

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

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 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 29

Transports.

II. — AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 27),
456 (tome XI) et in-8° 65.

Sénat : 15 (1967-1968).

Lois de finances. — Transports - Aviation - Aéronautique (industrie) - Polynésie - Nouvelle-Calédonie - Nouvelles-Hébrides - Madagascar - Fidji - Ile Maurice.

TABLE DES MATIERES

	Pages.
Préambule de synthèse	3
CHAPITRE PREMIER : Le budget de l'aviation civile pour 1968	11
CHAPITRE II : Le Secrétariat général à l'aviation civile	24
CHAPITRE III : Les problèmes de personnel	28
CHAPITRE IV : La construction aéronautique	36
CHAPITRE V : L'infrastructure et l'exécution du Plan	38
CHAPITRE VI : Air France	40
CHAPITRE VII : Air-Inter	51
CHAPITRE VIII : L'Aéroport de Paris	56
CHAPITRE IX : Les problèmes internationaux	71
Conclusion	79
 ANNEXE. — Compte rendu du voyage effectué du 18 août 1967 au 10 septembre 1967 en Polynésie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides et Madagascar avec escales aux îles Fidji et à l'île Maurice	 81
 Dispositions spéciales	 95

PREAMBULE DE SYNTHÈSE

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'aviation civile se présente cette année sous le même aspect que jadis, le Ministère de l'Équipement ayant éclaté en deux départements : l'Équipement et le Logement d'un côté, et les Transports d'un autre côté.

Il nous est donc plus facile aujourd'hui de procéder à un examen complet sans être obligé de rechercher dans divers fascicules budgétaires les différentes dotations qui intéressent l'aviation civile.

Nous examinerons plus loin les différents détails de ce budget mais dans un préambule nous pensons que par souci de clarté il est préférable d'indiquer ce que devraient être les grandes options et comment elles évoluent de manière à éviter des détails qui seront examinés à loisir dans les pages suivantes ou dans des annexes fournissant les réponses aux questions que l'on pourrait se poser.

S'il était possible de survoler à grands traits le budget de l'aviation civile de 1968, nous dirions que les préoccupations qui devraient s'en dégager sont celles qui concernent les modifications prochaines des structures mêmes de l'aviation civile.

Première préoccupation :

En premier lieu l'arrivée très prochaine sur le marché de l'aviation des avions gros porteurs, ayant des capacités pouvant osciller entre 3 et 500 places, pose des problèmes d'infrastructure — pistes et accueil des passagers à l'arrivée et au départ — qui sont d'une tout autre envergure que ceux que nous avons eu à résoudre jusqu'à présent.

De même et toujours dans cette optique, le transport des voyageurs depuis l'aérogare jusqu'au centre de la ville de destination ou vice-versa.

L'accueil de ces mêmes voyageurs exigeait une infrastructure hôtelière actuellement insuffisante. Ces questions devraient entraîner des modifications radicales dans notre conception des aéroports et le budget qui nous est soumis ne paraît pas toujours tenir un compte suffisant de cette donnée essentielle.

Deuxième préoccupation :

La seconde préoccupation naît de la réduction ou de la suppression d'un certain nombre de subventions. Celles-ci sont de deux ordres :

— suppression de la subvention au réseau intérieur d'Air-Inter laissant subsister les charges parfois lourdes que supportent les collectivités locales en déchargeant l'Etat ;

— suppression de la détaxe des carburants aux aéro-clubs et aux compagnies de transport aérien : de très graves inconvénients peuvent en résulter pour les aéro-clubs au moment où la formation des pilotes préoccupe de plus en plus les compagnies aériennes. Il est exact que cette suppression trouve une certaine contrepartie dans les primes qui sont accordées, mais les raisons motivant la mesure ne nous paraissent pas déterminantes et les renseignements que nous avons reçu de la part de tous les aéro-clubs sont tels que nous redoutons les effets de cette suppression de détaxe sur la vie même des aéro-clubs.

Troisième préoccupation :

Elle touche au problème très vaste de l'emploi dans la construction aéronautique en rappelant, pour mémoire, que celle-ci est sous la tutelle du Ministère des Armées. Nous noterons à ce sujet le blocage à peu près complet de toute nouvelle initiative en matière d'exécution de prototype, tous les crédits étant réservés à l'exécution du programme Concorde et à l'amorce d'une étude sur l'Airbus, étude qui ne débouchera sur une décision qu'en juillet 1968.

Il est assez difficile de se faire une opinion exacte sur les frais de développement du projet Concorde. Des informations, recueillies dans la presse britannique et démenties dès le lendemain, faisaient ressortir un montant d'environ 8 milliards et demi de francs. Nous avons avancé ce chiffre devant le Ministre des Armées et nous n'avons pas eu l'impression qu'il lui paraissait démesuré par rapport à la réalité.

Le Concorde a fait l'objet de 74 réservations dont 58 au titre d'options. Sa sortie est prévue trois ans environ avant celle du prototype américain présentant des différences techniques importantes par rapport à notre propre projet : appareil à géométrie variable alors que le Concorde est à géométrie fixe ; volant à Mach 3 au lieu de Mach 2. Le prix de cet appareil sera également beaucoup plus élevé que celui du Concorde.

Il n'en est pas moins vrai que la cadence de sortie des Concorde, telle qu'elle a été prévue, situerait la livraison des derniers appareils en option ou « commandés ferme » à peu près à la même date où serait mis en service l'appareil américain. S'il en était ainsi, nous courrions le risque de voir notre série s'amenuiser singulièrement et par conséquent de ne pouvoir procéder à un amortissement suffisant des frais de développement.

Les perspectives concernant l'Airbus auraient préalablement pu être meilleures si des décisions plus rapides avaient pu être prises au sujet de cet appareil construit en commun avec les Gouvernements britannique et allemand. Nous craignons que, se lassant d'attendre, les compagnies étrangères et même parfois les compagnies françaises ne se laissent aller à commander des gros porteurs aux Etats-Unis par exemple, et déjà des commandes de B-747 ont été enregistrées.

*

* *

Ce sont là les trois questions qui nous paraissent dominer le budget de l'aviation civile. Peut-être cependant est-il possible d'y ajouter quelques réflexions concernant, d'une part, *l'activité des compagnies aériennes* et, d'autre part, le fonctionnement de *l'aéroport de Paris*.

L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Air France :

Parmi ces compagnies, Air France, compagnie nationale, a atteint un superéquilibre lui permettant non seulement de n'avoir plus recours aux subventions de l'Etat, mais encore de procéder à certains remboursements. Il s'agit là d'une très heureuse évolution et l'équipe sortante de la compagnie Air France peut en être fière à juste titre. Nous espérons que la nouvelle équipe qui a pris la présidence et la direction d'Air France nous réservera d'aussi d'heureuses surprises dans le futur. Cependant, cet avenir nous paraît quelque peu assombri par la proximité de la mise en service des avions supersoniques et des avions gros porteurs.

Bien que l'ère de l'aéronautique soit actuellement bien engagée et que l'affection de la clientèle pour ce mode de transport ne cesse de se développer, nous craignons d'enregistrer, au moment de l'avènement d'appareils nouveaux, plus coûteux comme Concorde, moins coûteux comme l'Airbus, mais peut-être difficiles à remplir, des perturbations moins importantes peut-être, mais notables néanmoins et du même ordre que celles que nous avons enregistrées à l'avènement des quadri-réacteurs.

D'autre part, il faut noter que l'amélioration de la situation de notre Compagnie nationale ne fait que traduire sur le plan français une progression générale enregistrée sur toutes les compagnies de navigation du monde.

Air Inter :

La seconde compagnie française, Air Inter, connaît un développement fulgurant dont les tableaux qui sont annexés au présent rapport fournissent la démonstration. Mais il est vraisemblable que cette compagnie va connaître une crise de croissance au moment où il lui faut envisager l'achat de nouveaux appareils et en particulier de Caravelle, alors que son capital social n'est actuellement que de 18.700.000 F. D'autre part, sa flotte ne saurait être homogène, certains terrains desservis n'étant pas accessibles aux Caravelle. Il lui faut donc posséder une panoplie qui rend fatalement l'entretien plus coûteux.

Enfin, et nous voudrions surtout insister sur ce point, le développement de l'aviation à l'intérieur de l'hexagone ne sera possible qu'au prix d'une très grande simplification des formalités diverses.

Il est inacceptable qu'il faille plus d'une demi-heure pour récupérer ses bagages à l'issue d'un vol Marseille—Paris qui ne nécessite qu'une heure. Il est inacceptable qu'il faille attendre dans des salles trop de temps à l'avance le départ de l'avion. Il est également inadmissible que parfois des places louées ne soient pas disponibles.

Il y a là un service dont personne ne nie l'importance mais qui doit s'accommoder d'autres méthodes que celles qui sont réservées aux lignes intercontinentales.

L'AÉROPORT DE PARIS

Quant à l'Aéroport de Paris, les travaux qu'il est en train de mener et qui conduisent à la création d'Orly-Ouest, en attendant les deux antennes qui, à chaque bout d'Orly, doivent permettre la réception des avions gros porteurs, ne seront pas en mesure de satisfaire un développement massif du transport aérien avant plusieurs années.

Nous craignons que nos constructions ne soient devancées par l'arrivée des B-747 et même actuellement par la mise en service des DC 8 allongés dont la capacité excède 200 sièges.

Le problème de l'Aéroport de Paris ne se borne pas à l'infrastructure aérogare. Il doit déborder sur la grave question du transport des passagers entre l'aérogare et le centre de Paris. Il y a une dizaine d'années, à l'instigation de M. Bonnefous, alors Ministre des Travaux publics et des Transports, le premier coup de pioche fut donné à une liaison ferroviaire Orly—Paris. Nous avons assisté à cette cérémonie génératrice de beaux discours, mais le second coup de pioche ne fut jamais donné. Or, l'embouteillage actuel de la branche de l'autoroute-sud affectée à la liaison avec Orly, va s'accroître de façon spectaculaire avec la mise en service du marché de Rungis. Des solutions ont été avancées comme celle qui consiste à doubler l'autoroute. Sans être hostile à ce projet très coûteux, nous pensons quant à nous que rien ne saurait remplacer une liaison ferroviaire rapide Métro ou Chemin de fer qui

permettrait également, dans la seconde solution, de tirer parti de la gare d'Orsay dont l'état de décrépitude constitue une verrue dans le centre de Paris.

On nous a objecté que les passagers préféreraient emprunter leurs voitures personnelles ou des taxis et que la meilleure preuve en était que les autocars qui assurent le trajet Invalides—Orly sont loin d'être complets. Cette réflexion ne nous paraît pas déterminante. Pourquoi, en effet, les passagers prendraient-ils des autocars soumis à la dure loi de l'embouteillage alors qu'ils peuvent avoir des voitures particulières ou des taxis qui les mènent à leur domicile dans un temps qui n'est ni plus long ni plus court. Il en serait tout autrement avec les Chemins de fer qui, non seulement gagneraient un temps appréciable, mais encore assureraient aux passagers de pouvoir prendre leur avion sans risquer de le manquer même en partant une heure à l'avance.

Nous craignons que les mêmes erreurs ne soient en train de se commettre dans nos conceptions de l'aéroport-Nord de Paris à Roissy-en-France. Là aussi, si l'autoroute du Nord n'est pas encore saturée, elle ne saurait demeurer dans cet état bien longtemps et une liaison ferroviaire paraît absolument indispensable.

Qu'on ne vienne pas faire des comparaisons hâtives avec ce qui existe à Tokyo où nous avons pu constater nous-même très récemment que la liaison Hanéda—Ginza par monorail était peu fréquentée. Cette comparaison ne serait pas valable car les Japonais ont construit depuis la gare de Hanéda une autoroute de pénétration qui permet d'accéder au centre de Tokyo en 20 minutes.

Toutes ces raisons nous amènent à penser qu'en dehors des questions que nous développons plus loin au sujet de la situation financière de l'Aéroport de Paris, il convient de repenser sans délai le problème des dessertes et de l'accueil au moment de la grande mutation de notre aviation.

*

* *

LA DÉTAXATION DES CARBURANTS

C'est une question qui a soulevé l'émotion de tous les milieux, et, en particulier, des aéro-clubs. Les renseignements qui nous ont été donnés sur les raisons de cette suppression n'ont convaincu personne et il est bien évident que ce n'est pas l'accroissement

prévu au budget des crédits alloués aux services de la formation aéronautique qui peut compenser les inconvénients de cette mesure.

Au cours des débats à l'Assemblée Nationale, en première délibération, le problème de la détaxe de l'essence a été particulièrement suivi et un amendement proposant de revenir sur cette détaxe a été repoussé par le Gouvernement qui s'est cependant engagé à augmenter très largement les primes permettant l'instruction et l'entraînement des jeunes pilotes.

En seconde délibération, le Gouvernement est revenu sur sa position ; il a rétabli les crédits au niveau de 1967, en précisant que le régime d'aide sera étudié avec les représentants des associations de manière à favoriser la formation et l'entraînement des jeunes pilotes et la pratique de l'aviation légère.

Votre Commission des Finances avait cependant décidé, avant cette mesure, de supprimer le chapitre pour permettre son rétablissement en cours de navette avec une révision de la position gouvernementale.

Devant la nouvelle rédaction qui nous vient de l'Assemblée Nationale, elle pense que c'est à la Commission spécialisée saisie pour avis de dire si elle estime qu'il y a compensation entre la détaxation des carburants et l'augmentation des primes.

*

* *

LES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES

Au cours de la discussion en Commission des Finances, plusieurs Sénateurs sont intervenus : *M. Courrière* s'est étonné de la vente par Air France au Biafra de deux Super-Constellation et demande dans quelles conditions cette vente a été effectuée, à qui et à quel prix et comment ce prix a été payé.

M. Bonnefous est intervenu à nouveau sur la nécessité des liaisons rapides aéroports—centre des villes.

M. Lachèvre est hostile au monopole et souhaite une concurrence active entre les compagnies.

M. Martin regrette qu'aucune liaison n'existe avec la région de Nancy et précise que les collectivités locales sont pourtant disposées à faire un effort pour permettre à Air Inter ces dessertes.

Enfin, *M. Raybaud* a soulevé le problème des réservations de places, des dessertes sur la ligne Paris - Nice et également de l'accueil dans les avions tout en regrettant que nos compagnies aient cru nécessaire de serrer les sièges à tel point qu'il est difficile de s'y introduire aussitôt que l'on est porteur d'une modeste serviette. Nous devons dire à ce sujet que nous avons été frappés, au cours de déplacements effectués cette année, des conceptions différentes des nôtres enregistrées sur des compagnies lointaines telles que la Japan Air Lines ou la Qantas.

*
* *

COMPTE RENDU DE VOYAGE EN POLYNÉSIE - NOUVELLE-CALÉDONIE NOUVELLES HÉBRIDES ET MADAGASCAR

Au cours d'un voyage qu'il nous a été donné de réaliser dans l'Océan Pacifique et dans l'Océan Indien, nous avons été amenés à faire un certain nombre de constatations sur le fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A. et sur les infrastructures de pistes ou d'aérogares. Nos différentes observations sur ce sujet sont consignées dans une annexe spéciale consacrée à ce voyage.

*
* *

Ce préambule ayant dégagé à la fois nos préoccupations principales et la manière dont il y était répondu, il convient d'examiner les détails de ce budget.

CHAPITRE PREMIER

LE BUDGET DE L'AVIATION CIVILE POUR 1968

Les dotations de l'aviation civile pour 1968 sont rassemblées dans les tableaux qui suivent :

Dépenses ordinaires.

TABLEAU 1

	CREDITS votés pour 1967 y compris « section commune » (1).	CREDITS PREVUS POUR 1968			DIFFERENCE entre 1968 et 1967.	
		Mesures acquises.	Mesures nouvelles.	Total pour 1968.	En valeur absolue.	En pourcentage.
(En francs.)						
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES						
Personnel. — Rémunérations d'activité.....	200.035.892	+ 8.144.406	+ 10.800.409	218.980.707	+ 18.944.815	+ 9,5
Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	24.260.618	+ 869.616	+ 1.107.188	26.237.422	+ 1.976.804	+ 8,1
Matériel et fonctionnement des services.....	102.458.504	+ 409.164	+ 19.312.000	122.179.668	+ 19.721.164	+ 19,2
Travaux d'entretien	12.470.435	»	+ 1.213.000	13.683.435	+ 1.213.000	+ 9,7
Dépenses diverses	1.260.000	+ 240.000	»	1.500.000	+ 240.000	+ 19 »
Totaux pour le titre III	340.485.449	+ 9.663.186	+ 32.432.597	382.581.232	+ 42.095.783	+ 12,3
Titre IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES						
Politiques et administratives.....	69.324.157	»	— 4.000.000	65.324.157	— 4.000.000	— 5,8
Educatives et culturelles.....	2.553.500	»	+ 1.649.250	4.202.750	+ 1.649.250	+ 64,6
Economiques : encouragements et interventions.	10.723.000	»	— 7.330.000	3.393.000	— 7.330.000	— 68,4
Economiques : subventions aux entreprises d'in- térêt national	35.240.000	»	— 9.010.000	26.230.000	— 9.010.000	— 25,6
Totaux pour le titre IV	117.840.657	»	— 18.690.750	99.149.907	— 18.690.750	— 15,9
Totaux pour les dépenses ordinaires	458.326.106	+ 9.663.186	+ 13.741.847	481.731.139	+ 23.405.033	+ 5,1

(1) Dans le « bleu », ces crédits figurent au titre des mesures acquises, mais nous estimons que la comparaison s'en trouve faussée.

Dépenses en capital.

TABEAU 2

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1967.	Prévues pour 1968.	Différence :		Votés pour 1967.	Prévus pour 1968.	Différence :	
			en valeur absolue.	en pourcen- tage.			en valeur absolue.	en pourcen- tage.
(En francs.)								
TITRE V								
INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT								
Transports, communications et télécom- munications	891.900.000	952.380.000	+ 60.480.000	+ 6,8	821.360.000	954.000.000	+ 132.640.000	+ 16,1
Équipement culturel et social.....	32.150.000	31.000.000	- 1.150.000	- 3,6	33.000.000	37.500.000	+ 4.500.000	+ 13,6
Investissements hors de la métropole...	40.000.000	35.000.000	- 5.000.000	- 12,5	40.000.000	40.000.000	»	»
Totaux pour le titre V.....	964.050.000	1.018.380.000	+ 54.330.000	+ 5,7	894.360.000	1.031.500.000	+ 137.140.000	+ 15,3
TITRE VI								
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT								
Transports, communications et télécom- munications	1.800.000	1.535.000	- 265.000	- 14,2	1.840.000	1.600.000	- 240.000	- 13,1
Équipement culturel et social.....	6.650.000	6.600.000	- 50.000	- 0,7	6.657.000	6.000.000	- 657.000	- 9,8
Investissements hors de la métropole.	16.500.000	16.500.000	»	»	19.500.000	22.000.000	+ 2.500.000	+ 12,8
Totaux pour le titre VI.....	24.950.000	24.635.000	- 315.000	- 1,2	27.997.000	29.600.000	+ 1.603.000	+ 5,7
Totaux pour les dépenses en capital.	989.000.000	1.043.015.000	+ 54.015.000	+ 5,5	922.357.000	1.061.100.000	+ 138.743.000	+ 15

Le budget de l'aviation civile s'élèvera, en 1968, à 1.542.831.139 F dont un peu moins d'un tiers au titre des dépenses ordinaires et un peu plus des deux tiers au titre des dépenses en capital.

Par rapport à 1967, l'augmentation s'établit à 11,8 % en valeur relative et à 162 millions en valeur absolue ; les crédits supplémentaires se partagent à raison d'un septième pour le fonctionnement et de six septièmes pour l'équipement.

De plus en plus donc, ainsi que nous l'avions déjà constaté l'an dernier, le budget devient un budget d'investissement. Les crédits de paiement inscrits au seul chapitre 53-24 « Participation de l'aviation aux dépenses d'études et de prototypes, à savoir : 803,5 millions de francs, en représentent un peu plus de la moitié : la poursuite du programme Concorde et l'amorce du programme Airbus y figurent pour des sommes considérables, 777 millions en autorisations de programme, soit les trois quarts des dotations de l'espèce.

