit plutôt d'achever des travaux qui ont déjà été engagés et qui font partie du IV<sup>e</sup> Plan.

Mais on ne saurait négliger pour autant les objectifs définis plus haut, auxquels nous ajouterons la couverture radar, l'amélioration de l'acheminement des messages par automatisation et les améliorations de la météorologie.

A ce point de vue, nous rappelons que nous avons demandé très vivement que Pointe-à-Pitre soit dotée d'un I. L. S. avec Glyde, ce qui est maintenant décidé, que les balises à moyenne fréquence de 50 watts soient remplacées par des balises de 300 watts sur les terrains des Antilles, que, à Tahiti, il soit recherché un terrain de dégagement permettant en même temps de desservir les Tuamotou, et éventuellement les Gambier.

Toujours pour Tahiti, il nous paraît indispensable d'installer le plus rapidement possible un I. L. S. ; enfin, l'amélioration du terrain de Nouméa-Tontouta nous paraît d'une urgence extrême.

Notre rapport demande à l'armée de prêter un camion radar pour voir dans quelle mesure il pourrait améliorer les conditions d'atterrissage.

Nous demandons également que des études soient poussées pour savoir jusqu'à quel point un I. L. S. pourrait fonctionner sur cet aérodrome malgré la présence de massifs constitués de minerais de fer.

Quant à la météorologie, elle devrait être améliorée en Polynésie et dans les Antilles par la multiplication de centres mieux dotés.

Le personnel qui équipe les centres existants s'occupe dans des conditions parfois difficiles et nous pensons qu'il convient, tout en lui rendant hommage, de lui fournir les éléments nécessaires à son travail.

### Air Union.

Par la Convention d'Air Union, sous la forme du projet que le Gouvernement français va incessamment communiquer à ses partenaires, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France et l'Italie décident que les compagnies aériennes de leur nationalité constituent un organisme de coopération, dénommé Air Union, pour exploiter en commun les trafics aériens apportés par ces Etats à cet organisme.

Les trafics aériens ainsi apportés sont définis dans la Convention et ne comprennent, en ce qui concerne notre pays :

— ni le trafic domestique à l'intérieur de la Métropole ou entre les différents territoires de la République ;

— ni le trafic entre, d'une part, les territoires de la République et, d'autre part, les Etats africains d'expression française, la République malgache et l'Algérie ;

— ni le trafic entre, d'une part, les territoires français d'Océanie et, d'autre part, certains pays étrangers (Tahiti — Los Angeles et Tahiti — Honolulu notamment).

La capacité de transport à offrir pour assurer les trafics ainsi apportés est définitivement partagée à partir du moment où elle atteindra un certain seuil, selon les quotas suivants :

France .....	34 %.
Allemagne .....	30 %.
Italie .....	26 %.
Belgique .....	10 %.

Le projet de Convention règle également les rapports entre Air Union et le Haut Comité intergouvernemental, émanation des gouvernements chargée en particulier d'exercer une tutelle conjointe sur l'association entre compagnies.

C'est dans le cadre de cette tutelle qu'est prévue l'approbation des prévisions financières correspondant au plan d'expansion d'Air Union.

Quant au mécanisme financier propre à Air Union, ses principes, posés dans les statuts de l'Association, sont :

— la mise en commun des recettes résultant de l'exploitation des trafics apportés ;

— la rémunération par Air Union, selon des modalités différentes selon les types de frais, des services de transport rendus par les compagnies à Air Union ;

— le partage entre les compagnies, selon les quotas, du solde résultant de la différence entre, d'une part, lesdites recettes, d'autre part, lesdites dépenses, auxquelles sont ajoutées les dépenses propres à l'organisme de coopération.

## **Eurocontrol.**

La question est maintenant très avancée, puisque la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), signée à Bruxelles, le 13 décembre 1960, a déjà été ratifiée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. L'Assemblée Nationale l'a également approuvée dans sa séance du 27 décembre 1962 et le projet de loi de ratification viendra prochainement en discussion au Sénat :

Cette création comporte une particularité assez curieuse :

La Convention est en effet signée entre :

La République fédérale d'Allemagne ;

Le Royaume de Belgique ;

La République française ;

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;

Le Grand Duché de Luxembourg ;

Le Royaume des Pays-Bas.

L'Italie n'y figure pas.

Il est inutile de souligner l'urgence de cette création ou plutôt de la codification de ce qui existe partiellement dans les faits au moment de l'essor de l'aviation subsonique et à l'avant-veille de l'aviation supersonique.

Eurocontrol comportera :

Une Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne ;

Une Agence des services de la circulation aérienne.

Le siège est fixé à Bruxelles.

Cette organisation s'occupe de la circulation aérienne, aussi bien des aéronefs civils que militaires.

Elle a des objectifs très étendus sur :

La sécurité ;

L'écoulement du trafic ;

L'établissement de normes de réglementation ;

L'établissement d'aides à la navigation, de moyens de télécommunications et d'équipement.

Elle interviendra même pour l'uniformisation des tarifs et redevances. Elle étudiera les moyens de financement des investissements. Les décisions doivent être prises à l'unanimité. Les directives sont formulées à la majorité des voix des parties contractantes, avec une pondération tenant compte du produit national brut.

Le rapport n° 36 de M. Pinton vient en discussion sur ce sujet au Sénat et nous y renvoyons les lecteurs du présent rapport pour information plus détaillée.