Pour le restant, on constate une augmentation assez sensible des moyens mis à la disposition des services (+ 12,3 %), notamment imputable à un fort recrutement nécessité par le développement de la navigation aérienne (678 emplois). Remarquons que la part due aux dépenses de personnels dans les mesures nouvelles augmente relativement moins (5,65 %) que la part réservée aux travaux d'entretien (9 %) ou que celle réservée au matériel et fonctionnement des services (+ 19 %).

Quant aux interventions publiques en forte diminution nous en analysons les raisons plus loin après les avoir évoquées dans notre préambule.

Dans les dépenses en capital, ce sont les transports, communications et télécommunications dont l'accroissement des crédits de paiement est le plus rapide pour les investissements exécutés par l'Etat (+ 16,1 %) et pour les subventions d'investissement, l'outre-mer s'octroie la part du lion au détriment des autres postes totalisant 2.500.000 F de crédits de paiement alors que tous les autres postes sont en forte diminution.

Telles sont les grandes lignes de ce budget.

I. — Les dépenses ordinaires.

A. — LES MOYENS DES SERVICES

Les *mesures acquises* n'appellent pas d'observation puisqu'elles ne font que traduire l'extension en année pleine des avantages financiers obtenus par l'ensemble des fonctionnaires au cours de 1967 et les modifications intervenues en ce qui concerne certains statuts, cotisations et subventions.

Les *mesures nouvelles* figurent pour 32.432.597 F.

Les principales sont les suivantes :

1° Les *créations d'emplois* pour 30 % du total (exactement 9.245.298 F) :

	Emplois créés.
— de personnels administratifs à l'administration centrale pour la gestion des personnels techniques et l'établissement de statistiques.....	16
— de personnel administratif et de sécurité incendie dans les services extérieurs (dont 48 pour l'Ecole nationale de l'aviation civile transférée à Toulouse dans ses locaux définitifs)	108
— de personnel technique de haut niveau dans les centres de contrôle régionaux et les aérodromes (dont 32 ingénieurs, 18 officiers contrôleurs, 50 électroniciens, 80 techniciens)	186
— de personnel technique également de haut niveau à la météorologie nationale (dont 16 ingénieurs et 8 chercheurs)	68
— de personnel technicien et ouvrier pour les bases aériennes	30
— de personnel d'instruction pour le centre-école de Saint-Yan qui forme le personnel navigant des compagnies...	19

A noter que des créations d'emplois (8) ne coûteront rien au budget de l'Etat puisqu'il s'agit du personnel de l'aérodrome de Saint - Etienne - de - Saint - Geoirs créé pour les Jeux Olympiques d'hiver de Grenoble, les rémunérations et les dépenses d'entretien

étant prises en charge sous forme de fonds de concours, par la Chambre de Commerce de l'Isère et les municipalités concernées ;

2° Les dépenses de matériel et de fonctionnement, du fait de l'augmentation des activités, nécessitent des crédits supplémentaires importants :

— dans les centres de contrôle de la navigation..	+ 5.300.000 F
— dans les bases.....	+ 2.000.000
— dans les services de la météorologie.....	+ 3.000.000
— à l'école de Saint-Yan, où les vieux appareils Beechcraft ont été remplacés par des appareils plus modernes donc d'exploitation plus coûteuse	+ 3.000.000

On est en droit de s'étonner du crédit de 108.000 F (mesure 01-1-03) ouvert pour le standard téléphonique de l'immeuble du 93, boulevard du Montparnasse, quand on sait que le Secrétariat général doit trouver une autre implantation ;

3° Le déménagement de l'E. N. A. C. à Toulouse coûtera 2.150.000 F dont 1.967.000 F à titre non renouvelable ;

4° Le crédit affecté au sauvetage en mer et à terre est majoré de 1.200.000 F (dotation 1967 : 2.766.090 F) pour répondre aux obligations qui incombent à la France dans le cadre de l'O.A.C.I.

B. — LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Le montant des interventions publiques est ramené de 117.840.657 F à 99.149.907 F.

Quatre catégories de subventions subissent des abattements importants :

1° La contribution de la France aux dépenses de fonctionnement de l'Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie : — 4 millions de francs, soit — 25 %.

Cette diminution est rendue possible par la création d'une redevance de survol perçue au profit de l'O. G. S. A. sur des appareils qui traverseront son espace aérien et bénéficieront de son assistance.

A. S. E. C. N. A. — Maintien du même volume de crédit que celui voté en 1967 : 53.093.918 F.

2° *La subvention d'exploitation à l'Aéroport de Paris* : — 5 millions de francs, soit 16 2/3 %.

Cette nouvelle diminution de la subvention est rendue possible par l'accroissement du boni qui doit apparaître en 1968 dans le « petit équilibre » (produits d'exploitation, charges de fonctionnement) : 90,5 millions au lieu de 81,7 millions.

Nous consacrons un chapitre spécial à l'examen de cet important chapitre.

3° *La suppression de la subvention de l'Etat à la compagnie Air-Inter* : — 4 millions de francs.

L'amélioration de la situation financière de la compagnie, du fait de la progression du trafic, permet à l'Etat de ne plus participer au financement du déficit, mais l'amélioration n'est pas *telle que les collectivités locales puissent agir de même*.

De même, la participation de l'Etat au déficit d'exploitation des lignes locales de Polynésie subit un abattement de 100.000 F, mais il faut 50.000 F de plus pour l'U. T. A. à qui l'on a demandé de renforcer la fréquence des courriers entre la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides et les îles Wallis.

4° *La suppression de la détaxation des carburants utilisés par les centres nationaux du service de la formation aéronautique et les aéroclubs* (— 4.330.000 F) et *la réduction du dégrèvement dont bénéficiaient les compagnies de transports aériens* (— 3 millions sur 6.393.000 F).

L'administration justifie ainsi ces mesures :

— En ce qui concerne les compagnies, par l'amélioration de leur situation financière (le reliquat de détaxe sera réservé aux seules entreprises de transport régulier de messageries de presse) ;

— en ce qui concerne les aéroclubs et les centres d'Etat, par le fait qu'au moment où l'aviation d'affaires et de voyage se développe rapidement, le bénéfice de la mesure va surtout à une clientèle aisée disposant de moyens financiers suffisants sans qu'il soit besoin pour elle d'avoir recours à l'Etat : en contrepartie, afin de ne pas ralentir le rythme de la formation des pilotes professionnels, il était décidé d'allouer aux jeunes de moins de vingt et un ans des primes pour leur permettre de passer le brevet de pilote et, ensuite, d'assurer leur entraînement (coût de la mesure : + 1.500.000 F). On sait qu'en deuxième délibération devant l'Assemblée Nationale, le Gouvernement est revenu sur sa proposition.

II. — Les dépenses en capital.

Avec une dotation de 1.043.015.000 F, les autorisations de programme sont en augmentation de 5,5 %, tandis que les crédits de paiement progressent de 15 %, pour être portés à 1.061.100.000 F.

A. — LES PROGRAMMES DE RECHERCHE ET D'ÉTUDES

TABLEAU 3

	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs).	
	1967	1968
CHAPITRE 53-21. — Etudes et recherches.....	18,45	16,33
CHAPITRE 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisa- tion de matériel aéronautique.....	8,90	7,75
CHAPITRE 53-24. — Participation de l'aviation aux dépenses d'études de prototypes.....	742,75	787

1° L'automatisation du contrôle et l'atterrissage en tout temps sont les thèmes principaux des recherches et essais.

2° Deux grands projets se partagent l'essentiel des dotations pour prototypes l'un déjà très avancé, l'autre tout juste amorcé.

a) *Le programme Concorde* : (autorisations de programme : 687 millions ; crédits de paiement : 723 millions).

Phase prototype : La construction des deux cellules prototypes est légèrement en avance sur le calendrier prévu. La mise au point de certains équipements nouveaux, comme les servo-commandes et

la centrale anémométrique, rencontre encore des difficultés qui devraient pouvoir être résolues à temps pour le premier vol du prototype 01.

Les essais au sol et en vol subsonique du réacteur Olympus 593 se déroulent favorablement (après une période de mise au point à la fin de 1966).

Phase présérie : L'étude des avions de présérie a été poursuivie activement ces derniers mois en fonction des demandes des compagnies de transport clientes et a permis d'aboutir à une définition valable jusqu'au poids de décollage de l'ordre de 175 tonnes qui est maintenant envisagé.

Phase série : Au 25 juillet 1967, les avions Concorde de série ont fait l'objet de 74 réservations : 16 pour Air France et B. O. A. C. et 58 au titre d'options signées par différentes compagnies de transport aérien.

— 14 nouvelles options ont donc été prises depuis l'été 1966 et une vingtaine d'autres sont actuellement en cours de négociation.

— sur les 74 réservations, 38 émanent de compagnies de transport des Etats-Unis d'Amérique, 21 de compagnies européennes et 15 du reste du monde.

Le rythme mensuel des dépenses françaises atteint maintenant 50 millions de francs et le coût total de l'opération franco-britannique reste toujours estimé à environ 7 milliards de francs, aux conditions économiques de janvier 1966, montant sur lequel nous faisons les plus expresses réserves en raison des déclarations britanniques. La part française correspondante serait, taxes et dépenses complémentaires comprises, de 4,5 milliards de francs.

Le premier vol du premier prototype reste prévu pour le début de l'année 1968 et la certification de l'avion, indispensable à la mise en service commercial, est envisagée pour l'été 1971.

Les opérations étrangères concurrentes se présentent ainsi :

— Le projet russe est voisin de Concorde du point de vue vitesse de vol (2 fois la vitesse du son), capacité (120 passagers) et conception générale (aile gothique, nez basculant).

L'état d'avancement du premier prototype, tel qu'il peut être actuellement estimé selon les renseignements dont on dispose, permet de penser que le premier vol de Concorde précédera de plusieurs mois celui du prototype russe.

- Le programme américain est beaucoup plus ambitieux en vitesse de vol (plus de 2,5 fois la vitesse du son) et surtout en capacité (près de 300 places). Le projet Boeing à aile à flèche variable a été finalement préféré à celui de Lockheed.

-Le lancement de la phase prototype vient à peine d'être décidé après plusieurs mois d'hésitation. Le coût total de développement est estimé à plus de 20 milliards de francs et le décalage par rapport à Concorde admis par les Américains eux-mêmes, serait supérieur à trois ans.

b) *Le programme Airbus* (autorisations de programme : 90 millions de francs ; crédits de paiement : 68 millions).

Le 25 juillet 1967, les Ministres responsables français, britannique et allemand sont arrivés à un accord pour le lancement d'un avion gros porteur pour étapes courtes, accord précisé par le protocole du 26 septembre dernier, dans des conditions qu'on peut résumer ainsi :

- Capacité : 267 sièges en adoptant les conditions de confort du « Boeing 747 », 298 sièges si l'on retient un aménagement analogue à celui du « Boeing 707 ».
- Masse maximale : 120 tonnes.
- Deux réacteurs Rolls Royce RB 207 de 47.500 livres de poussée unitaire.
- Abaissement des coûts directs d'exploitation : 27,5 à 34 % par rapport au « Boeing 727-100 », selon la capacité retenue.
- Mise en service : printemps 1973.
- Estimation des coûts :
 - cellule : France 37,5 %, Grande-Bretagne 37,5 %, Allemagne 25 %.
 - moteur : France 12,5 %, Grande - Bretagne 75 %, Allemagne 12,5 %.

Une estimation précise et justifiée en détail du coût de développement, des propositions détaillées de partage du travail, un prix ferme de vente de série doivent être fournis par les constructeurs le 30 avril 1968. Sur ces données, les gouvernements des trois pays prendront avant le 31 juillet 1968 la décision de poursuivre ou d'arrêter l'opération, à la lumière des réactions des Compagnies de transports nationales dont l'avis doit être sollicité pour le 30 juin 1968. Le coût de cette « première phase » du programme sera de 55 millions de francs pour la cellule et 110 millions de francs pour le moteur, ce qui représente une part française qui pourrait atteindre, taxes comprises, 57 millions de francs d'ici le 31 juillet 1968.

Les chiffres cités comprennent les dépenses qui devraient être irrévocablement engagées pour la réalisation des phases ultérieures du programme et qui ne pourraient être retardées jusqu'à la décision du 31 juillet 1968 sans mettre en cause la date de mise en service (approvisionnements à long cycle pour la fabrication du premier avion par exemple).

B. — LES PROGRAMMES D'ACHAT DE MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

TABLEAU 4

	AUTORISATIONS de programme. (En millions de francs.)	
	1967	1968
CHAPITRE 53-90. — Equipement du S. G. A. C.....	1,60	1,75
CHAPITRE 56-70. — Formation aéronautique (pour partie)	7,23	7,57
CHAPITRE 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique.....	1,80	1,53
CHAPITRE 66-70. — Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction..	6,15	6,10

L'ensemble de ces dotations ne varie pratiquement pas d'une année sur l'autre.

C. — LES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE

TABEAU 5

	AUTORISATIONS de programme. (En millions de francs.)	
	1967	1968
CHAPITRE 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole.....	120,20	139,55
CHAPITRE 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Hors métropole.....	40,05	35
CHAPITRE 56-70. — Formation aéronautique (pour partie)	6,92	6,87
CHAPITRE 66-71. — Subventions aux collectivités locales pour l'aménagement d'aérodromes.....	0,50	0,50
CHAPITRE 68-90. — Subventions à l'A. S. E. C. N. A....	16,50	16,50

Les dotations sont pratiquement reconduites d'une année sur l'autre sauf en ce qui concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes.

1° Un gros effort est consenti pour la Métropole : les autorisations de programme augmentent de 16,1 % et les crédits de paiement, passant de 104 à 130 millions, progressent de 25 %.

La liste des opérations programmées figure aux pages 164 à 166 du bleu.

2° Les autorisations de programme couvrant l'Outre-Mer diminuent, mesure rendue possible par l'excellent démarrage pris par le Plan au cours des deux premières années (42 % de programmes lancés) du fait de l'accélération des travaux dans le secteur du Pacifique toujours pour la même raison de priorité à la force

nucléaire stratégique. Au terme de la troisième année, l'exécution sera de l'ordre de 60 %.

A noter enfin que pour la construction de l'immeuble définitif du Secrétariat Général à l'Aviation Civile, remise année après année, l'administration compte occuper des locaux laissés vacants par l'O. T. A. N.

CHAPITRE II

LE SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

I. — Immeuble de l'aviation civile.

Il est à proprement parler scandaleux de constater que cette année encore rien n'a été fait pour concentrer les services de l'aviation civile dans un immeuble convenable.

On nous répète tous les ans que le S. G. A. C. a des vues sur l'immeuble laissé vacant par l'OTAN, mais quand on connaît les compétitions entre ministères pour leur installation dans cet immeuble, on ne peut être que très sceptique sur les chances de voir le S. G. A. C. s'y établir.

D'autre part, il paraît aberrant de procéder à des installations de téléphone coûteuses dans un immeuble qui est destiné à être abandonné à bref délai, nous l'espérons tout au moins.

II. — Le parc actuel du S. G. A. C.

Il est donné par le tableau ci-dessous.

Situation au 1^{er} août 1967.

Avions.

TABEAU 7

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	OBSERVATIONS
Mystère 20	2	S. G. A. C.	
Potez 642	1	S. G. A. C.	
Douglas DC 4	1	S. G. A. C.	
Douglas DC 3	10	S. G. A. C.	
Morane-Saulnier 760	6	S. G. A. C.	
Dragon DH 89 A	4	1 CNP Biscarrosse. 3 secteur privé.	
Piper PA 23	5	S. G. A. C.	
Cessna 310	3	S. G. A. C.	
Max Holste 1521 (Broussard)	23	4 au S. G. A. C. 19 au CIC de parachutisme.	
Morane-Saulnier MS 885 et 893..	2	S. G. A. C.	
Morane-Saulnier MS 892 et 893..	45	Secteur privé.	Remorqueurs.
Noord 1002 et 1101.....	26	26 S. G. A. C.	
Stampe SV 4	42	S. G. A. C.	
Morane 317	38	38 secteur privé.	Remorqueurs.
Morane 500 et 505	45	16 S. G. A. C. 29 secteur privé.	Remorqueurs.
Morane 733	73	S. G. A. C.	
Piper PA 18	2	S. G. A. C.	
Pilatus PC 6 A	2	S. G. A. C.	
Zlin Z 326	27	S. G. A. C.	
Divers	27	S. G. A. C.	
Total	384	144 au secteur privé. 240 au S. G. A. C.	

Planeurs.

TABLEAU 8

TYPES	NOMBRE total.	SECTEUR public. S. F. A.	SECTEUR privé.
<i>Biplaces.</i>			
Bréguet 902 - 904 - 906	18	17	1
Bijave WA 30	31	26	5
<i>Monoplaces.</i>			
Air 100 et 102	27	9	18
Bréguet 900 - 901 - 905	41	22	19
Javelot WA 20/21/22	22	22	»
Edelweiss	7	7	»
Divers	5	5	»
Total	151	108	43

En 1968, les services de la formation aéronautique envisagent l'achat d'un avion à réaction MS-760 pour la formation des pilotes de ligne à Saint-Yan, l'acquisition de 5 appareils Zlin plus les rechanges en remplacement d'appareils Stampe S. V. 4 et l'achat de 15 appareils remorqueurs.

III. — Les travaux de recherches.

Le S. G. A. C. se livre à une série de recherches, en particulier pour l'atténuation des sources de bruit autour des aéroports, cet inconvénient ayant donné lieu à de nombreux procès. Il faut bien avouer que jusqu'à présent les recherches en ce domaine ont été assez minces et ont conduit à des résultats assez décevants.

IV. — La contribution de l'Etat à l'aménagement des aérodromes locaux.

Les conditions de la participation de l'Etat à l'aménagement des aérodromes locaux (pour la plupart de la catégorie D) des collectivités locales ou des organismes locaux privés, se traduisent par des attributions de subventions dont le montant maximum est de 30 % des dépenses totales d'équipement engagées par les propriétaires.

En 1967, les crédits disponibles sur ce chapitre, et d'un montant de 500.095,55 F, se trouvent répartis au bénéfice des aérodromes suivants :

- Guéret-Saint-Laurent (Creuse) ;
- Libourne-Artigues-de-Lussac (Gironde) ;
- Aire-sur-l'Adour (Landes) ;
- Roanne-Renaison (Loire) ;
- Cahors-Lalbeuque (Lot) ;
- Nevers-Fourchambault (Nièvre) ;
- Montlouis (Pyrénées-Orientales) ;
- Autun-Bellevue (Saône-et-Loire) ;
- Le Havre-Saint-Romain (Seine-Maritime) ;
- Albi-Le Séquestre (Tarn) ;
- Castres-Mazamet (Tarn) ;
- Pont-Saint-Esprit (Gard).

La dotation prévue pour 1968 (500.000 F en autorisations de programme) sera répartie suivant la même procédure réglementaire en fonction des demandes qui seront présentées : on peut seulement prévoir qu'un certain nombre d'entre elles auront trait à des aménagements complémentaires sur des aérodromes ayant donné lieu à subvention en 1967.

CHAPITRE III

LES PROBLEMES DE PERSONNEL

I. — La formation aéronautique.

Nous rappelons la pénurie de pilotes dont se plaignent actuellement les compagnies d'aviation. Notons à ce sujet que des déclarations ont été faites à la tribune de l'Assemblée Nationale tendant à admettre certains assouplissements permettant aux pilotes militaires d'éviter une formation *ab initio*. La progression de l'effectif des élèves pilotes de ligne à Saint-Yan (stage de type A) est assez spectaculaire jusqu'en 1966. Elle semble quelque peu s'essouffler en 1967. Il serait souhaitable de former 70 à 80 élèves pilotes par an. Cela impose la mise en œuvre d'un certain nombre de moyens matériels qui manquent actuellement. D'autre part, il conviendra, pour les élèves pilotes de ligne en école de navigation, de remplacer les Beechcraft 18 au nombre de 16, par des biturbo-propulseurs du type N. 262 loués à Nord-Aviation. Cette mesure a d'ailleurs dû être avancée pour 3 appareils Nord-262 en raison de l'interdiction de vol des Beechcraft.

Le tableau 9 indique, d'autre part, l'évolution des activités de l'E. N. A. C. durant les trois années scolaires 1965-1966, 1966-1967 et 1967-1968.

La formation du personnel navigant technique a amené la Compagnie Air France à former 40 navigateurs qui lui sont nécessaires pour ses lignes long-courrier, en les choisissant parmi les navigateurs titulaires de la licence de pilote de ligne, le poste de navigateur devant, dans un avenir assez prochain, disparaître en raison des progrès de la navigation automatique.

Les compagnies aériennes françaises prévoient d'accroître leurs effectifs actuels de pilotes (1.200 pilotes de ligne et pilotes professionnels de 1^{re} classe) avec un apport annuel oscillant entre 100 à 150 pilotes.

Le tableau 10 indique le coût de la formation des stagiaires type A, de même que pour les stagiaires type B, et enfin nous indiquons le devis, par catégorie d'appareil, des charges de 1968 pour la formation *ab initio* des pilotes de ligne.

Activités de l'E. N. A. C. durant les trois années scolaires 1965-1966, 1966-1967 et 1967-1968 (prévisions).

TABLEAU 9

	1965-1966.	1966-1967.	1967-1968 (prévisions).
<i>Elèves civils :</i>			
<i>a) Cycles de formation ab initio :</i>			
— navigants	80	108	130
— non navigants.....	262	248	308
<i>b) Stages (perfectionnement, spécialisation, information)</i>	262	242	219 (1)
Total a + b.....	604	598	657
Nombre d'élèves étrangers entrant dans ce total.....	118	90	100
<i>Elèves militaires.....</i>	142	116	147
Total général.....	746	714	804
Nombre total de cycles et stages ouverts durant l'année scolaire.....	55	50	49

(1) La réduction de l'effectif de stagiaires prévu en 1967-1968 par rapport au même effectif de 1966-1967 est due à la suppression de certains stages entre avril et juillet 1968 : c'est en effet à cette époque que la plupart des équipements techniques de l'E. N. A. C. seront démontés et transférés à Toulouse.

Coût de la formation d'un stagiaire A.

TABLEAU 10

	ETAT	COMPAGNIES
<i>Première partie. — Phase E. N. A. C. à Saint-Yan :</i>		
— E. N. A. C. (enseignement théorique).....	3.000	
— Saint-Yan (instruction en vol) :		
Sélection (avec élimination 2 sur 3 à 25 heures) :		
MS 733 75 h × 200 F.....	15.000	
Formation :		
MS 733 200 h × 200 F.....	40.000	
Nord 262 157 h × 850 F.....	133.450	
MS 760 40 h × 600 F.....	24.000	
Link 150 h × 50 F.....	7.500	
— Allocation d'études :		
48 mois. — Stagiaire au S. M. I. G. (dont 3 au titre de l'élimination sélection) 48 × 460....		22.080
	222.950	22.080
	<u>245.030</u>	
<i>Deuxième partie. — Phase centre intercompagnies :</i>		
— Cours en salle. — Link trainer. — Adaptation en ligne.....		22.700
— Vols sur avion de transition (15 h × 2.700).....		40.500
— Simulateur « Caravelle » (27 h × 1.000).....		27.000
— Vols « Caravelle » (10 h × 3.800).....		38.000
— Allocation d'études (12 mois × 1.528,70).....		18.820
Total		146.520

Coût de la formation d'un stagiaire B.

Les transporteurs assument entièrement la charge des stages de catégorie B. Le coût par stagiaire est de 280.750 F, se décomposant comme suit :

— cours théorique — link trainer — adaptation.....	51.600
— vol sur avions de transition (50 h × 2.700).....	135.000
— simulateur « Caravelle » (11 h × 1.000).....	11.000
— vol « Caravelle » (12 h × 3.800).....	45.650
— allocation d'études.....	37.500
Total	<u>280.750</u>

Qualification de vol aux instruments.

Le coût de la formation préparatoire à la qualification de vol aux instruments dispensée par le Service de la Formation Aéronautique en vue de l'obtention du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe, s'élève à 72.938 F par pilote.

Cette dépense correspond à l'exécution d'un programme de :

— 81 heures de link-trainer à 50 F.....	4.050
— 35 heures de Morane 733 à 200 F.....	7.000
— 64 heures de D. C. 3 à 967 F.....	61.888
	<hr/>
Total	72.938

Les intéressés ou leurs employeurs remboursent à l'Etat 40 % des dépenses de formation.

Le Secrétariat Général à l'Aviation Civile conserve à sa charge :

$$\frac{60 \times 72.938}{100} = 43.763 \text{ F par stagiaire.}$$

Crédits 1968.

Les crédits prévus pour l'année 1968 seront affectés aux dépenses suivantes :

Stages A : 6.678.000 F : sélection en vol des élèves pilotes de ligne du recrutement 1968 et instruction des recrutements 1964, 1965 et 1966 ;

Compte tenu de la durée de la formation *ab initio* et des besoins en perspective, il est prévu d'augmenter l'effectif de la promotion nouvelle en 1968, et pour ce faire, d'opérer une sélection parmi 150 candidats, l'objectif étant d'en admettre 60 en instruction (recrutement 1968 : A 10). Pour ce qui concerne les élèves des recrutements précédents :

— 28 d'entre eux achèveront leur instruction de base sur biréacteur Morane 760 (recrutement 1964 — A7).

— 26 effectueront la partie « navigation » de cette instruction sur avions de base Morane 733, biturbopropulseur Nord 262 et Morane 760 biréacteur (recrutement 1965 — A8) ;

— 49 enfin entreront au Centre Ecole de Saint-Yan en instruction de début sur avions de base Morane 733 (recrutement 1966 — A9).

Le décompte des charges correspondantes est donné ci-après.

**Devis par catégorie d'appareils des charges 1968
pour la formation « ab-initio » des pilotes de ligne.**

TABLEAU 11

	PROMO- TION	ELEVES	HEURES par élève.	TOTAL des heures.	COÛT horaire.	COÛT total.
Avion de base Morane 733.....	A 8	26	43	1.118		
	A 9	49	116	5.684		
	A 10	150	25	3.750		
				10.552	200	2.110.400
Biturbopropulseur Nord 262.....	A 8	26	153	3.978	850	3.381.300
Biréacteur Morane 760.....	A 7	28	40	1.120		
	A 8	26	17	442		
				1.562	600	937.200
Simulateur de vol.....	A 7	28	30	840		
	A 8	26	43	1.118		
	A 9	49	62	3.038		
				4.996	50	249.800
Total						6.678.700

Stages de qualification de vol aux instruments : 2.188.150 F.

Pour les besoins du travail aérien et de certaines activités du transport, il est prévu d'organiser deux stages de chacun 25 pilotes, en vue de l'obtention de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe. Les pilotes ainsi formés fourniront un appoint précieux dans la période actuelle de pénurie. Par ailleurs, leur entrée en service doit libérer un certain nombre de pilotes de ligne utilisés sur des parcours susceptibles d'être valablement effectués par des pilotes de 1^{re} classe. Enfin, après perfectionnement et expérience acquise en ligne, une partie des nouveaux titulaires de la qualification de vol aux instruments pourront prétendre, dans quelques années, accéder eux-mêmes au brevet de pilote de ligne.

II. — Les problèmes de rémunération.

Un problème est toujours examiné avec attention par notre Commission, c'est celui des rémunérations comparées du personnel navigant. Nous soulignons chaque année que cette comparaison

est difficile, compte tenu de certaines incidences fiscales et d'indemnités. Quoi qu'il en soit, le tableau 12 permet un certain nombre de comparaisons dont nous répétons à nouveau qu'il ne faut pas tirer des conclusions trop hâtives.

Hausses de salaires :

Des difficultés se sont élevées à différentes reprises concernant les rémunérations du personnel. L'évolution de la masse salariale a été la suivante :

— en 1965	4,87 %
— en 1966	5,64 %
— en 1967	5,35 %

Il est difficile de faire des prévisions pour 1968 mais il est certain que des mesures devront intervenir, compte tenu de ce que, en particulier pour le personnel naviguant, des actions sont en cours qui n'ont pas encore reçu de solution définitive.

*Corps des Ingénieurs de Navigation aérienne
et de la Météorologie nationale.*

Les arrêtés ministériels du 23 juillet 1965 et 31 octobre 1962 ont relevé d'une façon sensible les points d'indice. Il en a été de même des corps des Ingénieurs des travaux de la Navigation aérienne et de la Météorologie nationale. Le tableau 13 fournit des renseignements concernant ce personnel particulièrement intéressant.

TABLEAU 12

COMPAGNIES françaises.	COMPAGNIES EUROPEENNES					
	A	B	C	D	E	F

1° *Commandant de bord.*

(Maximum d'ancienneté : Boeing 707-DC 8.)

12.608		9.442		8.193		12.231		7.969		8.159		10.197
--------	--	-------	--	-------	--	--------	--	-------	--	-------	--	--------

(Après 7 ans minimum d'ancienneté : Caravelle.)

8.369		6.165		5.999		7.653		6.672		5.373		6.472
-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------

2° *Mécanicien.*

(Maximum d'ancienneté : Boeing 707-DC 8.)

8.015		5.024		4.761		7.523		4.633		5.223		5.900
-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------

TABLEAU 12 (suite)

COMPAGNIES françaises.	COMPAGNIES EUROPEENNES					
	A	B	C	D	E	F
3° Steward.						
(Maximum d'ancienneté : Boeing 707-DC 8.)						
3.113	2.506	1.767	3.256	2.350	2.247	3.107
(Minimum d'ancienneté : Boeing 707-DC 8.)						
2.223	1.292	1.199	1.575	1.445	1.667	1.780

L'évolution des effectifs des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie est décrite dans le tableau ci-après :

TABLEAU 13

CORPS	ANNEES				
	1963	1964	1965	1966	1967
<i>1° Corps de la navigation aérienne.</i>					
Ingénieurs	119	125	131	131	135
Ingénieurs des travaux.....	312	400	421	421	428
Officiers contrôleurs de la circulation aérienne.					
Electroniciens de la sécurité aérienne (1) et techniciens de la navigation aérienne.....	1.971	2.077	2.248	2.412	2.526
Aides-techniciens	753	713	673	633	622
Total pour la navigation aérienne	3.235	3.315	3.473	3.586	3.711
<i>2° Corps de la météorologie.</i>					
Ingénieurs	186	184	184	182	182
Ingénieurs des travaux.....	552	577	589	601	617
Techniciens	1.109	1.165	1.165	1.165	1.191
Aides-techniciens	164	155	155	155	155
Total pour la météorologie	2.011	2.081	2.093	2.103	2.145
Total général pour les deux directions	5.246	5.396	5.566	5.689	5.856

(1) Corps créés en 1964.

L'expansion de l'activité aéronautique et le développement de l'infrastructure nécessitent l'accroissement corrélatif des moyens en personnels. Un certain nombre de créations d'emplois s'avèrent donc nécessaire de ce fait dans le proche avenir.

Les demandes de créations de postes pour la tranche de 1968 concernent :

Navigation aérienne :

- 6 postes d'ingénieurs ;
- 25 postes d'ingénieurs des travaux ;
- 18 postes d'officiers contrôleurs ;
- 50 postes d'électroniciens ;
- 79 postes de techniciens.

Météorologie :

- 16 postes d'ingénieurs des travaux ;
- 29 postes de techniciens ;
- 12 postes d'aides techniciens ;
- 1 poste d'agent contractuel hors catégorie ;
- 2 postes d'agents contractuels de 2^e catégorie pour servir aux Départements d'Outre-Mer.

En ce qui concerne plus particulièrement les corps d'O. C. C. A. et B. S. A., ces demandes de créations de postes s'analysent principalement comme suit :

1° O. C. C. A. :

Renforcement des effectifs des centres de contrôle régionaux du Nord et du Sud-Est et des aérodromes de Marseille, Nice et Lyon ;

Création de deux sections de coordination de la circulation aérienne générale à Brest et à Doullens ;

2° B. S. A. :

Renforcement des effectifs des maintenances régionales et des centres de contrôles régionaux en électroniciens qualifiés par suite de la mise en service de nombreux matériels radioélectriques nouveaux.

CHAPITRE IV

LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

La construction aéronautique est sous la tutelle du Ministère des Armées et il n'est pas moins vrai qu'elle occupe actuellement plus de 100.000 salariés et que nous nous trouvons dans une période de mutation qui risque d'avoir de très grosses incidences sur le volume de l'emploi.

I. — *Caravelle* : 260 exemplaires sont aujourd'hui lancées dont 244 commandées ferme et le constructeur demande à porter ses fabrications à 270. Nous rappelons que de très nombreuses modifications ont été apportées à la version d'origine et, en dernier lieu, l'utilisation du moteur Pratt et Whitney à double flux a permis de réaliser des gains de 10 à 15 % sur la consommation spécifique.

Les crédits affectés à l'opération Caravelle depuis 1954 pour les études, l'outillage et le lancement de la série, s'élèvent à 560 millions de francs.

II. — *Avion gros porteur pour étape courte.*

A l'heure actuelle et dans l'état des pourparlers avec les Gouvernements britannique et allemand, la définition de cet appareil serait ainsi :

— 267 sièges avec un confort analogue au B. 747, ce que nous souhaitons, ou 298 sièges avec un confort sommaire, contre lequel les voyageurs commencent à s'insurger ;

— 120 tonnes ;

— 2 réacteurs Rolls Royce de 47.500 livres de poussée unitaire ;

— un abaissement des coûts directs d'exploitation de 27,5 à 34 % par rapport au Boeing 727-100.

La mise en service serait prévue pour le printemps 1973. Le prix de la cellule est évalué à 1.800 millions de francs, les moteurs à 870 millions de francs. Le maître d'œuvre pour la cellule est Sud-Aviation avec une participation de 37,5 % pour la France,

37,5 % pour la Grande-Bretagne et 25 % pour l'Allemagne. Quant aux moteurs, la part britannique serait de 75 %, la part française de 12,5 % et la part allemande de 12,5 %.

Une décision définitive ne sera prise que le 31 juillet 1968.

III. — *Autres matériels* : aucun matériel nouveau n'est prévu en lancement. Seules seront continuées les fabrications de *Mystère 20* (Dassault-Sud-Aviation). 201 exemplaires ont été commandés ferme, dont 160 pour la PAA et 65 ont fait l'objet d'option dont 40 pour la PAA. Des améliorations sont en cours sur cet appareil qui augmenterait son rayon d'action de 400 kilomètres avec une augmentation de 12 à 12,4 tonnes du poids au décollage.

— *Nord 262* : 33 appareils ont fait l'objet de commandes fermes. 27 options à court terme ont été prises et 22 à long terme. Nous avons l'impression que cet appareil pourrait prendre un départ plus important s'il était possible de le doter de turbo-propulseurs de puissance adaptée à leur formule. Dans ce but une avance de 20 millions de francs a été accordée selon la procédure de l'article 5.

— *Avions légers*.

Plusieurs sociétés concourent à la production de ce type d'appareils de plus en plus apprécié de la clientèle française et étrangère, mais la participation de l'Etat est indispensable en raison de la concurrence extrêmement importante. La participation de l'Etat est de l'ordre de 40 millions de francs.

— *Matériel en projet*.

Il s'agit de l'adaptation à l'aviation civile des Bréguet 941 et du Transall. Nous aurons l'occasion d'en reparler lors de la discussion du budget militaire.

CHAPITRE V

L'INFRASTRUCTURE ET L'EXECUTION DU PLAN

Il est intéressant de regarder quel est l'état d'avancement du V^e Plan que ce soit en métropole ou en outre-mer, à la fin de la troisième année.

A fin 1968 le plan ne sera exécuté qu'à 53,5 % en métropole, alors qu'il le sera à 66 % outre-mer. Il est bien évident que l'influence des réalisations en Polynésie n'est pas négligeable en ce domaine. Les tableaux (14 et 15) précisent pour chacune des branches de l'aviation l'état d'avancement du Plan.

Etat d'avancement du V^e Plan.

(Métropole.)

(En millions de francs.)

TABLEAU 14

SERVICES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				DEGRE DE REALISATION du V ^e Plan.			
	Montant total du plan.	Accordées en 1966.	Accordées en 1967.	Demandées pour 1968.	Fin 1967.		Fin 1968.	
					Cumul A. P.	Pourcentage.	Cumul A. P.	Pourcentage.
Bases aériennes	163,5	27,3	27	30,7	54,3	33,6 %	85	52,5 %
Navigation aérienne (1) ..	491,9	84,3	93	105	177,3	36,2 %	282,3	57,5 %
Météorologie	104,6	16,9	18,2	18,85	35,1	34,1 %	53,95	52,1 %
Formation aéronautique.	120,4	20,4	20,8	22,6	41,2	34,3 %	63,8	53,1 %
Transports aériens.....	7,2	3,3	1,8	1,535	5,1	70,2 %	6,635	90,9 %
Pour mémoire								
Immeuble de l'aviation civile	32,4	»	»	»	»	»	»	»
Total général ..	920	152,2	160,8	178,685	313	34,2 %	491,685	53,5 %

(1) Y compris E. N. A. C.

Etat d'avancement du Plan 1966-1970 pour l'Outre-Mer.

(Départements et Territoires d'Outre-Mer.)

TABLEAU 15

SERVICES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				DEGRE DE REALISATION du V ^e Plan.			
	Montant total du plan.	Accordées en 1966.	Accordées en 1967.	Deman- dées pour 1968.	Fin 1967.		Fin 1968.	
					Cumul A. P.	Pourcen- tage.	Cumul A. P.	Pourcen- tage.
	(En millions de francs.)							
Bases aériennes	131,7	41,6	22	18	63,6	36,4 %	81,6	62 %
Navigation aérienne	47,5	16	11	11	27	56,8 %	38	80,0 %
Météorologie	29,2	5	7	6	12	41,0 %	18	61,6 %
Total général ..	208,4	62,6	40	35	102,6	41,7 %	137,6	66 %

Le Plan semble ainsi avoir pris du retard. Les investissements des bases, de la navigation, de la météorologie et de la formation aéronautique auront souffert de la concurrence que leur a faite Concorde.

CHAPITRE VI

AIR FRANCE

Les résultats financiers.

L'année 1966 a permis d'enregistrer pour toutes les compagnies internationales une amélioration sensible de leur situation financière. Le résultat de la Compagnie Air France enregistre un bénéfice d'exploitation de 73,1 millions de francs contre 34,4 millions l'année précédente et pour 1967 les résultats seront probablement analogues à ceux de 1966.

Les frais financiers, redevances aéroportuaires, continuent à s'accroître, ce qui a pour effet d'absorber une partie importante des gains résultant de la progression moyenne du trafic passager et du trafic de fret.

Le tableau suivant numéro 16 précise les dépenses d'investissements et leur financement pour 1966 et les estimations pour 1967.

D'autre part, le tableau numéro 17 donne l'évolution des bilans de 1965 et 1966 et le tableau numéro 18 l'évolution des comptes d'exploitation ces deux mêmes années. Enfin, le tableau numéro 19 fournit l'évolution du compte de profits et pertes toujours pour les mêmes années.

Les coefficients de remplissage comparés entre les années 1964, 1965 et 1966 pour l'ensemble des réseaux situent la compagnie Air France légèrement en dessous de la moyenne générale des compagnies membres de l'O.A. C. I. Ce résultat assez moyen concrétisé dans le tableau numéro 20 est dû, en particulier, à la faiblesse de notre coefficient de remplissage sur le réseau de l'Atlantique-Nord. Il faut noter à ce sujet que l'influence des relations politiques entre les U. S. A. et la France n'est certainement pas étrangère à la médiocrité de ces résultats. Presque partout dans le monde l'affection des pays desservis par les compagnies d'aviation, quelles qu'elles soient, se mesure assez souvent aux fluctuations de la politique et il est certain que sans que des consignes aient été données aux Etats-Unis, les Américains ont tendance à favoriser les compagnies dont les gouvernements leur sont le plus favorables.

Il n'est à ce sujet, que de consulter les résultats de la K. L. M., 53,3 %, de la B. O. A. C., 63,3 % et de la Pan American Airways, 52,5 %, cela pour les cinq premiers mois de 1967 (tableau numéro 21).

Enfin, le tableau numéro 22 relate l'évolution des coefficients de remplissage des grandes compagnies sur le réseau de l'E. A. R. B. Nous pouvons remarquer là que la compagnie Air France se trouve très nettement au-dessus de la moyenne générale pour les cinq premiers mois de 1967 avec toutefois un moins grand écart en sa faveur que pour les cinq premiers mois de 1966.