### Conclusion.

La Commission des Finances n'a apporté aucune modification au budget de l'aviation civile qui lui était présenté, mais elle a examiné très attentivement ce budget et de nombreuses observations ont été faites par un certain nombre de membres de cette Commission.

Sont intervenus, en particulier, *M. Roubert*, Président de la Commission, *M. Pellenc*, Rapporteur général, *M. Lachèvre*, *M. Bonnefous* et *M. Louvel*.

Les points qui ont retenu plus particulièrement l'attention sont les suivants :

1° Discordance entre les objectifs prévus au Plan et les crédits inscrits au budget. Le retard de plus en plus grand que nous prenons dans ce domaine et surtout dans l'équipement de l'infrastructure entraîne une responsabilité considérable qui affecte la sécurité au moment où le développement de cette infrastructure n'est pas parallèle à celui du matériel volant.

Quand on songe qu'il suffit de 1.500.000 francs pour installer un I. L. S. avec Glyde qui, sans apporter une solution totale à la sécurité, apporte cependant un élément important au guidage des avions dans les manœuvres délicates d'atterrissage, il serait regrettable de retarder l'équipement des aérodromes principaux recevant des quadrijets de cet élément d'aide à l'atterrissage.

Bien entendu, il ne s'agit que d'une fraction de l'infrastructure, mais elle nous apparaît comme essentielle.

2° L'avenir de nos écoles de formation aéronautique nous paraît devoir être examiné de très près si nous ne voulons pas que l'incorporation légitime des éléments venus d'Algérie n'entraîne un vieillissement de notre personnel navigant et au sol.

3° Les fonctionnements de l'A. S. E. C. N. A. et de l'O. G. S. A. ont été soigneusement examinés.

Il est encore trop tôt pour se prononcer sur les résultats de l'O. G. S. A. qui vient à peine d'entrer en service, mais il est certain que les charges qui pèsent sur l'A. S. E. C. N. A. devraient se résorber plus rapidement par une contribution croissante des états africains qui y adhèrent.

Dans le même ordre d'idées la constitution d'Air Afrique va poser à nos compagnies françaises des problèmes délicats en les privant d'un trafic parmi les plus importants ce qui ne va pas manquer de peser sur leurs résultats financiers.

De même la répartition des trafics entre compagnies privées et compagnies nationales devrait être étudiée de manière à ne pas faire porter sur une seule d'entre elles la perte de trafic qui va résulter du développement d'Air Afrique.

4° La question de l'Aéroport de Paris a donné lieu à un débat assez long. En dehors des quelques erreurs qui ont été commises sur Orly, et en particulier l'abandon d'une desserte ferroviaire dont le principe avait pourtant été décidé, l'implantation d'un nouvel aérodrome à Roissy-en-France, a fait l'objet d'observations concernant la relative proximité de cet aérodrome conçu pour prendre le relais d'Orly quand celui-ci deviendra saturé, c'est-à-dire entre 1970 et 1980 et aussi pour accueillir les avions supersoniques dont le bruit serait intolérable à Orly.

Il ne faudrait pas commettre pour ce nouvel aérodrome l'erreur qui a fait implanter de nouvelles cités aux environs mêmes de l'aérodrome et il a été fait observer que le choix d'un terrain peut-être plus lointain mais bien desservi par route et par fer permettrait une vue d'avenir du problème s'étendant sur de plus nombreuses années.

5° La situation financière de notre Compagnie nationale a retenu l'attention de notre Commission.

Cette situation financière est affectée à la fois par les coefficients de remplissage en diminution par suite de l'apparition des quadri-jets, par une concurrence de plus en plus âpre des compagnies étrangères, par la croissance rapide de compagnies telles que la Lufthansa et Alitalia et également par les bouleversements qui se sont produits en Afrique et à Madagascar.

C'est la raison pour laquelle notre Commission souhaite très vivement voir mettre en application le plus tôt possible les accords d'Air Union de manière à assurer une coordination plus étroite,

à abandonner des dessertes qui peuvent faire double emploi et à mettre en commun du matériel particulièrement coûteux en réduisant le volume total des investissements.

6° Il nous a été signalé qu'à la suite de la constitution du réseau malgache de la Madair la desserte de La Réunion s'effectuait dans de bien moins bonnes conditions qu'auparavant, ce qui entraînait l'île Maurice à chercher à assurer sa propre desserte par la B. O. A. C. (ligne Londres—Rome—Khartoum—Nairobi Maurice en Comet 4 à raison d'une fréquence par semaine.

Les services sont assurés à partir de Tananarive et en correspondance deux fois par semaine par Super Starliner entre Tananarive, Saint-Denis et Port-Louis ; deux autres lignes sans correspondance directe avec la Métropole relient Saint-Denis à Tananarive et à l'île Maurice (Super star), d'autre part à Tamatave et Tananarive (Madair).

Il en résulte une perte certaine de prestige et des inconvénients politiques dans cette partie de l'Océan Indien. De même il a été souligné combien il devenait urgent d'améliorer la desserte de la Guyane à partir de Pointe-à-Pitre si l'on voulait favoriser le développement, à la fois des Antilles et de la Guyane.

7° Notre Commission a enregistré avec satisfaction le développement de la Compagnie Air-Inter. Elle estime qu'il ne s'agit là que d'un début, les Français n'ayant pas encore pris l'habitude de se déplacer en avion à l'intérieur de l'hexagone.