Situation du parc aérien d'Air France.

Le parc actuel se compose de 30 Boeing B 707 dont un cargo et un mis à la disposition d'Air Madagascar, 44 Caravelle SE. 210 dont deux en location vente à Air-Inter et une à Air Algérie, 11 Lockheed Super-Constellation L. 1049, dont deux cargos, 5 hors exploitation et un mis à la disposition d'Air Cameroun, 6 Bréguet-Provence dont 5 cargos, 15 Douglas DC 4 dont 5 en location et 6 en location vente, et les Douglas DC 3 hors exploitation. Enfin, l'administration des P. T. T. met à la disposition d'Air France 5 Douglas DC 4, 14 Douglas DC 3 et il va en être de même prochainement pour des Fockers Friendship. De même 4 Mystère 20 sont confiés à Air France par la Société Marcel Dassault.

L'évolution des frais de vente d'Air France.

C'est une question dont traditionnellement la Commission des Finances se préoccupe et dont le tableau numéro 23 indique l'évolution. Les frais de vente pour l'Amérique sont évidemment les plus élevés encore que leur pourcentage ait nettement diminué par rapport à 1963, passant ainsi pour l'Amérique du Nord de 28,2 à 22,5 %, très au-dessus de la moyenne générale évoluant autour de 19 %. Des mesures d'économie assez strictes ont été prises par la compagnie, surtout en Amérique du Nord.

Quant à Air France, des projets sont actuellement à l'étude, soit en accord avec la Japan Air Lines, soit isolément et des droits de trafic font actuellement l'objet de négociations dont nous avons été tenu au courant au cours de nos déplacements de cette année, soit aux Philippines, soit au Japon.

Evolution générale des tarifs.

Cette évolution s'est effectuée dans le sens confirmé de la baisse. Pour la situer il suffirait d'indiquer que de 1960 à 1966 la recette par passager-kilomètre est passée de 0,217 F à 0,155 F sur l'Atlantique-Nord et pour le total de la compagnie, de 0,220 F à 0,199 F. De même, les sommes encaissées par passager transporté de 1961 à 1966 se sont abaissées sur Paris—New York de 1.207 F à 904 F et sur Paris—Londres, par contre, elles se sont légèrement relevées de 104 F à 111 F.

L'apparition des avions à grande capacité risque d'entraîner, et nous pensons que c'est un bien pour l'aviation en général, une baisse assez sensible des tarifs inter-continentaux et surtout sur les trafics à moyenne distance. Mais cette évolution risque d'être entravée par la nécessité pour les aéroports de couvrir les investissements considérables que l'apparition de ce nouveau type d'appareils risque d'entraîner.

Signalons également que l'abaissement des tarifs en matière de passagers s'enregistre également en matière de fret.

Résultats d'exploitation des compagnies dans lesquelles Air France a des participations.

On trouvera en annexe les bilans des recettes et dépenses réalisées par Air France au titre des compagnies associées et les résultats d'exploitation de ces mêmes compagnies. Comme nous le voyons la plupart d'entre elles ont un bilan positif, à l'exception d'Air-Transport dont nous ne connaissons en fin d'exercice que le solde positif ou négatif.

Le résultat financier, au sens strict, de l'activité des compagnies aériennes qui lui sont associées, est assez décevant en 1965, puisque Air France n'a encaissé que 700.000 F de dividendes, alors qu'elle a dû faire face à la couverture du déficit et aux charges de liquidation d'Air Nautic pour un total supérieur à 23 millions. Il faut convenir que cette année était tout à fait exceptionnelle sur ce rapport et en 1966 et 1967 les résultats financiers devraient être positifs.

Mais en dehors de ce solde financier, il faut mentionner les résultats des échanges de services entre Air France et les Compagnies associées qui portent sur des sommes très élevées et dont le solde en faveur d'Air France est très largement positif en 1965. Il s'agit en l'espèce de chiffres d'affaires réalisés et non de bénéfices bruts, mais il faut noter les prestations fournies par Air France qui peuvent l'être dans beaucoup de cas, grâce à l'emploi marginal de moyens qui sont en tout état de cause nécessaires à la Compagnie Nationale pour sa propre exploitation.

	(En millions de francs.)
A. — <i>Commissions et supercommissions :</i>	
— Versées par Air France aux Sociétés associées	3,53
— Versées par les Sociétés associées à Air France . . .	10,00
B. — <i>Assistances en escales :</i>	
— Payées par Air France aux Sociétés associées	3,30
— Payées par les Sociétés associées à Air France . . .	11,32
C. — <i>Affrètements :</i>	
— Réglés par Air France aux Sociétés associées	3,28
— Réglés par les Sociétés associées à Air France	33,43
D. — <i>Travaux techniques et cessions de matériels :</i>	
— Payés par Air France aux Sociétés associées	0,34
— Payés par les Sociétés associées à Air France	30,43
E. — <i>Formation du personnel :</i>	
— Payée par les Sociétés associées à Air France	1,21

A ces éléments, on peut ajouter le produit qu'Air France retire de l'exploitation des droits de 3° et 4° libertés de certaines de ses Sociétés associées sur les relations entre la France et les pays où sont basées ces compagnies 7,30

L'augmentation de l'activité des compagnies aériennes associées dont il a été fait état pour 1966, et que l'on peut raisonnablement envisager pour 1967, ne peut que conforter les résultats de ces échanges de services.

**Répartition actuelle des droits de trafic
entre les compagnies aériennes françaises.**

Peu de modifications ont été enregistrées depuis notre rapport de l'an dernier à ce sujet. Air France a ouvert en 1966 la ligne Paris-Amsterdam, la ligne Paris-Bristol et la desserte de Shangai.

L'U. T. A. a inauguré la desserte de Colombo via le Caire. En 1967, Air France a assuré la desserte de Lyon par les lignes transatlantiques (via Paris) en concurrence avec Air-Inter. De même ont été assurées les dessertes de Budapest, Belgrade et Bucarest. Quant à l'U. T. A., elle a pourvu la desserte de Lusaka (Zambie) et également une desserte de Lyon sur une ligne long-courrier à destination de l'Afrique.

En 1968, Air France a prévu la desserte de Cayenne en long-courrier dès que la piste de Rochambeau sera ouverte aux quadri-réacteurs, la desserte de Ténériffe, Agadir, Djerba, l'ouverture d'une ligne Nice-Zurich.

L'U. T. A. va renforcer ses dessertes cargo sur l'Afrique.

Quant à la desserte de la Polynésie Française (dont rapport ci-joint en annexe) le voyage que nous avons effectué cette année dans cette partie du monde nous amène à regretter des initiatives peut-être hâtives prises pour la desserte de l'aérodrome de Port-Vila en Nouvelles-Hébrides. L'U. T. A. a transféré de Nouméa à Tahiti le seul DC 4 dont elle dispose dans cette partie du monde, mais, comme la Caravelle a été accidentée à Port-Vila, la desserte des Nouvelles-Hébrides est devenue très précaire d'autant plus que l'aérodrome de Santo-Lugainville est inaccessible aux Caravelles.

Les dépenses d'investissements et leur financement.

TABLEAU 16

DESIGNATION	1966 (Réalisation.)	1967 (Estimation.)
	(En millions de francs.)	
I. — Dépenses.		
Matériel volant	122,234	214,873
Investissements au sol à caractère pluri-annuel.....	30,220	29,510
Investissements au sol à caractère annuel	19,472	30,255
Participations	4,447	6,308
Total	176,373	280,946
II. — Financement.		
Ressources propres disponibles	176,373	175,946
Montant à emprunter	»	105,000
	176,373	280,946

Evolution des bilans 1965 et 1966.

(En fin d'année.)

TABLEAU 17

DESIGNATION	BILAN au 31 décembre 1965.	BILAN au 31 décembre 1966.
	(En millions de francs.)	
ACTIF		
Immobilisations (en matériel volant)	753,7	685,6
Autres immobilisations	265,5	278,2
Immobilisations en cours	51,9	122,0
Autres valeurs immobilisées	71,9	77,2
Valeurs d'exploitation	166,7	158,9
Valeurs réalisables à court terme	435,2	409,6
Caisses et banques	159,4	132,1
	1.904,3	1.881,6
PASSIF		
Capital	500,0	500,0
Réserves	86,3	88,6
Report à nouveau	7,5	17,8
Provisions pour risques	89,7	69,0
Dettes à long terme	665,8	592,1
Dettes à court terme	544,1	364,0
Résultats	10,9	52,1
	1.904,3	1.881,6

Evolution des comptes d'exploitation.

TABLEAU 18

DESIGNATION	COMPTE d'exploitation 1965.	COMPTE d'exploitation 1966.
(En millions de francs.)		
DEBIT		
Stocks au 1 ^{er} janvier.....	162,9	166,8
Achats	284,5	316,5
Frais de personnel.....	757,2	835,2
Impôts, redevances et taxes.....	86,8	94,5
Travaux, fournitures et services extérieurs.....	338,4	389,0
Transports et déplacements.....	26,3	29,0
Frais divers de gestion.....	94,9	105,6
Frais financiers	45,4	36,6
Dotations aux comptes d'amortissements.....	188,5	201,4
Dotations aux comptes de provision.....	11,7	23,0
Bénéfice de l'exercice.....	34,4	73,2
	2.031,0	2.270,8
CREDIT		
Stocks au 31 décembre.....	166,8	156,9
Recettes :		
Passagers et bagages.....	1.301,6	1.472,7
Fret, colis postaux, poste.....	229,8	260,0
Vols spéciaux	16,1	10,9
Autres recettes commerciales.....	281,4	338,0
Recettes diverses	35,3	32,3
Contrat d'exploitation avec l'Etat.....	»	»
	2.031,0	2.270,8

Evolution des comptes de pertes et profits.

TABLEAU 19

DESIGNATION	COMPTES de pertes et profits 1965.	COMPTES de pertes et profits 1966.
	(En millions de francs.)	
DEBIT		
Charges d'exercices antérieurs	7,8	»
Différence de change	1,8	2,0
Dotation au compte des plus-values à long terme	»	0,3
Dotation à la réserve à réinvestir	10,1	»
Provision pour créance irrécouvrable	8,1	»
Provision pour éventualités diverses	1,0	»
Provision pour impôts	12,0	33,0
Bénéfice net	10,9	52,1
	51,7	87,4
CREDIT		
Bénéfice d'exploitation de l'exercice	34,4	73,2
Profits sur exercices antérieurs	7,2	3,9
Profits sur réalisations d'immobilisations	10,1	10,3
	51,7	87,4

Statistiques relatives aux coefficients de remplissage
de quelques grandes compagnies aériennes de 1964 à 1966
sur l'ensemble de leurs réseaux.

(En pourcentage.)

TABLEAU 20

COMPAGNIES	1964	1965	1966
Air France	55,0	56,5	57,5
Alitalia	55,3	55,4	53,9
K. L. M.	52,0	53,2	54,8
Lufthansa	59,0	56,0	56,0
Sabena	54,0	53,8	59,6
B. E. A.	61,1	62,6	59,5
B. O. A. C.	57,1	56,6	50,4
S. A. S.	52,9	54,3	52,6
Swissair	54,0	54,7	55,8
P. A. A.	58,1	57,9	64,1
T. W. A.	56,6	54,6	54,4
Toutes compagnies (1)	54,9	56,0	57,9

(1) Il s'agit de l'ensemble des compagnies membres de l'O. A. C. I.

**Statistiques relatives aux coefficients de remplissage
de quelques grandes compagnies aériennes de 1964 à 1967
sur le réseau de l'Atlantique Nord.**

(En pourcentage.)

TABLEAU 21

COMPAGNIES	1964	1965	1966	CINQ premiers mois de 1966.	CINQ premiers mois de 1967.
Air France	49,6	51,3	54,9	43,8	45,7
Alitalia	56,9	56,9	57,0	46,4	46,8
K. L. M.	59,4	59,2	61,6	52,5	53,3
Lufthansa	59,2	55,4	55,1	43,4	43,8
Sabena	48,1	47,3	47,4	36,3	45,3
B. O. A. C.	63,3	62,7	68,8	58,6	63,3
S. A. S.	56,6	57,7	57,3	42,9	50,3
Swissair	51,5	52,5	55,1	43,9	48,4
P. A. A.	56,9	54,6	61,7	52,3	52,5
T. W. A.	59,2	58,0	53,3	53,2	49,1
Toutes compagnies (1)	57,5	56,8	58,8	50,3	50,7

(1) Ce terme s'applique à l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A.

**Statistiques relatives aux coefficients de remplissage
de quelques grandes compagnies aériennes de 1964 à 1967 sur le réseau de l'E. A. R. B.**

(En pourcentage.)

TABLEAU 22

COMPAGNIES	1964	1965	1966	CINQ premiers mois de 1966.	CINQ premiers mois de 1967.
Air France	58,5	60,9	59,0	57,0	53,9
Alitalia	57,4	63,0	58,0	54,7	53,9
K. L. M.	45,7	48,8	50,1	45,2	45,5
Lufthansa	52,9	54,5	54,1	50,4	50,9
Sabena	51,2	53,1	53,8	51,2	50,8
B. E. A.	59,3	60,1	62,6	58,8	56,2
B. O. A. C.	39,7	44,2	50,6	46,5	41,5
S. A. S.	54,1	53,0	52,0	49,5	50,8
Swissair	55,1	55,6	56,6	52,7	52,4
Toutes compagnies (1)	55,4	57,1	56,9	53,5	52,1

(1) Il s'agit de l'ensemble des compagnies aériennes suivantes : Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, B. E. A., B. O. A. C., D. L. H., Finnair, Iberia, Icelandair, K. L. M., Olympic, Sabena, S. A. S. et Swissair.

Evolution des frais de vente par zone géographique de 1963 à 1966.
(En pourcentage.)

TABLEAU 23

ZONES GEOGRAPHIQUES	1963	1964	1965	1966
<i>Indice de représentation.</i>				
France	14,3	16,7	16,5	16,3
(dont Paris)	(16,1)	(16,9)	(16,8)	(16,6)
Amérique	26,7	25,4	23,3	21,7
(dont Amérique du Nord)	(28,2)	(27,0)	(24,1)	(22,5)
Europe (sauf France)	23,9	24,1	23,2	22,1
Afrique noire	15,1	11,8	13,2	10,3
Afrique du Nord	12,7	12,3	12,3	12,9
Asie	20,9	20,7	22,2	19,7
 Moyenne des indices des représen- tations	 19,9	 20,0	 19,6	 18,9
 Indice général de la compagnie	 23,0	 22,1	 21,7	 21,2

Résultats d'exploitation des compagnies aériennes au capital desquelles participe Air France.

(En milliers de francs.)

TABLEAU 24

COMPAGNIES	RECETTES d'exploitation.		DEPENSES d'exploitation.		SOLDE DU COMPTE d'exploitation.		RESULTATS du bilan.	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Middle East Air Liban.....	162.558	179.588	149.553	169.029	+ 13.005	+ 10.559	+ 5.585	+ 7.657
Air Inter.....	(1) 104.367	(2) 155.766	99.521	154.416	+ 4.846	+ 1.350	+ 1.971	+ 1.042
Air Algérie.....	83.402	(3)	89.401	(3)	— 5.999	(3)	— 8.746	(3)
Royal Air Maroc.....	69.208	76.182	65.931	73.231	+ 3.277	+ 2.951	+ 884	+ 848
Air Madagascar.....	60.063	67.314	56.360	60.098	+ 3.703	+ 7.216	+ 3.741	+ 701
Tunis Air.....	32.999	39.201	26.769	33.799	+ 6.230	+ 5.402	+ 6.088	+ 4.672
Air Vietnam.....	30.302	(4) 63.502	26.132	(4) 54.549	+ 4.209	+ 8.953 (4)	+ 1.981	+ 4.810 (4)
Royal Air Cambodge.....	8.574	11.943	8.789	11.518	— 225	+ 425	— 253	+ 396
Air Transport (5).....	»	»	»	»	— 1.413	— 2.110	— 1.437	— 2.143
S. A. F. A. (6).....	»	381	»	376	»	+ 5	»	+ 2

(1) Dont subventions de l'Etat (3.659.349 F) et des collectivités locales (4.327.467 F).

(2) Dont subventions de l'Etat (3.950.000 F) et des collectivités locales (5.440.160 F).

(3) Résultats non encore communiqués.

(4) Par suite de la dévaluation de la piastre vietnamienne, en juin 1966, le taux de change, qui était de 0,082 F pour une piastre vietnamienne, est tombé à 0,04 F.

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

(6) La S. A. F. A. n'a commencé son exploitation qu'au début du mois d'août 1966.

CHAPITRE VII

AIR-INTER

Les comptes d'exploitation d'Air-Inter pour les années 1965 et 1966 sont relatés dans le tableau n° 25. Ainsi qu'il est permis de le voir la situation s'est considérablement améliorée.

Une augmentation de tarifs qui n'est intervenue qu'à partir du 1^{er} avril 1967 et dont le taux pondéré est de 6 % environ devrait avoir pour but de faire face aux charges nouvelles qui pèsent sur la compagnie. Ces charges nouvelles sont considérablement accrues du fait de la suppression de la détaxation sur l'essence et de la subvention à la Compagnie.

Or, celle-ci va avoir à faire face, comme nous le verrons un peu plus loin, à des frais d'investissement considérables pour mettre sa flotte en harmonie avec ses besoins.

Nous craignons donc qu'il n'y ait là de sérieuses difficultés d'ordre financier pour réaliser cette opération.

Les tarifs intérieurs seront désormais fixés sur une relation donnée par addition d'une partie fixe et d'une partie variable égale au produit de la distance orthodromique par un taux complémentaire unique. La partie constante a été fixée à 26 F et le taux complémentaire à 0,255, la moyenne devant plafonner à 15 % d'augmentation.

La flotte actuelle d'Air-Inter se compose de 14 Vickers Viscount, 4 Nord 262, 5 Caravelle dont 2 en location-vente auprès d'Air France et 1 Fokker F 27/200 en location.

Etant donné la croissance du trafic que fait ressortir le tableau n° 27, on estime que la flotte d'Air-Inter devra comprendre en 1971 une quinzaine de Caravelle, 20 à 25 appareils de moyenne

capacité (Vickers Viscount et Fokker F 27/500, et 4 Nord 262, le total des investissements étant évalué à 350 millions de francs environ.

Or, le montant du capital social d'Air-Inter est actuellement de 18.700.000 F répartis comme l'indique le tableau n° 28.

Il est évident que les ressources propres de la compagnie, auto-financement et augmentation de capital, ne sauraient suffire à couvrir les investissements nouveaux. Un recours massif à l'emprunt deviendra donc nécessaire mais l'Etat supprimant sa subvention à Air-Inter, il est vraisemblable que les collectivités risqueraient une fois de plus d'être mises à contribution pour un déficit d'exploitation dû en particulier aux charges de capital.

A ce propos, notons qu'un régime nouveau a été instauré le 1^{er} avril 1967. Il opère une distinction entre les lignes créées avant le 1^{er} janvier 1967 et celles créées postérieurement et mises en service.

Air-Inter exploite à ses risques et périls toutes les lignes anciennes ayant couvert leurs dépenses à un taux de 80 % et elle prend à sa charge 20 % des dépenses d'exploitation des lignes dont la rentabilité a été inférieure à 80 %, les collectivités locales couvrant le déficit résiduel de ces dernières.

Comptes d'exploitation (1).

TABEAU 25

	1965	1966
<i>Recettes</i>	104.368.785,34	155.766.475,61
Dont subventions :		
— Etat	3.659.349	3.950.000
— Collectivités locales.....	4.327.487	5.440.160
<i>Dépenses</i>	99.520.707,84	154.416.283,87
— Solde bénéficiaire de l'exercice.	4.848.077,50	1.350.191,74

(1) Les comptes d'exploitation prévisionnels pour 1967 et 1968 ne sont pas, à ce jour, disponibles.

Bilans.

TABLEAU 26

ACTIF	Au 31/12/1965.	Au 31/12/1966.
	Immobilisations	21.759.457,35
Valeurs d'exploitation.....	2.300.151,01	6.167.876,43
Valeurs réalisables ou disponibles.....	26.755.456,87	25.408.432,53
	<u>50.815.065,23</u>	<u>73.375.068,93</u>
PASSIF		
Capital (et réserves).....	8.535.677,68	18.834.237,52
Report à nouveau.....	167.875,89	1.530.512,84
Provisions	2.362.353,71	2.893.559,67
Dette à long terme.....	16.561.070,55	21.436.609,30
Dette à court terme.....	21.216.890,61	27.638.321,17
Bénéfice de l'exercice.....	1.971.196,79	1.041.828,43
	<u>50.815.065,23</u>	<u>73.375.068,93</u>

**Evolution du trafic de passagers des compagnies aériennes
sur les relations intérieures de la France métropolitaine de 1965 à 1967.**

(Toutes compagnies.)

TABLEAU 27

	1965	1966	PREMIER semestre 1967 (estimations).
	(En milliers de passagers.)		
A. — France continentale :			
I. — Grosses radiales permanentes :			
Paris-Nice	323,3	350,3	212,0
Paris-Marseille	234,4	280,0	148,0
Paris-Lyon	146,6	218,2	137,0
Paris-Toulouse	84,5	130,3	78,0
Paris-Bordeaux	62,7	92,9	55,0
Sous-total	851,5	1.071,7	730,0
II. — Autres radiales permanentes....	194,4	319,9	205,0
III. — Transversales permanentes	158,9	243,7	135,0
IV. — Lignes saisonnières et diverses..	12,9	23,0	»
Total des lignes de la France continentale	1.217,7 (1)	1.658,3 (1)	1.070,0 (1)
B. — France continentale Corse :			
Paris-Corse	92	101,3	42,0
Marseille-Corse	160	168,5	80,0
Nice-Corse	115	124,0	68,0
Divers-Corse	6,3	9,4	»
Total des lignes France continentale-Corse	373,3	403,2	190,0
C. — Ensemble des relations intérieures à la France métropolitaine	1.591	2.061,4	1.260

(1) Dans ce total, Air-Inter a transporté, sur l'ensemble de son réseau, 750.000 passagers en 1965, 1.110.000 en 1966 et 715.000 passagers au cours des six premiers mois de 1967.

Répartition actuelle du capital social d'Air-Inter.

TABLEAU 28

	POURCENTAGE
Air France	24,95
S. N. C. F.	24,95
Caisse des dépôts et consignations	4,00
Banque de l'Indochine	6,49
Banque de Paris et des Pays-Bas	6,49
Lazard frères	6,49
U. T. A.	14,59
Compagnie de navigation mixte	4,11
Aigle Azur	1,07
Chambres de commerce	5,25
Rapides de Lorraine — Côte d'Azur	1,60

CHAPITRE VIII

L'AÉROPORT DE PARIS

Résultats financiers.

Les résultats financiers de l'Aéroport de Paris sont précisés dans le tableau 29 ci-dessous. Comme on peut ainsi s'en rendre compte, l'excédent des charges sur les produits d'exploitation est assez notable puisque la marge de dépassement du petit équilibre, soit 64,5 millions, a représenté en 1966 plus de 33,4 % du montant des produits. Mais le total des charges d'exploitation, c'est-à-dire frais de fonctionnement, plus frais financiers, plus dotation aux comptes d'amortissement et de provision s'est élevé pour la même année à 223,6 millions, en augmentation sensible sur 1965 (189,8 millions).

La différence est en grande partie constituée par les réparations à la piste numéro 3 d'Orly.

Les frais de personnel se sont accrus de 9,9 % alors que l'accroissement a été de 14,8 % en 1966 sur 1965. Les dotations aux amortissements se sont élevées à 38,4 millions et les dotations aux provisions à 17,2 millions. Quant aux charges financières totales du service des emprunts, elles se sont élevées à 68,1 millions au lieu de 65,1 millions en 1965. La masse des produits s'élève à 214,3 millions, en augmentation de 11,9 % par rapport à 1965.

La part de la subvention d'Etat correspondant à la couverture des services rendus à divers organismes publics s'est élevée à 6,5 millions. Elle a été de 2,7 millions pour les frais financiers, et la part affectée au compte d'exploitation n'a plus été que de 9,2 millions, en sensible diminution sur 1965 (14,8 millions) et 1964 (21,6 millions). En revanche, l'aide en capital s'est considérablement développée, passant de 19,5 millions en 1965 à 26,5 millions en 1966. Le bilan net accuse une augmentation d'actif de 102 millions sur l'année précédente. Les valeurs réalisables à court terme, soit 88,2 millions en 1966, sont en augmentation de 30,5 millions sur l'année précédente, ce qui représente à peu près le prix d'acquisition des terrains de Paris-Nord.

Les prévisions pour 1967 sont relativement optimistes, la marge de dépassement du petit équilibre devra représenter 38 % du prix total des produits et atteindre 81 à 82 millions de francs. Les redevances aéronautiques devront rapporter 90 millions, en augmentation de 15 % par rapport à 1966, mais les charges financières, de leur côté, s'accroîtront jusqu'à atteindre 76,2 millions de francs. Le compte général prévisionnel fait ressortir un montant de dépenses d'investissement de 185 millions contre 140,6 millions en 1966. Compte tenu d'un emprunt de 125 millions contre 85 millions en 1966 (il s'agit d'un emprunt assez onéreux au taux de 7,4 % auprès des compagnies d'assurances), le montant de la subvention d'Etat peut alors se limiter à 30 millions au lieu de 37,5 millions en 1966.

Quant à l'année 1968, en partant d'un accroissement de trafic du même ordre que 1967, la marge de dépassement du petit équilibre doit se maintenir à environ 37 % des produits, soit 90 à 91 millions de francs en valeur absolue.

Si les projets de modifications des structures et des taux de redevances d'atterrissage que nous analysons à part interviennent au 1^{er} janvier 1968, le produit des redevances aéronautiques augmenterait de 8 millions de francs et le produit brut de la redevance d'atterrissage de la même somme. La recette nette n'augmentera que de 6,7 % pour l'Aéroport de Paris, après déduction de la contribution de 16 % à la rémunération du personnel. Les charges financières s'élèveront de 10 millions de francs. Les dotations aux amortissements étant chiffrées à 55 millions et les dépenses d'investissements se situant à 220 millions, somme considérée comme incompressible, les emprunts devront donc à ce moment procurer 175 millions contre 125 millions en 1967, ce qui pose des problèmes de financement redoutables.

On trouvera en annexe des tableaux (numéros 30 et 31) indiquant le montant des emprunts contractés par l'Aéroport de Paris au 31 décembre 1966.

Redevances d'aéroport.

Les synopsis ci-joint A et B précisent les redevances d'aéroport à la charge des transporteurs et le produit total des redevances aéronautiques. Nous devons, à ce propos, indiquer que des récentes modifications dans les tarifications des grands aéroports internationaux ont amené l'Aéroport de Paris à occuper une situation

moins défavorable qu'elle ne l'était jusqu'à présent et par conséquent des observations que nous avons été amené à faire dans le rapport précédent semblent perdre de leur acuité.

Parallèlement, comme nous avons tout de même enregistré des modifications sur l'Aéroport de Paris, la situation s'est trouvée singulièrement assainie, ce qui a permis à la subvention d'Etat de passer de 36 millions en 1964 à 30 millions en 1967 pour une prévision de 25 millions en 1968.

Pour l'instant le trafic passager représente les quatre cinquièmes de l'activité générale de l'Aéroport de Paris et les prévisions à court terme sont pour un maintien de cette proportion. Cependant, le développement du trafic-fret devrait connaître un avenir assez favorable, les efforts des compagnies tendant à cet objet. Les méthodes de gestion concourent à une certaine décentralisation des administrations et de la gestion des aéroports faisant partie de l'Aéroport de Paris. Une politique similaire a été adoptée pour les principaux aéroports européens, qu'ils soient allemands, gérés sous le régime de sociétés à responsabilité limitée ou de sociétés par actions, hollandais gérés par une société à responsabilité limitée, aéroports de Zurich, de Milan, aéroport londonien qui au contraire des précédents fait l'objet d'un établissement public autonome.

La récente conférence de l'O. A. C. I. à Montréal a préconisé le retour à une politique permettant le recouvrement de la totalité des services et des coûts d'installation d'usage communs comprenant les dépenses d'exploitation et les charges d'immobilisation.

C'est un peu l'application dans ce domaine particulier de la politique de vérité des prix. Nous souhaitons qu'elle ne conduise pas à des tarifs de redevances aberrants.

L'annexe ci-jointe fait le point des travaux neufs entrepris par l'Aéroport de Paris en 1966 et 1967 et ses prévisions pour 1968, 1969 et 1970.

Aéroport de Paris-Nord.

Comme nous l'indiquions dans notre rapport précédent, les acquisitions immobilières se sont achevées en 1967 par les décisions du juge des expropriations pour le petit nombre de propriétaires représentant 5 % de ceux qui n'avaient pas traité à l'amiable.

— 1967 voit s'exécuter un certain nombre de travaux préparatoires : drainage, assainissement, clôture, viabilité, accueil et bureaux ;

— 1968 doit voir s'achever les travaux qui ne concernent pas l'aérogare ou l'aéroport proprement dit, à l'exception du début de la construction de l'aérogare numéro 1, mais en revanche doivent s'accélérer les travaux routiers ;

— 1969 doit enregistrer la prolongation des travaux exécutés en 1968 et doivent débiter les travaux d'infrastructure proprement dits ;

— en 1970 les travaux routiers doivent s'achever et l'aérogare ainsi que les pistes devront être terminées tout au moins en ce qui concerne l'infrastructure de la piste numéro 1.

A partir de 1975 il deviendra nécessaire d'envisager un troisième aéroport de classe internationale pour prévenir la saturation d'Orly et celle de Paris-Nord.

Enfin, il semble logique de projeter la construction d'un aéroport destiné à l'aviation légère et qui risque actuellement de contrarier les trafics d'Orly et plus tard de Paris-Nord surtout après la disparition du Bourget.

Plusieurs lieux ont été envisagés : il est vraisemblable que les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Guyancourt devront être fermés vers 1975. En revanche, l'aérodrome de Pontoise pourrait enregistrer un certain développement. Il en va de même pour la zone Est avec Coulommiers-Voisins ou Meaux-Esbly et dans la région Ouest avec Chavenay-Villepreux.

Pour ce dernier choix un programme d'équipement comprendrait 2 pistes de longueur non encore arrêtée comprise entre 1.200 et 1.600 mètres, des aires de stationnement, des zones d'installation et des aires d'atterrissage.

Le tableau ci-dessous (32) retrace l'activité des aéroports. Nous y voyons des augmentations spectaculaires en particulier à Lyon, ce qui justifie les autorisations de trafic accordées à Air France et U. T. A. Les diminutions s'enregistrent presque uniquement sur le trafic anglais avec Le Touquet, Calais et Cherbourg.

Un tableau complémentaire (34) fournit également des résultats pour les aérodromes dépendant de la Nouvelle-Calédonie.

L'évolution du trafic des principales compagnies françaises est retracée dans le tableau numéro 33 ci-dessous.

Enfin, le tableau 35 fournit l'évolution comparée des grandes compagnies internationales de 1963 à 1966. Nous pouvons y constater que la variation de 1966 à 1965 place notre compagnie nationale assez en dessous de la moyenne, le record étant détenu par la P. A. A. avec 40,6 % contre 16 % à la Compagnie Air France.

Situation financière de l'aéroport de Paris.

TABLEAU 29

	1966		1967		1968	
	Charges et dépenses.	Produits et recettes.	Charges et dépenses.	Produits et recettes.	Charges et dépenses.	Produits et recettes.
	(En millions de francs.)					
<i>I. — Charges et produits d'exploitation.</i>						
Charges de fonctionnement (personnel, matériel, entretien).....	128,6		133,1		150,1	
Dotation aux amortissements et provisions	55,6		53,0		55,0	
Intérêt des emprunts.....	39,2		45,7		53,4	
Totaux	223,4		231,8		258,5	
Produits d'exploitation (redevances).		193,1		214,8		240,6
Travaux faits par l'entreprise. — Travaux imputables aux opérations en capital		21,2		7,0		11,2
Totaux		214,3		221,8		251,8
Excédent des charges sur les produits		9,1		10,0		6,7
<i>II. — Opérations en capital.</i>						
Dépenses d'investissement	140,6		185,0		220,0	
Remboursement des emprunts.....	28,9		30,5		33,0	
Totaux	169,5		215,5		253,0	
Recettes :						
Emploi des dotations aux amortissements		55,7		53,0		55,0
Prélèvement sur la trésorerie et recettes diverses		3,2		17,5		1,0
Emprunts		85,0		125,0		175,0
Totaux		143,9		195,5		231,0
Excédent des dépenses sur les recettes		25,6		20,0		22,0
Excédent des charges par rapport aux ressources		34,7		30,0		28,7

Liste des emprunts contractés par l'Aéroport de Paris au 31 décembre 1966.

1. — *Obligations.*

TABLEAU 30

DATE	ORIGINE	MONTANT (francs).	T A U X		AMORTISSEMENT	
			Nominal.	Réel (1).	Durée.	Conditions.
29-12-1951	Banque de Paris et des Pays-Bas....	5.163.500	6,25	7,62	30 ans.	Par tirage au sort.
29-12-1951	Banque de Paris et des Pays-Bas....	545.700	6,00	10,53	15 ans.	Par tirage au sort.
25-10-1952	Banque de Paris et des Pays-Bas....	7.840.000	6,00	7,70	25 ans.	Par tirage au sort.
24-10-1953	Banque de Paris et des Pays-Bas....	6.510.400	6,00	8,47	15 ans.	Par tirage au sort.
24-10-1953	Banque de Paris et des Pays-Bas....	1.237.500	5,00	7,55	30 ans.	Par tirage au sort.
15-02-1954	Banque de Paris et des Pays-Bas....	(2) 7.750.000	7,55	8,28	5 ans.	»
30-11-1954	Banque de Paris et des Pays-Bas....	3.550.000	6,00	7,65	20 ans.	Par tirage au sort.
30-11-1954	Banque de Paris et des Pays-Bas....	2.000.000	4,50	7,94	20 ans.	Par tirage au sort.
	Total	34.597.100				

(1) Y compris impôt 12 %.

(2) Emprunt entièrement amorti.

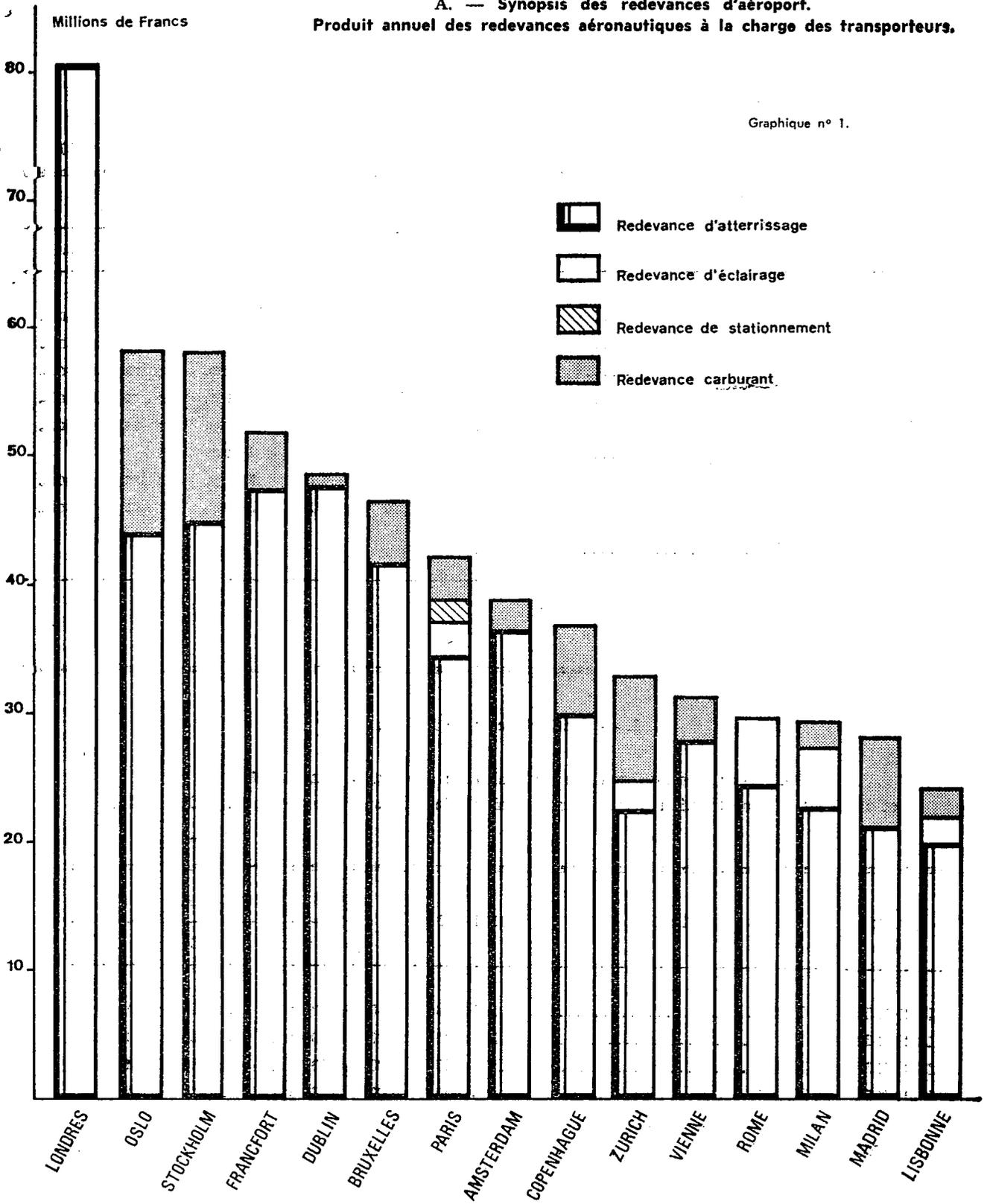
2. — *Crédit foncier de France.*

Pour le compte du Fonds de modernisation et d'équipement (F. M. E.)
et du Fonds de construction d'équipement rural et d'expansion économique (F. C. E. E. E.).