Il n'empêche que des modalités d'application devront être recherchées pour permettre certaines liaisons avec nos proches voisins à partir des villes périphériques françaises.

8° Enfin si notre Commission se réjouit des accords intervenus avec la Grande-Bretagne pour l'avion supersonique, elle pense qu'il conviendra d'avoir à notre disposition, étant donné les sujétions des avions de cette vitesse, un appareil d'un rayon d'action suffisant pour que sa mise en altitude puisse être correctement effectuée sans nuire aux populations au moment du passage du son.

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre Commission vous recommande l'adoption du budget de l'Aviation Civile.

## ANNEXE A

### STAGES DE FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT

#### Nature des différents types de stages désignés par les lettres A, B, C, T.

Le contrat conclu le 20 septembre 1955 entre le Ministre chargé de l'Aviation marchande et la Compagnie nationale Air France, pris en application du décret n° 55-32 du 7 janvier 1955 relatif aux obligations imposées dans l'intérêt général à la Compagnie nationale, chargeait celle-ci de la formation des pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble des compagnies françaises de transport aérien. Dénoncé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1959, ce contrat a été remplacé par un contrat provisoire intéressant les stages se déroulant en 1960, 1961 et 1962. Un projet de contrat de même nature est actuellement soumis au Ministère des Finances : son objet essentiel est de fixer les modalités de financement de la formation des pilotes de ligne des catégories :

- A (formation *ab initio* de jeunes gens sans expérience aéronautique).
- B (formation intéressant les candidats d'origine militaire).
- C (formation théorique concernant les pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe en service dans les compagnies de transport).
- T (formation pratique complétant le stage C).

Les stages des catégories B, C et T sont confiés entièrement à la Compagnie nationale Air France/S. F. P.—le Bourget. En ce qui concerne les stages de catégorie A, l'arrêté du 13 octobre 1959 confie la formation des jeunes pilotes au S. G. A. C.

#### Stage de formation des pilotes de ligne (catégorie A).

Les stages A correspondent à la formation *ab initio* des pilotes de ligne.

Le déroulement de ce stage est le suivant :

Le recrutement est organisé par l'E. N. A. C. en liaison avec le Centre national de Saint-Yan et s'opère parmi les candidats masculins de nationalité française, âgés de dix-huit à vingt et un ans, titulaires du baccalauréat complet et ayant satisfait aux très sévères conditions médicales requises.

Le concours organisé chaque année par l'E. N. A. C. comprend des épreuves écrites et orales ainsi qu'un examen psychotechnique. Son niveau est celui des classes de mathématiques supérieures (A ou B), de navale 1 et de E. N. S. I. (A ou B).

La sélection en vol se déroule à Saint-Yan ; elle est destinée à apprécier l'aptitude au pilotage des candidats « admissibles ».

Les élèves pilotes de ligne ainsi désignés entrent à l'E. N. A. C. pour une période de seize mois au cours de laquelle ils sont préparés aux épreuves théoriques des examens de pilote professionnel, de la qualification générale de radiotéléphonie, de la qualification de vol aux instruments et de pilote de ligne.

Les stagiaires rejoignent ensuite le centre de Saint-Yan pour une période de quatorze mois pendant laquelle ils se préparent et passent les épreuves pratiques en vol des examens de pilote professionnel et de l'I. F. R. (vol aux instruments).

Les stagiaires qui sont alors du niveau du pilote professionnel de 1<sup>re</sup> classe entrent à la S. F. P.—le Bourget où, pendant un an, la Compagnie nationale Air France leur fait subir la préparation aux épreuves pratiques en vol du brevet et de la licence du pilote de ligne.

En outre, les stagiaires sont qualifiés sur un type d'appareil utilisé dans le transport aérien commercial.

La formation des P. L. de catégorie A dure environ trois ans et demi. A l'issue de cette formation, les jeunes P. L. doivent accomplir leurs obligations militaires, qu'ils effectuent dans l'armée de l'air, en principe, comme pilotes.

#### **Stages de formation des P. L. (catégorie B).**

Le recrutement est confié à l'école des pilotes de ligne du Bourget. Elle intéresse les candidats d'origine militaire, car elle s'adresse aux titulaires de la licence de pilote professionnel ou du brevet de pilote militaire âgés de moins de vingt-huit ans (totalisant au moins 600 heures de vol). Les candidats doivent satisfaire à un concours comprenant notamment des épreuves écrites (de mathématiques, physique, électricité) et être reconnus physiquement aptes à l'issue d'une visite médicale particulièrement sévère.

Les élèves sont préparés sur le plan théorique et pratique à l'examen de pilote de ligne par l'école du Bourget pendant un stage d'une durée approximative de vingt à vingt-deux mois. Après une reprise en main sur bimoteur léger, l'instruction en vol, qui a lieu sur appareils DC 3 pour le vol aux instruments, puis sur quadrimoteur ou bi-réacteur de transport, se termine par un entraînement en ligne.

#### **Stages de formation des P. L. (catégories C et T).**

Cette formation concerne les pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe en service dans les compagnies de transport en qualité de copilotes, choisis suivant leurs aptitudes générales et à la suite d'un examen.

Pendant quatre mois, les pilotes sont préparés aux épreuves théoriques de l'examen de pilote de ligne. S'ils sont reçus à ces épreuves, ils suivent pendant huit mois environ un entraînement en vol appelé stage T.

Ce stage consiste en un rappel des principes du pilotage sur bimoteur et vol aux instruments ; il comporte également la qualification de ces pilotes sur quadrimoteur ou biréacteur et une instruction en ligne.

Au terme de ce stage, les pilotes subissent les épreuves pratiques de l'examen de pilote de ligne.

## ANNEXE B

---

### TABLEAU COMPARATIF DES REDEVANCES PASSAGERS EXIGIBLES SUR LES PRINCIPAUX AEROPORTS EUROPEENS

---

Taux de change au 1<sup>er</sup> août 1962.

1 couronne danoise.....	0,714 F.
1 livre anglaise.....	13,823 F.
1 lire italienne.....	0,0078 F.
1 drachme grec.....	0,163 F.
1 couronne norvégienne.....	0,691 F.
1 couronne suédoise.....	0,954 F.
1 franc suisse.....	1,129 F.
1 florin hollandais.....	1,363 F.

#### NOTA

Selon certaines informations recueillies notamment dans la presse spécialisée et dont l'Administration française s'efforce d'obtenir confirmation officielle, le taux de la redevance due par les passagers à destination de l'étranger aurait été porté récemment sur les aéroports suédois à 15 couronnes suédoises, soit 14,31 F.

**Régimes particuliers (provisoires).**

ESPAGNE. — Tarif du 16 janvier 1958 (fourni par la Compagnie Iberia).

*Lignes internationales.*

A. — *Taxe espagnole d'Etat.*

La taxe est calculée en fonction du prix du billet selon le barème suivant :

		<i>Prix des billets.</i>	<i>Montant de la taxe.</i>
de 1 à	5 pesetas ..	(0,12 F à 0,59 F).	0,25 pesetas..... (0,03 F).
de 5,01 à	25 pesetas ..	(0,59 F à 2,94 F).	0,50 pesetas..... (0,06 F).
de 25,01 à	50 pesetas ..	(2,94 F à 5,87 F).	1,50 pesetas..... (0,17 F).
de 50,01 à	100 pesetas ..	(5,87 F à 11,75 F).	3,00 pesetas..... (0,35 F).
de 100,01 à	250 pesetas ..	(11,75 F à 29,37 F).	4,50 pesetas..... (0,52 F).
de 250,01 à	500 pesetas ..	(29,37 F à 58,75 F).	7,50 pesetas..... (0,88 F).
de 500,01 à	1.000 pesetas ..	(58,75 F à 117,50 F).	15,00 pesetas..... (1,76 F).

Au-dessus de 1.000 pesetas, 1,50 pesetas (0,17 F) est perçue par 100 pesetas (11,75 F) ou fraction de la valeur du billet.

Pour un billet Madrid—Paris, la taxe est de 39 pesetas, soit 4,58 F.

B. — *Taxe sur les transports.*

Une redevance de 16 pesetas (1,88 F) est due par tout passager de service continental. Elle s'élève à 21 pesetas (2,47 F) par passager de service intercontinental. Cette redevance est applicable quel que soit le lieu d'émission des billets, qu'ils soient émis en Espagne à destination de l'étranger ou à l'étranger à destination de l'Espagne.

PORTUGAL (LISBONNE).

Cette redevance en vigueur depuis 1942 doit être prochainement remaniée (voir 14<sup>e</sup> conférence W. E. A. A., Lisbonne, juin 1962).

La redevance est fonction du prix du billet :

jusqu'à 1.000 escudos.....	(171,40 F)	Taxe : 40 escudos (6,86 F).
de 1.000 à 2.000 escudos..	(171,40 à 342,80 F)	Taxe : 60 escudos (10,28 F).
de 2.000 à 4.000 escudos..	(342,80 à 685,60 F)	Taxe : 100 escudos (17,14 F).
de 4.000 à 8.000 escudos..	(685,60 à 1.371,20 F)	Taxe : 160 escudos (27,42 F).
de 8.000 à 12.000 escudos..	(1.371,20 à 2.056,80 F)	Taxe : 180 escudos (30,85 F).
au-dessus de 12.000 escudos.	(2.056,80 F)	Taxe : 240 escudos (41,14 F).

Pour un trajet Lisbonne—Paris, la redevance est de 100 escudos (17,14 F). La redevance est incluse dans le prix du billet. Dans l'ensemble, la redevance varie donc de 7 F à 41 F, son rapport est de 48 % de la taxe d'atterrissage.

Sur les taxes aériennes, les vols de tourisme et les vols à l'intérieur du territoire portugais, une redevance égale à 5 % du prix du billet de passager (et du fret) est perçue à titre de redevance d'aéroport.

Les Compagnies collectent le montant de la redevance et, chaque mois, elles remettent le produit de la redevance à l'Aéroport.