TABLEAU 31

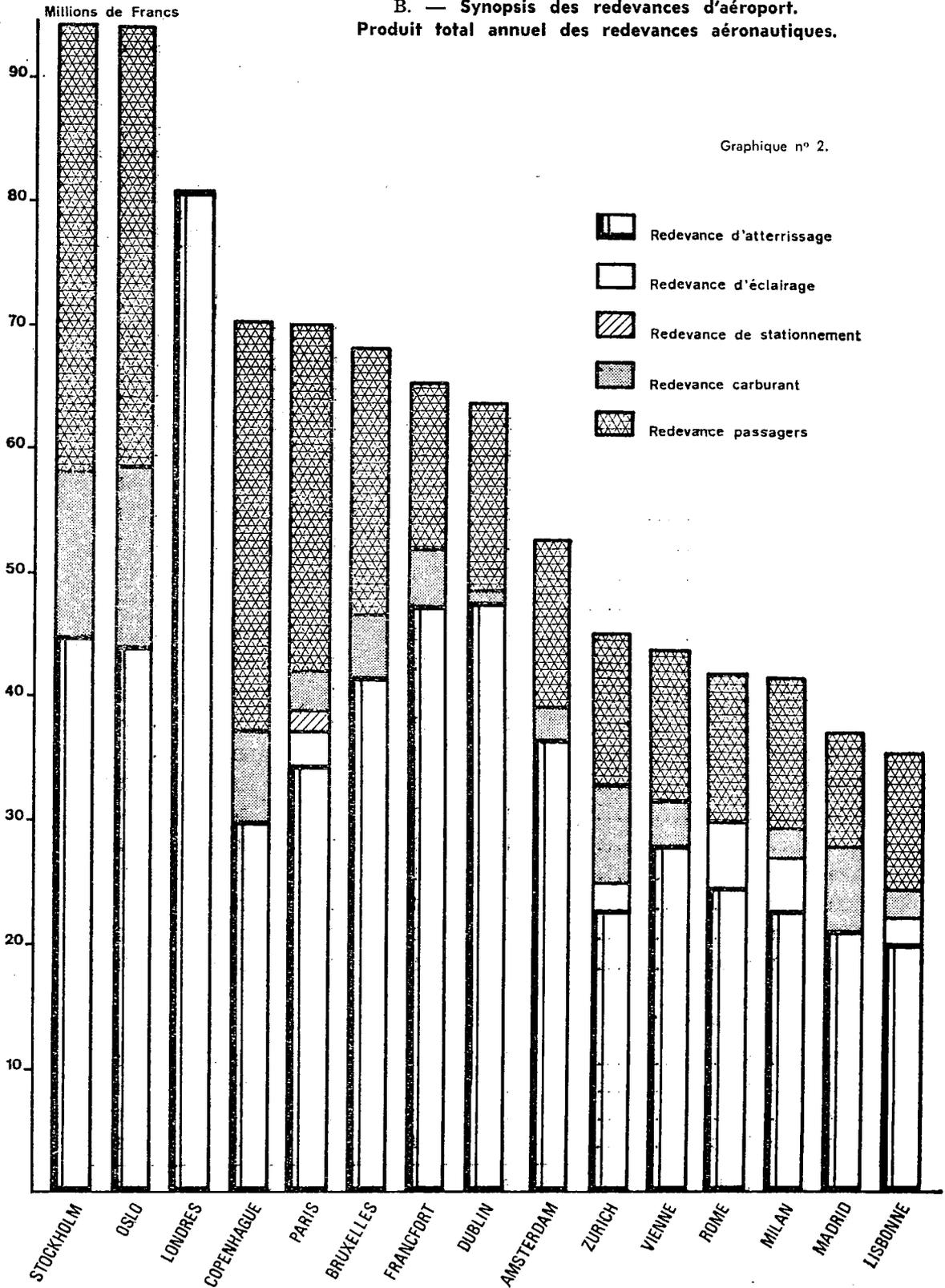
DATE	ORIGINE	MONTANT	TAUX	A M O R T I S S E M E N T	
				Durée.	Conditions.
10-05-1950	F. C. E. E. E.	10.000.000	6,50	30 ans.	Annuités constantes.
12-05-1952	F. M. E.	5.000.000	6,00	30 ans.	Annuités constantes.
28-06-1952	F. M. E.	5.000.000	6,00	30 ans.	Annuités constantes.
11-07-1953	F. M. E.	14.000.000	6,00	30 ans.	Annuités constantes.
3-05-1954	F. C. E. E. E.	15.000.000	6,00	30 ans.	Annuités constantes.
17-06-1955	F. C. E. E. E.	20.000.000	5,50	30 ans.	Annuités constantes.
	Total	69.000.000			

A. — Synopsis des redevances d'aéroport.
Produit annuel des redevances aéronautiques à la charge des transporteurs.



B. — Synopsis des redevances d'aéroport.
Produit total annuel des redevances aéronautiques.

Graphique n° 2.



Evolution de l'activité des principaux aéroports de la République française de 1963 à 1966 (1).

(En unité de trafic.) (2)

TABLEAU 32

AEROPORTS (3)	1963	1964	1965	1966	POURCENTAGE de variation de 1963 à 1966.
<i>I. — Métropole.</i>					
Paris-Orly	4.580,6	5.052,6	5.917,6	6.940,9	+ 51,5
Paris-Le Bourget.....	1.501,7	1.762,4	1.889,0	2.033,5	+ 35,4
Nice	891,1	948,9	1.056,0	1.174,9	+ 31,8
Marseille	912,2	888,3	929,1	1.018,3	+ 11,6
Le Touquet.....	854,2	723,6	589,8	702,4	— 17,8
Mulhouse-Bâle	302,4	337,2	420,8	592,6	+ 95,9
Lyon	245,6	313,2	402,4	545,0	+ 121,9
Toulouse	197,7	176,4	210,8	279,4	+ 41,3
Ajaccio	166,7	213,8	234,4	255,7	+ 52,3
Bastia	166,0	194,6	220,6	245,2	+ 47,7
Perpignan	159,3	185,5	183,7	222,4	+ 39,6
Beauvais	120,4	121,5	149,7	217,9	+ 80,9
Bordeaux	109,4	104,4	145,3	202,4	+ 85,0
Calais	340,8	282,9	223,2	174,7	— 48,8
Cherbourg	233,0	160,4	139,0	143,1	— 38,6
Tarbes	68,9	83,7	106,6	114,6	+ 66,3
Nîmes-Garons	21,8	29,5	52,5	94,7	+ 334,4
Dinard	77,1	89,4	78,6	81,5	+ 5,7
Nantes	13,8	31,7	57,3	77,8	+ 463,7
Strasbourg	50,9	54,3	58,3	73,5	+ 44,4
Lille-Lesquin	36,1	46,5	63,9	70,0	+ 93,9
Clermont-Ferrand	19,1	21,9	35,8	50,0	+ 161,7
<i>II. — Outre-mer.</i>					
Pointe-à-Pitre	106,0	151,9	170,3	195,9	+ 84,8
Fort-de-France	67,6	83,3	108,3	124,6	+ 84,3
Papeete	57,0	68,4	98,1	123,5	+ 116,6
Saint-Denis-Gillot	37,0	44,0	50,7	59,7	+ 61,3
III. — Total	11.336,4	12.170,3	13.591,8	15.814,2	+ 39,4

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

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

(3) Les aéroports retenus sont ceux dont le trafic est égal ou supérieur à 50 unités de trafic : ils ont été classés dans un ordre décroissant d'après les résultats obtenus en 1966.

Evolution du trafic des principales compagnies françaises.

TABLEAU 33

COMPAGNIES	1963	1964	Variation 1964/1963	1965	Variation 1965/1964	1966	Variation 1966/1965
------------	------	------	------------------------	------	------------------------	------	------------------------

I. — Passagers/kilomètre transportés (en millions).

Air France	5.255,4	5.866,1	+ 11,6	6.347,2	+ 8,2	7.413,7	+ 16,8
U. T. A.....	936,0	910,0	— 2,8	1.066,7	+ 17,2	1.299,4	+ 21,8
Air-Inter	153,5	236,9	+ 54,3	351,7	+ 48,4	529,5	+ 50,5
Ensemble	6.344,9	7.013,0	+ 10,5	7.765,6	+ 10,7	9.242,6	+ 19,0

II. — Fret (en millions de tonnes/kilomètre transportées.)

Air France	118,2	121,7	+ 3,0	153,6	+ 26,2	177,3	+ 15,4
U. T. A.....	20,8	24,3	+ 16,8	30,8	+ 26,7	43,6	+ 41,6
Air-Inter	0,4	0,5	+ 25,0	0,6	+ 20,0	0,8	+ 33,3
Ensemble	139,4	146,5	+ 5,1	185,0	+ 26,3	221,7	+ 19,8

Trafic commercial tous aérodromes.

NOUVELLE-CALÉDONIE

Année 1966.

TABLEAU N° 34

AÉRODROMES	MOUVEMENTS			PASSAGERS			POSTE		FRET	
	Arrivée.	Départ.	Total.	Arrivée.	Départ.	Transit.	Arrivée.	Départ.	Arrivée.	Départ.
Hienghene	249	248	497	241	328	64	1.710			
Houailou	1.056	1.060	2.116	2.111	2.356	406	7.620	350	12	
Pins (Ile de)	584	583	1.167	4.215	4.350	13	45.050	17.780	822	325
Kone	217	217	434	215	200	232	1.890	300		
Kouaoua	590	591	1.181	709	734	633	1.550	88	6	
Koumac	216	216	432	403	432	24	3.740	260		
Lifou	495	496	991	4.325	4.566	120	157.050	75.140	3.016	819
Maré	313	313	626	2.595	2.546		80.350	132.840	1.050	202
Duvéa	271	271	542	2.400	2.498		45.890	14.220	1.609	512
Poindimie	597	600	1.197	930	885	173	3.010	120		
Magenta	3.655	3.649	7.304	19.406	19.065	20	235.070	365.080	2.267	8.280
Port Vila	922	926	1.848	6.689	5.419	1.450	54.220	37.220	25.597	24.876
Santo	709	709	1.418	3.037	3.394	1.278	34.060	19.770	6.589	3.513
Thio	261	261	522	255	210	59	520	100		
Tontouta	762	760	1.522	20.126	18.931	9.624	410.460	166.280	78.260	38.688
Moindah	11	11	22	20	20	15	3			
Voh	79	78	157	40	68	53	660	20		
Tiga	9	9	18	12	23		130			
Wallis	24	24	48	264	325	9	11.070	370	1.036	333
P. ds Gaiacs	23	23	46	24	26	8				

Evolution comparée du trafic total (régulier + non régulier) des grandes compagnies aériennes internationales de 1963 à 1966.

TABLEAU 35

	1963	1964	VARIA- TION 1964/1963	1965	VARIA- TION 1965/1964	1966 (Résultats provisoires)	VARIA- TION 1966/1965
(En milliers de tonnes/kilomètre transportées.)							
P. A. A.	1.659.182	1.900.549	+ 14,5	2.337.000	+ 22,9	3.285.000	+ 40,6
T. W. A.	1.267.477	1.599.212	+ 39	1.956.901	+ 22,4	2.126.563	+ 8,6
B. O. A. C.	712.387	802.417	+ 12,6	897.688	+ 11,8	994.380	+ 10,7
Air France	623.520	683.334	+ 9,5	759.660	+ 11,1	881.815	+ 16
Lufthansa	361.107	458.290	+ 26,9	576.000	+ 25,6	709.000	+ 23
K. L. M.	414.879	475.929	+ 14,7	512.460	+ 7,6	604.400	+ 17,8
Alitalia	352.009	415.421	+ 18	467.629	+ 12,5	552.088	+ 18
S. A. S.	332.868	375.139	+ 12,6	397.400	+ 5,9	443.472	+ 11,5
B. E. A.	302.024	341.720	+ 13,1	382.356	+ 11,8	430.933	+ 12,7
Swissair	219.141	256.485	+ 17	292.229	+ 13,9	326.914	+ 11,8
Sabena	193.386	217.765	+ 12,6	255.689	+ 17,4	273.261	+ 6,8
Ensemble	6.437.980	7.526.261	+ 16,9	8.835.012	+ 17,3	10.627.426	+ 20,2

ANNEXE

LES TRAVAUX NEUFS ENTREPRIS PAR L'AÉROPORT DE PARIS

A. — Année 1966.

1° Travaux achevés :

a) Aéroport d'Orly :

- piste n° 4 de 3.650 mètres et ses annexes ;
- nouvelle caserne de sécurité incendie dans la partie Ouest de l'aéroport, au Sud de la piste 4 ;
- hangar de lavage pour la compagnie Air France ;
- nouvelle tour de contrôle, groupant les installations d'exploitation du contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport et les équipements techniques qui les desservent ;
- centrale frigorifique destinée à la climatisation des locaux de l'aérogare.

b) Aéroport du Bourget :

- parc à étages pour voitures automobiles.

c) Aéroport de Toussus-le-Noble :

- réalisation d'un balisage lumineux permettant les atterrissages de nuit.

2° Au cours de cette même année 1966, d'autres opérations ont été *poursuivies* selon le programme établi, mais non achevées. Elles intéressent surtout l'aéroport d'Orly, à savoir :

- la refonte des voies de circulation et aires de stationnement dans la zone Nord ;
- le renforcement de la piste 3 et la réalisation d'un balisage lumineux conforme aux nouvelles normes internationales ;
- la construction et l'aménagement, au premier étage de l'aérogare, d'une vaste salle de départ pour l'étranger, directement desservie par autocars.

B. — Année 1967.

En 1967, sont d'ores et déjà achevés ou doivent être achevés les travaux suivants :

Aéroport d'Orly :

- refonte des voies de circulation et aires de stationnement dans la zone Nord ;
- salle de départ desservie par autocars (mise en service en avril 1967) ;
- nouveau parc de stationnement automobile au sol (parc P 5).

Aéroport du Bourget :

- modernisation du balisage.

Les opérations engagées au titre de l'exercice 1967, et dont certaines en sont encore au stade des études, sont essentiellement les suivantes :

Aéroport d'Orly :

- nouvelle aérogare d'Orly-Ouest.
- extension des installations de fret.

- renforcement des ponts permettant le franchissement de la tranchée routière par la piste 3, les voies de circulation et les aires de stationnement, nécessité par la mise en service des Boeing 747.
- construction du bâtiment d'un nouveau commissariat hôtelier pour les besoins des compagnies aériennes et de bâtiments de servitudes pour les opérations de piste.
- parcs à voitures, en sous-sol, à 4 niveaux, contigu à l'aérogare passagers actuelle, côté Ouest.

Aéroport du Bourget :

- extension du parc à étages.

C. — Années 1968/1970.

Abstraction faite de Paris-Nord, le programme des travaux s'inscrivant dans le cadre du V^e Plan et qui se réalisera durant la période 1968-1970 porte, dans sa quasi totalité, sur l'aéroport d'Orly. Il comprend essentiellement :

- la construction de la nouvelle aérogare Orly-Ouest avec sa desserte routière (1) ;
- la construction de nouvelles aires de trafic aux abords d'Orly-Ouest et l'extension des aires de trafic d'Orly-Sud ;
- la création de « satellites » à l'extrémité des jetées Est et Ouest de l'aérogare Orly-Sud actuelle, pour permettre la réception des Boeing 747, ces satellites seront équipés de passerelles télescopiques permettant l'accès direct des passagers aux avions ;
- l'extension et le remodelage du réseau routier dans la zone centrale de l'aéroport ;
- l'édification de divers bâtiments à usage de bureaux ;
- la construction pour les besoins de la Compagnie Air France du hangar n° 7 destiné à recevoir les Boeing 747 ; ce sera un hangar à double auvent, de 70 mètres d'ouverture et de 160 mètres de profondeur comprenant deux cellules, l'une pour l'entretien, l'autre pour le lavage ;
- de nombreux aménagements des installations, voies et réseaux actuels, pour adapter leur utilisation au développement du trafic à l'arrivée des nouveaux appareils (Boeing 747) et procurer des surfaces nouvelles aux compagnies aériennes, aux services publics et à l'aéroport.

Sauf en ce qui concerne l'aérogare Orly-Ouest, ses annexes et abords, dont les travaux se poursuivront au-delà de 1970, il est prévu de mettre en service :

En 1968 :

A Orly :

- une première extension des installations de fret ;
- le commissariat hôtelier et les bâtiments de servitude pour les opérations de piste au Sud de l'aire de trafic E ;
- le parc-garage attenant à l'aéroport comportant une plateforme à niveau et trois étages en sous-sol ;
- l'ordinateur d'exploitation IBM 360 dans un local de 3.500 mètres carrés réaménagé à cette fin au sous-sol de l'aérogare ;

(1) Cette nouvelle aérogare, destinée au trafic à courte et moyenne distance, sera conçue de façon à épargner le temps des passagers et à accroître le rendement des services au sol par :

- le raccourcissement des trajets tant à l'intérieur de l'aérogare que jusqu'aux avions, par l'utilisation systématique des passerelles ;
- la construction de parcs à plusieurs niveaux pour le stationnement des véhicules, soit à proximité immédiate de l'aérogare, soit intégrés dans l'aérogare elle-même ;
- un circuit automobile permettant aux voyageurs d'effectuer leurs opérations d'enregistrement sans quitter leur véhicule et de gagner ensuite les parcs de stationnement.

Elle est prévue pour traiter un trafic de 5 millions de passagers par an.

- les nouveaux postes de stationnement trafic à l'extrémité des jetées Est et Ouest de l'aérogare Sud ;
- au rez-de-chaussée de l'aérogare actuelle, côté Ouest, sous la nouvelle salle « départ étranger », une superficie supplémentaire de 1.500 mètres carrés de bureaux nécessaires aux compagnies aériennes et dès à présent répartie ;
- un bâtiment à usage de bureaux pour les services de l'Aéroport de Paris dans la zone du parc central.

Au Bourget :

- l'extension du parc à étages.

En 1969 :

- le satellite de l'extrémité Ouest de l'aérogare actuelle, pour la réception des Boeing 747 ;
- le nouveau grand salon d'honneur pour la réception des hommes d'Etat et hautes personnalités, le bâtiment actuel devant être rapidement démoli pour permettre la construction de l'aérogare Orly-Ouest ;
- le hangar n° 7 ;
- le bâtiment « bureaux » constituant l'un des éléments d'extension des installations de fret ;
- un autre bâtiment à usage de bureaux, destiné à l'Aéroport de Paris, dans la zone du parc central.

En 1970 :

- de nouvelles aires de stationnement dont une partie de celles d'Orly-Ouest (environ 300.000 mètres carrés) ;
- l'extension du réseau routier dans la zone centrale de l'aéroport d'Orly ;
- le satellite de l'extrémité Est de l'aérogare actuelle.

Par ailleurs, les travaux d'Orly-Ouest : bâtiment proprement dit, parc à voitures, souterrains et esplanade se poursuivront pour s'achever au cours de l'année 1971.

CHAPITRE IX

LES PROBLEMES INTERNATIONAUX

I. — L'Agence pour la sécurité et le contrôle de la navigation aérienne (A. S. E. C. N. A.).

Le fonctionnement de l'Agence pour la sécurité et le contrôle de la navigation aérienne nous avait paru, sur le plan financier, exiger une inspection dans les pays africains et malgache. C'est ainsi qu'un voyage avait été prévu en Afrique francophone en 1966.

Des incidents de santé nous ayant empêché de donner suite à ce projet, ce n'est qu'en 1967 qu'il nous fût donné d'examiner sur place, à Tananarive, les méthodes de fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A. et le récit détaillé de cette visite figure dans l'annexe consacrée à notre rapport de voyage.

Une première constatation s'impose : les services de l'Agence sont très appréciés et hommage est rendu par les autorités malgaches à la compétence et au dévouement de ses membres.

Cela étant posé, nous rappellerons que lors de l'accession à l'indépendance des Etats actuellement adhérents, une substitution relativement rapide devait se réaliser relativement tôt (sept ans avaient été envisagés) tant sur le plan financier que sur le plan du personnel.

Cette substitution ne se poursuit malheureusement pas au rythme prévu.

Sur le plan financier.

La participation française à l'A. S. E. C. N. A. se maintient au même montant en valeur absolue que l'année précédente, soit 53.093.918 F, sensiblement équivalente à ce qu'elle était en 1961 (tous articles de la Convention réunis). Les contributions africaines ont été multipliées par 2,5 environ et les recettes locales ont triplé.

Il ne semble pas possible en l'état actuel des finances des Etats indépendants d'exiger une participation plus importante de leur part.

Sur le plan du personnel.

Le tableau 37 explicite l'évolution des effectifs européens et nationaux de 1961 à 1967.

L'accroissement du personnel africain ou malgache ne se réalise pas, à très loin près, aussi rapidement que prévu.

Les raisons en sont multiples :

Formation de base encore insuffisante ne fournissant qu'un petit nombre de candidats et ceux-ci, une fois formés, étant accaparés par d'autres tâches dans le sein de leur propre pays.

Perspectives d'avancement limitées car il est pour l'instant à peu près impossible, à de rares exceptions près, d'affecter un agent d'une nation africaine à une autre nation.

Paradoxalement, c'est peut-être le succès de l'A. S. E. C. N. A. parce qu'il évite tous heurts politiques et donne satisfaction sur le plan technique, qui amène les nations indépendantes à orienter leurs élèves les mieux doués vers des tâches paraissant plus urgentes.

Effectifs. — Formation des personnels.

Au 1^{er} janvier 1967, l'effectif total de l'Agence s'élevait à 5.958 agents se répartissant ainsi :

— personnel d'encadrement.....	1.015
— personnel d'exécution.....	2.898
— personnel ouvrier.....	2.045

L'évolution globale des effectifs depuis 1961 a été la suivante :

TABLEAU 36

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Cadres :							
— expatriés	812	775	723	718	687	687	665
— Africains	54	72	136	181	221	305	350
Total	866	847	859	899	908	992	1.015
Personnel exécution tous Africains..	4.062	4.411	2.389	2.522	2.686	2.896	2.898
Ouvriers	2.024	2.025	2.038	2.053	2.045	2.045	2.045
Total	4.928	5.258	5.272	5.446	5.632	5.941	5.958

L'augmentation constatée s'explique par le développement du volume d'activités confiées à l'Agence : nouvelles adhésions, gestion d'aérodromes d'intérêt local, installations et travaux relatifs aux aéronautiques nationales, prolongement de la durée d'ouverture de certains aérodromes. En outre, les cadres africains sortis des écoles effectuent normalement des stages pratiques de durée variable, avant d'assumer seuls les fonctions afférentes à leurs grades. Ils sont néanmoins, durant la période de leur stage, comptés dans les effectifs de l'Agence.