MODALITES D'APPLICATION	FRANCE	DANEMARK	GRANDE-BRETAGNE	GRECE	ITALIE	IRLANDE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	
	Aéroport de Paris.				Rome et autres aéroports.	Dublin.	Oslo.	Schiphol.		Genève-Zurich.	Bâle-Mulhouse.
Sources .....	Arrêtés des : — 11 octobre 1954. — 12 novembre 1955. — 19 juillet 1958.	Tarifs d'aéroport du 22 mars 1958.	Notam du 23 mars 1959, 11 <sup>e</sup> conférence W.E.A.A.	Protocole du 21 novembre 1960.	Loi n° 24 du 9 janvier 1956 et décret du 19 octobre 1956.	Memorandum, 14 <sup>e</sup> conférence W.E.A.A., juin 1962.	Notam du 6 mai 1958, 11 <sup>e</sup> conférence W.E.A.A.	Lettre du 23 novembre 1961 du directeur de l'aéroport de Schiphol.	Publication d'informations aéronautiques du 1 <sup>er</sup> janvier 1961.	Règlement F. A. L. 3 janvier-1 <sup>er</sup> juin 1960.	Office fédéral de l'Air, A. I. P. du 1 <sup>er</sup> janvier 1960.
Taux de la redevance .....	Métropole ..... 3 F Angleterre, Bénélux, Suisse, Algérie..... 4 F. Europe, Tunisie, Maroc ..... 5 F. Autres destinations .. 15 F.	7 CD (5 F) par passager à destination de l'étranger.	7 sh. 6 d. (5,20 F) par passager à destination de l'étranger.	30 drachmes (4,90 F) par passager à destination de l'étranger.	Rome : 700 liras par passager (5,50 F). Autres aéroports : 500 liras par passager (4 F).	7 sh. 6 d. (5,20 F) par passager à destination de l'étranger.	7 CN (4,80 F) par passager à destination de l'étranger.	Belgique, Luxembourg, Cologne, Dusseldorf : 2 dfl (2,75 F). Europe : 4 dfl (5,50 F). Autres aéroports : 6 dfl (8,25 F).	5 CS (4,80 F) par passager à destination de l'étranger.	3 F suisses (3,40 F) par passager à destination de l'étranger.	3 F suisses (3,40 F) pour les passagers enregistrés dans le secteur suisse ; 3 NF pour les passagers enregistrés dans le secteur français.
Réductions .....	1/2 tarif pour les enfants et les passagers bénéficiant d'une réduction comprise entre 50 % et 90 % sur le prix du billet.	2 CD (1,40 F) sur le parcours Copenhague—Malmö.	Ristourne de 5 % pour certaines catégories de passagers qui ne peuvent utiliser toutes les facilités à l'usage des voyageurs.	»	50 % pour les enfants de 2 à 12 ans.	Enfants de 2 à 12 ans : 5 sh. (3,45 F). Passagers à destination de : Belfast, île de Man, Blackpool, Liverpool : 5 sh. par passager (3,45 F).	»	»	1,5 CS (1,45 F) sur le parcours Malmö—Copenhague.	»	»
Exonérations .....	Passagers en transit, enfants et passagers bénéficiant d'une réduction au moins égale à 90 % sur le prix du billet.	Passagers en transit et enfants de moins de 2 ans.	Passagers en transit.	Enfants de moins de 12 ans. Passagers en transit. Fonctionnaires.	Passagers en transit ne quittant pas l'aérogare.	Enfants de moins de 2 ans. Passagers en transit : — ne quittant pas l'aérogare ; — repartant dans les 24 h. pour un troisième pays ; — membres des équipages.	Passagers en transit et enfants de moins de 2 ans.	Passagers en transit. Passagers à destination d'un aéroport hollandais. Enfants de moins de 12 ans. Passagers service. Passagers bénéficiant d'une réduction d'au moins 90 % sur le prix du billet. Membres de la famille royale hollandaise.	Passagers en transit ne quittant pas l'aérogare. Enfants de moins de 2 ans.	Passagers en transit. Fonctionnaires. Enfants de moins de 12 ans.	Passagers du trafic intérieur suisse. Passagers bénéficiant d'une réduction de plus de 50 % sur leur billet. Enfants de moins de 12 ans. Passagers en transit qui ne sortent pas de l'enceinte de l'aéroport.
Modalités de perception .....	La perception s'effectue par le système de la vignette. Les vignettes sont vendues par l'aéroport aux compagnies débitrices de la redevance. Celles-ci agrafent les vignettes sur le billet vendu au passager. Le contrôle s'effectue par oblitération d'un coupon de la vignette qui est agrafée sur la carte d'embarquement lors de l'enregistrement du passager.	La perception est assurée par la Compagnie S. A. S. qui dispose à cet effet d'un guichet spécial. Redevance en vigueur depuis le 15 avril 1958.	La redevance est perçue pour le compte de l'aéroport par l'intermédiaire des compagnies aériennes qui reçoivent une commission de 7 %. Le contrôle se fait simplement par les cartes d'embarquement qui, collectées par les compagnies aériennes, sont ensuite remises à l'aéroport.	»	La redevance est payable par le transporteur qui peut s'en faire rembourser le montant par le passager. La redevance est perçue par l'aéroport au vu du manifeste passager ou de la déclaration générale.	La redevance est perçue pour le compte du Département des transports par les compagnies aériennes, principalement la Compagnie Aer Lingus, qui pourvoit en vignettes les autres compagnies, les agences de voyage et les aéroports. Le Département rembourse à Aer Lingus les frais d'impression des vignettes et de leur recouvrement. Les autres compagnies ou les agences de voyage reçoivent une ristourne de 5 % sur les vignettes qu'elles délivrent.	L'aéroport remet les vignettes à la Compagnie S.A.S. qui est chargée de les vendre et de collecter l'argent. L'aéroport fait un contrôle une ou deux fois par an.	La redevance est due non par le transporteur, mais par le passager. Elle est perçue directement par un préposé de l'aéroport placé avant le contrôle de police. Le paiement est constaté par une marque apposée sur la carte d'embarquement. Toutefois la Compagnie K.L.M. accepte de percevoir la redevance dans ses agences de ville pour les passagers qu'elle transporte. Le paiement est alors constaté par une marque apposée sur le billet.	La redevance est payée par la compagnie au vu d'un état remis à chaque vol. La compagnie est autorisée à se faire rembourser par le passager. A Stockholm, la S. A. S. opère pour le compte de toutes les compagnies. Elle reçoit gratuitement de l'aéroport les tickets qu'elle remet au passager contre paiement de la redevance. L'aéroport est payé par la S. A. S. une fois par an. Le capital qu'elle détient ainsi lui vaut un intérêt qui compense ses charges particulières à ce titre.	Les compagnies reçoivent les vignettes des aéroports et les délivrent aux voyageurs au moment de l'enregistrement. La vignette collée sur la carte d'embarquement est vérifiée et oblitérée par les services de police lors du passage au filtre des formalités. La direction de l'aéroport fait des contrôles inopinés. Les compagnies ne reçoivent aucune ristourne de la part de l'aéroport pour assurer la vente des vignettes.	

## ANNEXE C

---

### TABLEAU COMPARATIF DES REDEVANCES D'ATTERRISSAGE APPLICABLES A CERTAINS TYPES D'AVIONS DANS DIVERS PAYS D'EUROPE OCCIDENTALE

---

Taux de change au 20 juillet 1962.

1 livre anglaise .....	13,823
1 couronne danoise .....	0,714
1 couronne norvégienne .....	0,691
1 couronne suédoise .....	0,954
1 lire italienne .....	0,00789
1 franc belge .....	0,0987
1 florin hollandais .....	1,363
1 mark allemand (Ouest).....	1,234
1 franc suisse .....	1,129
1 shilling autrichien .....	0,189

---

Ce tableau concerne exclusivement la redevance d'atterrissage, à l'exclusion de la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage (balisage).

Or, dans certains pays cette dernière redevance est très élevée. En Belgique notamment son taux est de 25 F belges la tonne pour les aéronefs d'un poids supérieur à 2 tonnes. A titre d'exemple, un aéronef du type Caravelle paye sur l'aérodrome de Bruxelles une redevance d'éclairage de 106 F au lieu de 45 F sur les grands aéroports français.

AERONEFS 1	POIDS maximum au décollage. 2	FRANCE 3		DANEMARK (Copenhague). 4		NORVEGE (Oslo). 5		SUEDE (Stockholm). 6		ITALIE (Rome) (1). 7		ALLEMAGNE OCCIDENTALE (Francfort-sur-le-Main). 8		GRANDE BRETAGNE 9		BELGIQUE (Bruxelles). 10	HOLLANDE (Amsterdam). 11	AUTRICHE 12	IRLANDE (Dublin). 13	SUISSE	
		International.	National.	International.	National.	International.	National.	International.	National.	International.	National.	International.	National.	Intercontinental.	Standard.	Unique.	Unique.	Unique.	Unique.	Unique.	Unique.
Date d'application du tarif .....		1 <sup>er</sup> septembre 1959.		1 <sup>er</sup> avril 1958.		Mai 1958.		1 <sup>er</sup> avril 1958.		Janvier 1957.		1 <sup>er</sup> avril 1962.		1 <sup>er</sup> avril 1961.		Mars 1954.	15 septembre 1961.	1 <sup>er</sup> janvier 1958.	Octobre 1957.	1 <sup>er</sup> janvier 1960.	1 <sup>er</sup> juin 1959.
Désignation du tarif .....																					
Douglas DC 3.....	Tonnes. 11,830	57,60	14,40	79,84	72,11	82,22	69,85	82,82	68,06	56,80	28,40	116	900	107,64	107,64	76,98	51,11	81,38	102,26	49,50	54,19
Nord 2508.....	22	105,60	55,20	147,62	133,32	152,22	129,14	153,12	125,84	104,14	52,07	213	165	386,48	227,79	141,14	112,44	149,21	219,34	94,50	99,35
Convair 440 « Metropolitan ».....	22,270	110,40	60,00	149,63	135,13	154,09	130,90	155,20	127,55	108,88	54,44	222	172	386,48	227,79	147,56	117,64	172,40	223,81	99,00	103,86
Vickers « Viscount 810 ».....	30,620	177,60	126,00	205,99	186,04	212,13	180,20	213,67	175,60	160,96	80,48	300	232	594,74	331,92	198,88	159,53	210,25	304,39	136,50	140,00
Douglas DC 4.....	33,110	206,40	154,20	222,77	201,19	229,41	194,88	231,07	189,90	182,26	91,13	328	255	658,82	363,96	278,13	179,50	230,60	326,77	154,50	153,54
SE 210 « Caravelle ».....	43	292,80	238,80	288,53	260,58	297,13	252,41	299,28	245,96	246,16	123,08	415	322	910,74	476,10	275,86	238,38	291,64	425,25	208,50	194,18
Douglas DC 6.....	44,130	312,00	257,60	296,58	267,85	305,42	259,45	307,63	252,82	260,37	130,18	435	337	942,78	492,12	288,70	251,47	305,20	438,68	214,50	203,22
Lockheed « Constellation » L 749 A.....	48,535	350,40	295,20	326,10	294,51	335,82	285,28	338,25	277,99	288,77	144,38	473	367	1.049,58	545,52	314,36	277,64	332,33	490,76	244,50	221,28
Lockheed « Super-Constellation » L 1049 G.....	62,370	484,80	426,80	418,70	378,14	431,18	366,28	434,30	356,92	388,18	194,09	609	472	1.370,00	705,72	404,17	369,23	427,29	632,94	335,00	299,18
Lockheed « Super Starliner » L 1649 A.....	72,575	580,80	520,80	487,14	440,39	501,66	426,16	505,29	415,27	459,20	229,60	705	547	1.615,62	828,54	468,33	434,66	495,11	733,85	400,00	355,63
Tupolev 104.....	75	600,00	539,60	503,25	454,50	518,25	440,25	522,00	429,00	473,40	236,70	725	562	1.669,00	855,24	481,16	447,74	508,68	761,37	413,00	366,92
Bristol 175 « Britannia » type 310.....	79,380	667,50	599,60	532,77	481,16	548,65	466,07	552,62	454,16	508,90	254,45	773	600	1.775,82	908,64	513,24	480,45	542,59	802,65	445,50	395,15
Boeing 707 - 320.....	136,800	1.437,00	1.283,60	917,92	829,00	945,28	803,01	952,12	782,50	913,66	456,83	1.324	1.027	3.230,18	1.635,82	878,92	853,37	929,18	1.385,14	797,50	716,91
Douglas DC 8.....	140,610	1.491,00	1.331,60	944,09	852,64	972,23	825,90	979,27	804,80	942,07	471,03	1.362	1.057	3.335,66	1.688,56	904,59	879,54	956,31	1.421,83	815,50	739,49