Le personnel d'encadrement est constitué par les ingénieurs, ingénieurs des travaux et adjoints techniques de la Navigation aérienne, de la Météorologie, des Travaux publics et les agents administratifs et comptables supérieurs.

Le personnel d'exécution comprend tous les techniciens subalternes : opérateurs radiotélégraphistes et télétypistes, aides techniciens, agents de bureau, de piste, pompiers, observateurs météorologistes, pointeurs de cartes, radiosondeurs, etc.

Le personnel ouvrier, enfin, se définit en ce qu'il accomplit des tâches qui ne sont pas propres à l'aviation civile et qui peuvent donc être confiées, en fonction des possibilités locales, à des entreprises extérieures à l'ASECNA. Il s'agit, par exemple, de la main-d'œuvre chargée de l'entretien des bâtiments et des installations de génie civil, des mécaniciens de véhicules, des chauffeurs, etc.

Les personnels dont les fonctions ne nécessitent pas des connaissances aéronautiques spécialisées (personnels des travaux publics, des services administratifs et comptables) sortent des mêmes écoles africaines et malgaches que leurs homologues des autres secteurs publics et privés.

Les agents chargés de l'exploitation des aérodromes et des centres gérés par l'ASECNA sont formés, selon leur niveau, dans trois catégories d'écoles différentes :

— les personnels d'exécution suivent les enseignements des écoles régionales africaines de la Navigation Aérienne et de la Météorologie de l'ASECNA ;

— les adjoints techniques sont formés à l'Ecole Africaine et Malgache de la Météorologie et de l'Aviation Civile (E. A. M. A. C.), école créée par l'ASECNA à Niamey, à l'instigation des Ministres Africains chargés de l'Aviation Civile, et qui a ouvert ses portes en octobre 1963 ;

— les Ingénieurs et Ingénieurs des Travaux sont formés dans les Ecoles Françaises de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Dès ses origines, l'ASECNA s'est penchée sur le problème de l'africanisation de ses cadres, les postes de techniciens subalternes et d'agents d'exécution étant déjà africanisés dans leur presque totalité avant 1960. Trois mois après le début de son fonctionnement, en janvier 1961, il était proposé au Conseil d'Administration de l'Agence des tableaux d'effectifs par spécialité et un plan d'africanisation.

Parallèlement, il était demandé aux écoles françaises de l'Aviation Civile et de la Météorologie un nombre de places plus élevé que par le passé pour les élèves africains et malgaches, et, en 1963, s'ouvrait l'Ecole de Niamey.

Les premières de ces écoles (ENAC, ENM) ont reçu depuis le 1^{er} octobre 1960 300 stagiaires africains et malgaches ; 207 en sont sortis diplômés ; 31 y suivent actuellement les cours.

L'E. A. M. A. C., depuis sa création, a reçu 137 élèves ; 60 en sont sortis diplômés ; 48 suivent actuellement les cours.

Cet effort s'est traduit par une augmentation très importante du nombre de cadres africains en service à l'Agence :

TABLEAU 37

	1 ^{er} janvier 1961	1 ^{er} janvier 1962	1 ^{er} janvier 1963	1 ^{er} janvier 1964	1 ^{er} janvier 1965	1 ^{er} janvier 1966	1 ^{er} janvier 1967
Cadres africains et malgaches	54	72	136	181	221	305	350
Personnels expatriés ...	812	775	723	718	687	687	665
Total	866	847	859	899	908	992	1.015

Les Africains et Malgaches qui représentaient à peine plus de 6 % du total des cadres en 1961 sont passés à 35 % en 1967.

Cependant, le nombre insuffisant de candidats aux stages de formation empêche actuellement d'accélérer l'africanisation en cours.

Pour ce qui est des personnels d'exécution, il y a lieu de noter que, depuis 1960, plus de 550 agents ont suivi des stages de formation ou de perfectionnement dans les écoles régionales africaines de l'ASECNA. Leur répartition par spécialité est la suivante :

— spécialité circulation aérienne.....	174
— spécialité télécommunications	172
— spécialité météorologie	210

Le tableau ci-après montre l'évolution des contributions financières des Etats et de la France de 1961 à 1967.

Comparaison des moyens de financement des dépenses de fonctionnement de l'Agence pour les années 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967.

(En francs français.)

TABEAU 38

	TOTAL des ressources.	SUBVENTION française.		FINANCEMENT AFRICAIN			
		Montant.	%	Subvention des Etats.	Recettes locales.	Total.	%
1961 :							
Article 2 (A).....	52.514.921	44.436.439	84,7	4.614.614	3.463.868	8.078.482	15,3
Article 10 (B).....	14.452.033	6.718.130	46,4	7.381.171	352.732	7.733.903	53,6
Article 12 (C).....	11.099.588	»	»	4.975.960	6.123.628	11.099.588	100
Total.....	78.066.542	51.154.569	65,5	16.971.745	9.940.228	26.911.973	34,5
1962 :							
Article 2.....	60.199.915	45.462.347	75,5	5.787.568	8.950.000	14.737.568	24,5
Article 10.....	16.999.650	6.939.000	40,8	9.525.746	534.912	10.060.658	59,2
Article 12.....	12.003.301	»	»	5.048.857	6.954.444	12.003.301	100
Total.....	89.202.874	52.401.347	58,75	20.362.171	16.439.356	36.801.527	41,25
1963 :							
Article 2.....	64.497.581	43.462.347	67,4	7.787.568	13.247.666	21.035.234	32,6
Article 10.....	18.130.464	7.680.000	42,4	9.906.471	543.993	10.450.464	57,6
Article 12.....	14.920.501	»	»	6.918.799	8.001.702	14.920.501	100
Total.....	97.548.546	51.142.347	52,4	24.612.838	21.793.361	46.406.199	47,6

(A) L'article 2 confie à l'A. S. E. C. N. A. le soin d'assurer la transmission et le contrôle de la circulation aérienne, la radionavigation à grande distance, les prévisions météo et radiosondages, les informations aéronautiques.

(B) L'article 10 autorise l'Agence à se voir confier par les Etats la gestion ou l'entretien de toute exploitation aéronautique utile.

(C) L'article 12 habilite l'Agence à passer des contrats de service avec les Etats.

TABLEAU 38 (Suite.)

	TOTAL des ressources.	SUBVENTION française.		FINANCEMENT AFRICAIN			
		Montant.	%	Subvention des Etats.	Recettes locales.	Total.	%
1964 :							
Article 2.....	68.304.520	44.862.348	64,19	9.680.000	13.262.172	22.942.172	35,81
Article 10.....	19.576.562	8.084.553	41,30	10.829.445	662.564	11.492.009	58,70
Article 12.....	14.696.827	»	»	5.649.397	9.047.430	14.696.827	100
Total.....	102.577.909	52.946.901	52,10	26.158.842	22.972.166	49.131.008	47,90
1965 :							
Article 2.....	73.313.693	43.553.365	59,40	13.121.178	16.639.150 (d)	29.760.328	39,48
Article 10.....	22.585.389	9.040.553	40,02	12.594.656	950.180	13.544.836	61,27
Article 12.....	19.273.681	»	»	6.420.795	12.852.886	19.273.681	100
Total.....	115.172.763	52.593.918	45,66	32.136.619	30.442.216	62.578.835	53,60
1966 :							
Article 2.....	77.712.354	43.553.365	56,04	17.166.294	16.992.695 (d)	34.158.989	43,96
Article 10.....	22.529.541	9.040.553	40,12	12.490.200	998.788	13.488.988	59,87
Article 12.....	21.574.324	»	»	8.545.943	13.028.381	21.574.324	100
Total.....	121.816.219	52.593.918	43,17	38.202.437	31.019.864	69.222.301	56,83
1967 :							
Article 2.....	83.525.168	44.053.365	52,74	20.340.723	19.131.080 (a)	39.471.803	47,26
Article 10.....	24.117.319	9.040.553	37,49	14.066.720	1.010.046 (b)	15.076.766	62,51
Article 12.....	20.249.876	»	»	7.446.293	12.803.583 (c)	20.249.876	100
Total.....	127.892.363	53.093.918	41,51	41.853.736	32.944.709	74.798.445	58,49

(a) Dont 2.300.000 F, participation aux frais généraux prélevés sur les opérations d'équipement.
 Dont 8.374.000 F, redevances d'atterrissage.
 Dont 7.235.000 F, redevances de survol.
 Dont 1.222.080 F, diverses.

(b) Redevances atterrissage aérodromes, article 10.

(c) Redevances atterrissage et redevances passagers.

(d) Dont 1.600.000 F, participation aux frais généraux.

II. — Eurocontrol.

L'année 1966 a vu, sur initiative française prise en 1965, les Etats membres procéder à une revision assez radicale de leur conception en matière d'exploitation des services en espace supérieur dans la région Eurocontrol.

Les études menées ont conclu à la nécessité de régionaliser à nouveau cette exploitation par Etat ou Groupe d'Etats.

Parallèlement, il avait été décidé de procéder à un réexamen des structures et des effectifs de l'Agence.

Ces deux actions ont abouti fin 1966 et l'année 1967 est caractérisée par la mise en place de la nouvelle politique adoptée en commun au sein de l'Organisation, ainsi que par l'allégement progressif des effectifs et des structures de l'Agence (s'étendant jusqu'en 1969 inclus).

Dans le domaine de la planification, l'Agence a adopté des plans d'organisation de l'espace aérien supérieur en France et au Royaume-Uni ; les plans sont le fruit d'une étroite coopération entre les services nationaux et ceux de l'Agence. Ils portent sur les années 1967 à 1970 inclus.

L'agence a commencé les premiers travaux d'expérimentation et de simulation de trafic au Centre Expérimental de Brétigny, achevé en 1966 et devenu « opérationnel » en 1967.

Un programme commun d'essais est en cours de mise au point entre les Etats et l'Agence pour utiliser au maximum les possibilités de ce Centre qui servira en priorité les besoins d'études communs et ensuite les besoins particuliers exprimés par les Etats.

L'édification du futur Centre de Contrôle de Maastricht (Pays-Bas), destiné au contrôle de l'espace supérieur du Bénélux et du Nord de la République Fédérale d'Allemagne, se poursuit.

Le tableau ci-après indique les données budgétaires pour 1967 et 1968. En ce qui concerne cette dernière année, il ne s'agit que de prévisions, la procédure budgétaire propre à l'Agence n'étant pas achevée et le montant des crédits toujours en discussion.

ANNÉES	BUDGET de fonctionnement.	BUDGET D'INVESTISSEMENT (Crédits de paiement.)
1967.....	29.251.800	41.133.800
1968.....	28.571.500	51.664.700

Compte tenu des règles de répartition des charges entre Etats ces budgets de l'Organisation nécessitent une participation française égale respectivement à :

1967 : Budget de fonctionnement.....	8.134.658
Budget d'investissement	10.961.134
	<hr/>
	19.095.792
	<hr/> <hr/>
1968 : Budget de fonctionnement.....	8.285.736
Budget d'investissement	13.730.394
	<hr/>
	22.016.130

La participation française réelle sera, en fait, légèrement inférieure à ces chiffres car il sera procédé à un abattement correspondant à l'amortissement, pour l'année considérée, des installations mises en œuvre par les Services Nationaux pour le compte de l'Agence.

III. — Air Union.

Les projets anciens sont en sommeil pour ne pas dire totalement abandonnés.

Faute de s'être décidée à temps la France a perdu une occasion exceptionnelle de se tailler pour longtemps une place de tout premier rang dans le trafic européen.

Les Compagnies allemandes et néerlandaises ont été les premières bénéficiaires de notre carence.

Ce n'est qu'une illustration de plus du vieux proverbe : « Le mieux est l'ennemi du bien ». A force de vouloir obtenir plus nous avons abouti à une impasse totale et nous ne voyons pas comment nous pourrions en sortir.

Conclusion.

Telles sont à grands traits les constatations enregistrées par la Commission des Finances sur ce budget.

Devant une mutation maintenant très rapide de nos problèmes aéronautiques, les mesures à prendre pour y pallier devraient présenter une autre envergure et une autre rapidité que celles qui nous sont proposées.

Nous craignons d'être dépassés tant pour l'accueil des gros porteurs que pour notre construction aéronautique.

L'échenillage des subventions ou des aides risque dans cette période de transition de porter un coup très rude à notre compagnie aérienne intérieure et peut être un coup mortel à nos aéro-clubs.

Il appartiendra à chacun de prendre ses responsabilités en face de ces problèmes dont les solutions ne sont encore que fragmentaires.

ANNEXE

COMPTE RENDU DU VOYAGE

effectué du 18 août 1967 au 10 septembre 1967, en Polynésie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides et Madagascar, avec escales aux Iles Fidji et à l'île Maurice.

Personnalités rencontrées et avec lesquelles des entretiens suivis ont eu lieu :

AVANT LE DÉPART : M. Messmer, Ministre des Armées, qui a bien voulu accorder les autorisations et les facilités nécessaires à la visite des bases militaires de Polynésie.

EN POLYNÉSIE :

M. Sicurani, Gouverneur et son Secrétaire général.

A Tahiti :

Amiral Tellier, commandant les Bases ; M. Augustin, directeur de l'Aviation civile ; M. Paureau, chef du Service de la navigation aérienne ; M. Leprince, ingénieur des T. P. ; M. Adam, chef du Service de l'infrastructure aéronautique ; M. Crozzoli, chef de la Section administrative, et M. Rapp, adjoint au chef du Service météorologique ; Lieutenant-Colonel Normand ; Capitaine de frégate Saint-Cast ; Commandant Monlan.

A Mururoa :

Capitaine de vaisseau Servant, commandant du Site ; Capitaine de frégate Poizat ; Capitaine de frégate Lepas, commandant de *La Maurienne* ; M. Le Go, chef du S. M. S. R. ; M. Bichet, directeur technique du Site.

A Fangataufa :

Techniciens du Site.

A Hao :

Colonel, commandant du Site, et techniciens civils et militaires du C. E. P. et du C. E. A.

EN NOUVELLE-CALÉDONIE :

A Nouméa :

M. Jouve, Secrétaire général, en l'absence de M. le Gouverneur Risterucci, en congé de maladie ; M. Lafleur, Sénateur ; M. Donzel, directeur de l'Aviation civile ; M. Papet, ingénieur des T. P. ; M. Martinet, président-directeur général de la Transpac ; M. Eschenbrenner, directeur de la Transpac.

A l'île des Pins :

M. Lafleur fils.

AUX NOUVELLES-HÉBRIDES :

A Port-Vila :

M. Mouradian, résident français ; M. Allan, résident britannique, de nationalité néo-zélandaise ; M. Lefrançois, délégué à l'Aviation civile ; M. Delabrousse, chancelier de la Résidence française ; M. Tabary, représentant de la Société de l'Agathis.

A Erromango :

M. Traponi, chef mécanicien de l'Agathis ; M. Dufus, chef de chantier.

A Santo :

M. Rouan, délégué français.

A L'ILE MAURICE :

M. Dircks Dilly, Consul général de France à Port-Louis ; Sir John M. Rennie, Gouverneur britannique ; M. Vaghée, speaker de l'Assemblée législative.

A LA RÉUNION :

Au cours de l'escala, à Gillot : M. Coupé, directeur de l'Aéroport ; M. l'Ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

A MADAGASCAR :

Tananarive :

M. Plantey, Ambassadeur de France ; M. Rabemanonjara, Ministre des Affaires étrangères ; M. Miadanaa, Ministre des Finances ; M. Lechat, Ministre de l'Équipement ; M. Simon Japhet, Président du Sénat ; M. le Président de l'Assemblée nationale ; M. Monal, deuxième conseiller d'Ambassade ; M. Housez, représentant de l'Asecna, en remplacement de M. Charpentier, en congé ; M. Ramanisarivo, directeur de la Météorologie.

But du voyage.

Étudier l'évolution des projets d'infrastructure aéronautique, examinés lors des précédents voyages de 1962 (Rapport n° 62 du 19 février 1963), de 1964 (Rapport n° 158 du 30 avril 1964) et 1965 (Rapport n° 173 du 1^{er} juin 1965) et étude des conséquences de cette évolution.

Examen des nouveaux projets en cours d'élaboration.

*
* *

L'itinéraire suivi et le calendrier s'inscrivent comme suit :

Départ de Paris-Orly, le vendredi 18 août à 14 heures 30, pour Tahiti, via Los Angeles, arrivée à Tahiti, le 19 à 5 heures 15 (local).

Séjour à Papeete les 19, 20, 21 août, briefings militaires et civils.

Départ le 22 août à 6 heures 30 pour Mururoa, en DC 6 militaire, visite de la base, coucher à bord de *La Maurienne*.

Départ de Mururoa le 23 à 8 heures en hélicoptère Alouette II pour Fangataufa, visite des installations, puis départ en Piper Aztec pour Hao, déjeuner à Hao, visite de la base, retour à Papeete, en DC 6 militaire.

Départ de Papeete le 24 août à 6 heures 30 pour Rangiroa en Piper Aztec, appartenant à un propriétaire civil, visite de la piste, retour à Papeete.

Départ de Papeete le vendredi 25 août à 8 heures pour Nouméa via Nandi, arrivée à Nouméa-Tontouta le 26, à 12 heures 30.

Le 27 août : îles des Pins en quadrimoteur Heron de la Transpac, visite piste et route d'accès, retour à Nouméa.

Le 28 août : visite approfondie aérodrome Tontouta.

Le 29 août : départ de Nouméa à 6 heures 45 pour Port-Vila.

Les 29 et 30 août : Port-Vila, entretiens divers.

Le 31 août : départ en Piper Aztec pour Erromango, visite des chantiers de l'Agathis, retour à Port-Vila le soir.

Le 1^{er} septembre : départ pour Santo avec escales à Lamaap (Mallicolo) et Northsup (Mallicolo), visite du site de Pekoa, retour à Port-Vila.

Le 2 septembre : départ à 12 heures 30 par le Héron des Fidji Airways pour Nandi, coucher à Nandi.

Le 3 septembre : départ de Nandi par le Quantas pour Sydney-Perth et l'île Maurice, arrivée Maurice à 15 heures 30 (local).

Les 3, 4 et 5 septembre : séjour à Maurice.

Le 5 septembre : 18 heures, départ pour Tananarive via La Réunion par Air France, arrivée à Tananarive à 20 heures (local).

Les 6, 7 et 8 septembre : séjour Tananarive, visites diverses et examen aérodrome Ivato.

Le 9 septembre : départ pour Paris-Orly, arrivée 10 au matin.

SÉJOUR EN POLYNÉSIE

(19 au 25 août 1967.)

Le voyage en Polynésie comprenait deux parties bien différentes : une partie militaire, avec la visite des bases du Pacifique, de Mururoa à Fangataufa et Hao, et une partie civile, comprenant à la fois un briefing sur la politique de l'aviation civile en Polynésie pour les années 1966 et 1970 et la visite des installations de l'atoll de Rangiroa et de l'aérodrome de Tahiti-Faaa.

Atoll de Rangiroa.

Le départ de Papeete pour Rangiroa s'est effectué le 24 août, avec un Piper Aztec appartenant à un propriétaire privé, M. Lejeune. J'étais accompagné dans ce voyage de M. Augustin, directeur de l'Aviation civile, et devait nous attendre à Rangiroa, M. Paureau, chef de service de la navigation aérienne. Si le voyage s'est fort bien passé, il n'en a pas été de même du séjour à Rangiroa. En effet, nous rappellerons les réserves que nous avons faites concernant la construction de cette piste, lors de notre rapport de 1965. Théoriquement, la piste de Rangiroa devait avoir un double but : servir de déroutement éventuel à un avion en difficulté au-dessus de Tahiti-Faaa et desservir l'atoll de Rangiroa du point de vue touristique.

Nous avons fait, à l'époque, observer qu'il y avait déjà, pour le déroutement de Faaa, la piste militaire de Hao que les militaires acceptaient de mettre à la disposition des civils au cas improbable de déroutement (il n'y a jamais eu de déroutement depuis l'ouverture de Faaa). D'autre part, l'allongement du réseau d'action des DC 8 de la compagnie U. T. A. rend de moins en moins nécessaire la surabondance excessive de moyens en Polynésie, surtout quand on songe à l'indigence des mêmes moyens en Nouvelle-Calédonie. Du point de vue touristique, enfin, nous avons fait remarquer que le lagon de Rangiroa, étant donné sa très grande longueur (80 km) et son orientation dans le sens des vents dominants, le rendait d'un attrait touristique discutable, en multipliant les difficultés d'accès.