(1) Atterrissage + décollage.

## ANNEXE D

### COMPAGNIES ASSOCIEES D'AIR FRANCE

I. — Air France est actionnaire d'un certain nombre de sociétés françaises ou étrangères de transport aérien. On trouvera ci-dessous la liste des principales de ces sociétés, ainsi que le montant de leur capital et la participation d'Air France dans celui-ci :

Royal Air Maroc.....	15.120.000 dirhams	25,88 %
Tunis Air.....	600.000 dinars	49 %
Air Liban.....	3.000.000 LL	48,25 %
Air Viet-Nam.....	48.000.000 piastres	20,5 %
Royal Air Cambodge.....	2.000.000 riels	24 %
Air Laos (1).....	10.125.000 kips	20 %
Air Algérie.....	25.000.000 F	29 %
Sodetraf-Air Afrique.....	4.300.000 F CFA	50 %
Air Madagascar.....	400.000 F CFA	44 %
Aérotec (1).....	1.500.000 F	26 %
Air Inter.....	7.500.000 F	24,95 %
Airnautic .....	800.000 F	75 %

II. — On voit donc que, sauf pour Airnautic, Air France n'a souscrit dans aucune de ces sociétés une part majoritaire.

La participation d'Air France se situe, pour certaines d'entre elles, de 45 à 50 % environ (Air Madagascar, Tunis Air, Air Liban, Sodetraf) et pour la plupart des autres, aux environs de 20 à 30 % (Air Algérie, Royal Air Maroc, Air Inter, Aérotec, Royal Air Cambodge, Air Laos, Air Vietnam).

Le plus souvent, Air France est l'actionnaire français le plus important de ces compagnies, mais lorsqu'une autre société française a souscrit également une participation de capital, le total des actions des groupes français ne dépasse pas la majorité. Cette remarque souffre cependant une exception : Air Algérie, dont le Gouvernement algérien détient seulement à l'heure actuelle 20 %. La question ne se pose évidemment pas pour Air Inter et Airnautic qui sont purement françaises.

III. — Dans ces sociétés, la participation des intérêts autres qu'Air France provient soit des Pouvoirs Publics locaux (Air Vietnam, Tunis Air, Air Algérie), soit des particuliers (Air Liban, Airnautic, Sodetraf), soit des uns et des autres (Royal Air Maroc, Air Madagascar).

IV. — Dans les sociétés non françaises, le président est généralement désigné parmi les administrateurs représentant les intérêts locaux. Le directeur général est Français, sauf à Tunis Air, Air Vietnam et Royal Air Cambodge.

Les services techniques, commerciaux et financiers étaient jusqu'ici dirigés par des agents détachés d'Air France ; il apparaît actuellement que ces postes sont

---

(1) L'exploitation des sociétés est actuellement suspendue.

de plus en plus réservés à des éléments locaux, toutefois les postes impliquant une spécialisation, qu'il s'agisse de cadres ou d'exécutants, restent occupés par des Français.

Les sociétés françaises (Airnautic, Air Inter) pourvoient elles-mêmes à leurs besoins et ne font appel qu'exceptionnellement à l'aide d'Air France du point de vue des personnels.

V. — Les responsabilités assumées par Air France dans les compagnies non françaises évoluent sensiblement. Cette évolution va de pair avec celle des pays dont ces compagnies ont la nationalité. Ces pays ayant, en effet, acquis leur indépendance tendent à restreindre progressivement les influences non nationales.

Les compagnies en question, auxquelles a été généralement confié, explicitement ou implicitement, le monopole du transport aérien local (sauf Air Liban), constituent pour leur Gouvernement un instrument de prestige non négligeable. La mainmise qu'ils exercent sur leurs compagnies est d'autant plus forte que les intérêts publics y ont une représentation majoritaire (Air Vietnam, Tunis Air, Royal Air Maroc).

Pour les Sociétés françaises, l'influence d'Air France est évidemment proportionnelle à la part de capital qu'elle a souscrit (Airnautic, Air Inter).

VI. — De ceci, il résulte que le rôle d'Air France, notamment au sein des Compagnies non françaises, n'est plus aujourd'hui aussi déterminant qu'il a pu l'être autrefois. Les problèmes concernant, en particulier, l'ouverture de nouvelles lignes, l'achat d'avions, le recrutement des personnels, mettent en jeu des considérations d'ordre politique dont il convient de tenir compte.

Forte de son expérience, Air France joue cependant, dans la prise de ces décisions, un rôle de conseiller très écouté.

VII. — Il arrive que les Compagnies non françaises, auxquelles des missions de prestige national sont ainsi confiées, n'ont plus la rentabilité de l'exploitation comme seul souci. Leurs bénéfices se réduisent sensiblement (Royal Air Maroc, Tunis Air, Royal Air Cambodge) et parfois même elles enregistrent des pertes sensibles (Air Vietnam). Les déficits accusés par Air Liban ont une autre cause qui tiendrait plutôt de l'anarchie régnant dans l'organisation du transport aérien libanais.

VIII. — Mis à part les Compagnies françaises dans lesquelles les participations d'Air France correspondent à d'autres objectifs, il convient de remarquer que les souscriptions d'Air France dans le capital des Sociétés non françaises présentent pour Air France des intérêts non négligeables sur le plan du trafic. Il ne s'agit pas d'ailleurs tellement d'apports de trafic, puisque les lignes d'Air France atteignent elles-mêmes tous les territoires sur lesquels les Compagnies associées exercent leur activité, mais plutôt de droits préférentiels de trafic qui sont accordés par les Etats dont dépendent les Sociétés associées, eu égard à la participation d'Air France dans le capital de celles-ci.

Dans certains cas, Air France partage d'ailleurs ces avantages avec d'autres transporteurs aériens français (Royal Air Cambodge, Sodetraf-Air Afrique, Air Vietnam, Air Madagascar).

IX. — La coopération entre Air France et les compagnies associées se développe à la fois sur les plans commercial et technique.

— Dans le domaine commercial, les compagnies partenaires se représentent mutuellement, toutes les fois où leur intérêt l'exige ; sur les lignes desservies en commun, des accords de pool ou d'exploitation conjointe sont conclus entre elles et Air France (Air Liban, Tunis Air, Royal Air Maroc, Air Vietnam). Dans d'autres

cas, Air France affrète ses appareils pour effectuer certains services (Hong Kong pour Air Vietnam et Royal Air Cambodge) que les sociétés associées ne pourraient exploiter par elles-mêmes.

— Dans le domaine technique, Air France apporte largement son concours à ces sociétés, tant en ce qui concerne la formation et la qualification des personnels au sol et navigants, que dans le choix et l'entretien des appareils composant les flottes desdites sociétés. A ce titre, Air France a la possibilité de promouvoir la mise en exploitation de matériel français (*Caravelles* pour Royal Air Maroc, Tunis Air, Air Liban, etc.).

X. — La participation d'Air France dans les compagnies françaises de transport aérien s'explique par des motifs particuliers.

Son association avec les compagnies non françaises correspond au souci qu'elle a de coordonner l'activité desdites sociétés dans le sens le plus favorable aux intérêts français, tout en se maintenant sur un plan de stricte intervention technique et en évitant de mettre en cause les susceptibilités politiques des pays considérés.

\*

\* \*

#### *Air-Inter.*

Le capital social, auquel participent maintenant des chambres de commerce, a été porté de 5,5 à 7,5 millions.

Les résultats de 1961 se sont soldés par un déficit de 2.505.860 francs, et le déficit estimé des dix premiers mois d'exploitation 1962 s'élève à 3.100.000 francs.

#### *Air-Algérie.*

L'exercice 1961 s'est soldé par un bénéfice de 2.862.604 francs.

La situation actuelle et l'évolution prévue de la compagnie font l'objet d'une question particulière à laquelle il est répondu d'autre part.

#### *Royal Air-Maroc.*

Le capital a été porté de 10,08 à 15,12 millions, la part d'Air France s'élevant maintenant à 3.886.968.

L'exercice 1961 s'est soldé par un bénéfice de 694.545 francs.

La flotte en 1961 se composait de 2 Caravelle, 4 Constellation, 2 DC 3, une troisième Caravelle ayant d'autre part été commandée et une option prise pour la quatrième.

#### *Tunis-Air.*

Un bénéfice de 1.617.681 francs a été réalisé en 1961; un solde positif d'environ 1.300.000 francs est prévu pour les dix premiers mois de 1962.

La flotte se composait en 1961 de 2 DC 3, 2 DC 4 et 1 Super-Constellation affrété à Air France qui a été remplacé en 1962 par une Caravelle.

*Air-Vietnam.*

Le capital a été porté de 18 à 48 millions de piastres, et se répartit comme suit :

— Etat vietnamien .....	75 %
— Air France .....	20,5 %
— Messageries maritimes .....	4,5 %

*Royal Air-Cambodge.*

Le bénéfice de 70.946 francs réalisé en 1961 a permis de distribuer, pour la première fois, un dividende aux actionnaires.