Nous en avons eu la démonstration à notre arrivée sur la piste de Rangiroa. Un vent violent soulevait sur le lagon des vagues de près de deux mètres de creux, ce qui a entraîné le naufrage du bateau qui venait nous chercher pour nous amener au village. Les occupants du bateau se sont sauvés à la nage, mais il a été impossible d'accéder au village. Dans ces conditions, ou bien cette piste de Rangiroa n'aura qu'un intérêt très limité, car les vents sont souvent violents, ou bien il sera nécessaire d'effectuer des travaux d'infrastructure très importants, étant donné qu'il faut franchir plusieurs OA (communications entre la mer et le lagon) pour parvenir au village.

Nous pensons que cet argent aurait pu être certainement mieux utilisé.

Aérodrome d'Anaa.

A la suite de sondages effectués par la Société Dumez, chargée de l'exécution des pistes de Rangiroa et d'Anaa, il a été décidé d'annuler, tout au moins de suspendre, les projets sur Anaa.

Nous n'allons pas nous élever contre cette décision due à des raisons techniques, mais les crédits ainsi dégagés ont évidemment suscité un certain intérêt pour la desserte du territoire.

Nous rappelons, pour mémoire, que la Polynésie française se compose de cinq archipels : celui des îles Sous-le-Vent et du Vent (Tahiti, Bora Bora, etc.), celui des Tuamotu, parfaitement desservi, celui des Australes, celui des Gambier, celui des Marquises.

Or, en dehors des îles Sous-le-Vent, des îles du Vent et des Tuamotu, les trois autres archipels sont dépourvus de moyens aériens, même limités, pour les liaisons, et, de ce fait, la desserte sociale et administrative est inexistante.

M. le Gouverneur de la Polynésie française, M. Sicurani, tiendrait beaucoup à voir se développer un terrain à Tubuaï, aux îles Australes. Le devis estimatif est de 90 millions de francs C. F. P., soit de 5 millions de francs métropolitains, dont 8.500.000 F C. F. P. pour l'achat du terrain (250 hectares à 250.000 F C. F. P. l'hectare), et un abri à passagers, pour 150.000 F C. F. P. L'entreprise exigerait l'abattage de 5.000 cocotiers.

M. le Gouverneur de la Polynésie avait pensé, tout naturellement, bénéficier de crédits laissés disponibles par l'abandon du projet d'Anaa pour financier Tubuaï. Malheureusement, ces crédits sont actuellement sérieusement engagés et le reliquat est assez faible. Cependant, il semble nécessaire de commencer dès maintenant les dessertes sociales et nous nous permettons d'insister très vivement pour que le projet de Tubuaï soit inscrit en première urgence et cela d'autant plus que les relations économiques entre Tahiti et les îles Australes sont parmi les plus intéressantes.

Enfin, dans le même ordre d'idées, les autorités militaires sont en passe de construire aux Gambier une piste de 2.000 mètres pouvant servir à de multiples usages, déroutement éventuel d'appareils DC 6 sur Mururoa, transport de main-d'œuvre existant aux Gambier et, peut-être, déplacements pour des raisons de sécurité.

Au cours de notre voyage, nous avons appris que l'Aviation civile avait fait demander au Ministère des Armées s'il serait possible, moyennant une participation de l'Aviation civile, de prolonger de deux ou trois cents mètres la piste prévue aux Gambier. En effet, l'Aviation civile estime qu'une liaison Tahiti—Chili est inévitable dans un court délai, avec, éventuellement, escale à l'île de Pâques. Cette idée fait naître de nouveaux problèmes. D'une part, le terrain de l'île de Pâques n'est, paraît-il, aménagé pour l'instant, de façon sommaire, que pour la réception de DC 6 et un avion militaire DC 6 chilien devait faire, quelques jours après notre passage, une première liaison île de Pâques—Tahiti. D'autre part, les courants commerciaux et touristiques ne sont pas encore établis d'une façon prospective suffisante entre l'Amérique du Sud (Pérou, Chili), Australie et Nouvelle-Calédonie via Tahiti, mais il s'agit là d'une idée peut-être intéressante pour l'avenir du territoire tahitien, dont nous avons déjà eu l'occasion de dire, en 1965, qu'il pourrait devenir une plaque tournante pour le tourisme international du Sud-Pacifique.

Une question a été évoquée à notre passage, c'est celle de la liaison civile entre les différentes îles. Actuellement, cette liaison est assurée par un appareil DC 4 de l'U. T. A. qui se trouve visiblement à bout de souffle. Accessoirement, le

viell hydravion Bermuda sert de secours. Il était prévu que le DC 4 de Polynésie devait être remplacé par un DC 4 basé à Nouméa et desservant les Nouvelles-Hébrides. Or, ce DC 4 ne pourra être disponible que le jour où la Caravelle, basée à Nouméa, pourra se poser à Port-Vila. La piste de Port-Vila est bien achevée mais, d'une part, la tour de contrôle est en cours de réfection; d'autre part, le parking n'est pas achevé et c'est surtout cette question qui empêche la Caravelle de se poser car elle immobiliserait à ce moment-là la piste. Nous avons revu cette question en passant à Port-Vila et à Nouméa. Il en sera parlé dans la suite du rapport.

Desserte de Mooréa.

Cette île située à proximité immédiate de Tahiti et d'un haut intérêt touristique n'est, en l'état actuel des choses, accessible que par mer. Or, cette mer est perpétuellement agitée par des courants et par l'alizé et le parcours réussit à rebuter nombre de touristes.

Accessoirement, le Bermuda s'est posé dans des conditions difficiles sur un lagon mal orienté et exigu. Quant au petit terrain existant, son approche est hasardeuse et son orientation également mauvaise.

Or, c'est à Mooréa que s'est installé le Club Méditerranée et c'est avec cette île que se font les plus grands échanges touristiques de Tahiti.

L'amélioration de la piste existante pour avions Stol ou DC 4 et peut-être le choix d'un autre site semblent s'imposer dans des délais aussi brefs que possible.

Aérodrome de Tahiti-Faaa.

L'aérogare devient déjà trop exiguë pour le trafic et des annexes sont en construction, en particulier pour le fret. L'I. L. S. avec glyde path initialement prévu à Tahiti-Faaa a été installé par priorité à Nouméa-Tontouta et nous en sommes heureux. Il s'agissait d'un appareil français. Celui qui est attendu à Tahiti est un appareil américain peut-être mieux adapté dans le temps présent aux installations sur mer.

Visites d'ordre militaire.

Nous avons séjourné les mardi 22 et mercredi 23 septembre à Mururoa et Fangataufa.

Partis de Papeete le mardi 22 par DC 6 militaire pour Mururoa, nous avons visité successivement les sites de Denise et Dindon et les postes de commandement. Le dîner s'est effectué à bord de *La Maurienne* où nous avons également passé la nuit.

Le mercredi 23, départ pour Fangataufa à bord d'une Alouette 2, puis départ de Fangataufa en Piper Aztec pour Hao. Visite des installations à Hao, aussi bien les installations militaires que les installations C. E. A. et retour le soir à Papeete par DC 6 militaire.

Nous devons rendre un hommage tout particulier à la compréhension de M. le Ministre des Armées Messmer, de l'Amiral Tellier, Commandant le Centre d'Essais du Pacifique, du Capitaine de Vaisseau Servant, commandant du Site de Mururoa, du Capitaine de Frégate Lepas, Commandant de *La Maurienne*, du Colonel commandant le Site de Hao pour leur compréhension et pour les facilités qu'ils nous ont accordées.

Comme toujours en pareil cas, il nous faut dissocier le point de vue de l'ingénieur du point de vue du financier. L'ingénieur ne peut être qu'admiratif devant les réalisations souvent difficiles, parfois dangereuses, et devant l'ingéniosité dont ont fait preuve à la fois les techniciens de l'Armée et du C. E. A.

Les constatations que nous avons pu faire à ce point de vue au cours de visites fatalement sommaires seront portées à la connaissance du Ministre des Armées.

En ce qui concerne le point de vue financier, il est à peu près impossible sur place de regrouper les renseignements suffisants pour connaître l'enveloppe totale des crédits. C'est un travail auquel nous comptons nous attaquer à notre retour et qui fera l'objet du rapport sur le budget de l'armée.

SÉJOUR EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Notre arrivée à Nouméa-Tontouta se situe le 26 septembre à 10 heures 30. Les contacts que nous avons eus ont porté essentiellement sur deux problèmes délicats.

Le premier est celui de l'aménagement de l'aérodrome et de l'aérogare de Nouméa-Tontouta ; le second est celui de la desserte touristique et de la desserte commerciale des différents points de la Grande Ile, de l'Ile des Pins, des Iles Wallis et Futuna.

Aérodrome de Nouméa-Tontouta.

Nous avons combattu depuis un certain nombre d'années pour l'amélioration de cette piste ayant nécessité de nombreux détournements, alors que, comme nous le disions plus haut, l'indigence des terrains de détournement est flagrante dans cette partie du Pacifique. Nous avons constaté avec plaisir, d'une part, que les travaux d'allongement de la piste étaient menés avec une certaine activité, d'autre part, que les aides à l'atterrissage fonctionnaient de façon satisfaisante, que ce soient les I. L. S. avec glide-path français comprenant localizer et merkers et un V. O. R. ; la construction d'un nouveau bloc technique a également considérablement amélioré la situation. Il n'en reste pas moins vrai que l'installation commerciale de l'aérogare est devenue insuffisante.

Contrairement à ce qui se passe en Polynésie où il semble qu'il y ait un certain palier dans le développement touristique, il n'en est pas de même en Nouvelle-Calédonie où son développement est considérable. Or, actuellement, l'arrivée d'un seul avion amène déjà de l'embouteillage. Comme plusieurs compagnies font maintenant escale à Nouméa-Tontouta, en particulier la Pan American Airways et la Quantas, il est certain que les difficultés ne feront que croître et les temps nécessaires pour les formalités (police, douane, bagages) rendront le fonctionnement très difficile. Il devient de plus en plus urgent d'inscrire la reconstruction de l'aérogare dans un programme prochain.

La situation est au demeurant la suivante : la piste sera portée de 2.400 à 3.250 mètres, avec une prévision d'achèvement en novembre 1968.

Les mauvais temps ont quelque peu retardé les travaux. Des difficultés sont également intervenues avec des éleveurs riverains au sujet du détournement de deux cours d'eau : le Natiré et le Kouemtélia, mais la situation est en voie de règlement. La route de liaison Tontouta-Nouméa ne comporte plus qu'un tiers à refaire. Elle était en très mauvais état mais, en revanche, la liaison aérienne Magenta-Tontouta n'a pas eu le succès escompté et est actuellement à peu près abandonnée, sauf à la demande.

Une controverse s'est élevée avec les Ponts et Chaussées et les Services de l'Aviation concernant le tracé de la route qui relie Nouméa-Tontouta et qui, aux abords de la piste, ne respecte pas les normes de dégagement. Et nous paraîtrait, pour notre part, aberrant, alors que cette route vient d'être construite il y a à peine deux ans, d'en refaire la construction pour répondre à une circulaire qui est postérieure à l'implantation de la route.

Qu'en sera-t-il de la piste lors de l'apparition des avions gros porteurs. Des études techniques sont en cours et il serait certainement intéressant, si renforcement il doit y avoir, d'éviter une interruption avec les travaux en cours.

Autres terrains de Nouvelle-Calédonie et des annexes.

1° *Magenta.*

La piste actuelle a 1.050 mètres sur 30 mètres. Elle est mal orientée. Sa chaussée est mauvaise et toute modification ne peut être qu'un palliatif, sans développement possible.

Il s'agit d'un aérodrome en classe C. Il n'est pas possible d'envisager son classement en B, en raison des pitons qui bordent la piste ou qui sont dans son axe.

Un tracé nouveau a été remis pour étude au B. C. E. M. : implantation à 123° dans la bonne direction des vents.

Cette piste, qui comporterait une longueur de 1.400 mètres dans son stade définitif, pourrait être exécutée en deux tranches : la première, de 1.000 mètres toujours en classe C, avec une estimation de 470 millions de francs C. F. P., dont 330 millions pour la piste elle-même et les aires de stationnement.

Le B. C. E. M. a entrepris des recherches systématiques, dans un rayon de 15 kilomètres environ. Cinq possibilités ont été dégagées sans qu'aucune n'apparaisse réunir les conditions idéales.

Cette situation est d'autant plus fâcheuse qu'il est exclu, même avec une route convenable, d'utiliser l'aérodrome de Tontouta pour les dessertes locales. Tontouta est trop loin de Nouméa, et s'y rendre enlèverait tout attrait aux déplacements en avions légers pour les dessertes à courte distance.

Il est donc vraisemblable que l'on va s'en tenir, pour l'instant, à la réfection de la piste actuelle de Magenta, ce qui nécessiterait une dépense de 30 millions de francs C. F. P., et que les moyens d'aide à l'atterrissage seront limités à une balise et une haute fréquence.

2° *Ile des Pins.*

Piste de Kunié. — Ce petit aéroport comporte, à l'heure actuelle, deux pistes en herbe, l'une de 680 mètres et l'autre de 1.000 mètres environ. Il est projeté d'y construire une piste de 1.400 mètres avec une première tranche ne comportant que 1.100 mètres sur 30 mètres. Il s'agirait d'une piste en dur, revêtue. Il faudrait y adjoindre deux pistes de stationnement, revêtues, un bloc aérogare sommaire, un bloc technique, deux logements avec eau et électricité.

L'évaluation pour la piste ressort à 66 millions de francs C. F. P. avec une première tranche de 51 millions, auxquels il convient d'ajouter 17 millions d'installations.

L'équipement d'aides à l'atterrissage comprendrait un V. H. F. et une radio-balise transistorisée, le tout estimé à 2.640.000 francs C. F. P.

Nous avons été très surpris de constater la faveur dont jouissait l'île des Pins parmi les touristes que nous avons rencontrés dans tout le Pacifique et il est vraisemblable que c'est sur la publicité faite sur ce site que se fonde le développement touristique de la Nouvelle-Calédonie pour sa plus grande partie.

Le développement du trafic commercial de l'île des Pins est assez remarquable puisque de 875 mouvements en 1964, on est passé à 1.006 mouvements en 1965, à 1.167 en 1966 et que le total des passagers qui n'était que de 7.270 en 1964 est passé à 8.600 environ en 1966.

Encore faut-il souligner que ce développement est freiné par l'obligation aux avions desservant l'île des Pins de rentrer à Magenta avant la nuit et également par l'encombrement des pistes et des aires de stationnement en herbe qui existent actuellement.

Le jour où nous sommes allés à l'île des Pins, nous avons pu noter la présence simultanée de dix avions sur le terrain (avions légers privés et « Hérons » appartenant à la Transpac).

3° Iles Loyauté.

Nous n'avons pu aller aux îles Loyauté. Il existe une piste en herbe de 1.000 mètres environ dans chacune des îles Uva, Lifu et Maré. Une piste de 1.100 mètres environ existe également sur l'îlot de Tiga.

4° Aérodrômes privés de la Grande Ile.

Il existe un certain nombre de projets, en particulier à Poindimié.

De même que des aérodrômes municipaux à Houailou et Heinghen, un autre est en construction à Touho, le tout sur la côte Est qui est de beaucoup la plus touristique de la Grande Ile. Sur la côte Ouest : un aérodrôme municipal à Voh et deux aérodrômes du territoire, l'un à Koné, l'autre à Koumac.

Toutes ces pistes sont des pistes sommaires en herbe, sans dispositions annexes d'ordre commercial ou d'aides à l'atterrissage.

5° Iles Wallis.

Le marché pour la première tranche de la somme des installations est en discussion.

La piste, actuellement en herbe, doit être portée à 2.000 mètres en dur. La première tranche doit être de 3.500.000 F métropolitains. La deuxième tranche, qui serait optionnelle, s'élèverait à 1.550.000 F métropolitains.

Situation du matériel volant en Nouvelle-Calédonie.

En dehors de l'U. T. A. qui effectue des grandes liaisons, deux compagnies locales se partagent le trafic avec une prépondérance très nette pour la Transpac, qui est pourvue d'appareils « Héron » et de Piper, la seconde Compagnie : Pentecoste ne possède que des avions légers.

L'antagonisme entre les deux compagnies est non seulement d'ordre commercial, mais très probablement d'ordre personnel.

Or, un problème très difficile se pose actuellement : le quadrimoteur Héron est un appareil à la fois périmé et à bout de souffle. Il sera donc nécessaire, pour la Transpac, de renouveler sa flotte et son choix ne s'est pas encore porté sur tel ou tel appareil, encore qu'elle souhaite, pour des raisons évidentes, n'acquérir que des avions à décollage court et d'une capacité de 25 à 30 places. La situation financière de la Transpac est telle qu'il semble exclu qu'elle puisse financer cet achat et il est probable qu'elle éprouvera des difficultés à placer des emprunts lui permettant cette acquisition.

D'un autre côté, la Société Pentecoste, peut-être mieux pourvue financièrement, n'a pas à l'heure actuelle atteint un standing suffisant pour se permettre, elle non plus, ces acquisitions.

On risque donc d'aboutir à une situation dangereuse par le fait même qu'un certain nombre de dessertes essentielles à l'économie néocalédonienne ne seraient plus assurées de façon régulière.

Il est regrettable, à notre sens, de ne pas tenir mieux compte des efforts de défrichage qu'a effectués M. Martinet, qui a lancé la Transpac, mais il semble qu'il n'y ait pas de place pour deux compagnies.

Des efforts doivent donc être faits pour amener les deux compagnies à une entente dont nous ne sous-estimons par la difficulté et, à ce moment-là des prêts, soit du Territoire, soit même, sous une forme à déterminer, de la Caisse centrale de Coopération économique, pourraient peut-être être dégagés pour acheter le matériel convenant aux dessertes essentielles.

NOUVELLES-HÉBRIDES

Le départ pour les Nouvelles-Hébrides a eu lieu le mardi 29 à 8 heures, à bord du DC 4 de l'U. T. A. Arrivée à Port-Vila à 10 heures.

Nous remarquons ici que la piste de Port-Vila, dont nous avons réclamé à différentes reprises l'amélioration, est achevée en ce qui concerne la piste elle-même. Elle est correcte et bien revêtue. Malheureusement le parking n'est pas encore achevé et, de ce fait, la Caravelle basée à Nouméa et qui, actuellement, dessert l'Australie et la Nouvelle-Zélande et les îles Fidji ne pouvait pas encore effectuer de rotation sur Port-Vila, ce qui empêchait jusqu'à la date de notre arrivée le transfert à Tahiti du DC 4 qui effectuait la desserte.

La situation se complique du fait que, d'une part, le climat politique semble s'être sérieusement dégradé dans le condominium en relation probablement avec les difficultés d'admission de la Grande-Bretagne dans le Marché commun.

D'autre part, la Direction de l'Aviation civile française prétend n'exécuter que les ordres de Paris, sans tenir compte de l'existence du partenaire britannique. Elle a même décidé, sans plus attendre, de mettre en service la piste de Port-Vila pour Caravelle.

La décision, politiquement et juridiquement discutable, s'est révélée techniquement désastreuse et la Caravelle a vu l'un de ses réacteurs détérioré par des projections de corail. La piste se dégrade et les relations aériennes avec la Nouvelle-Calédonie sérieusement compromises.

Il est inutile de souligner combien cette malencontreuse initiative se doublant de mutations de personnel inopportunes est exploitée par les partenaires anglo-saxons du condominium et combien les relations pour d'autres sujets en sont rendues plus difficiles.

L'aéroport de Port-Vila, doté correctement en piste, ne possède qu'une aérogare extrêmement succincte, et la tour de contrôle a été détruite par un incendie. Elle était en cours de réfection lors de notre passage.

Il est bien certain que les problèmes aux Nouvelles-Hébrides se compliquent du fait de l'organisation administrative du condominium. La nécessité d'obtenir pour chaque opération l'accord du résident anglais et du résident français entraîne des retards qui peuvent parfois être préjudiciables, comme nous aurons l'occasion de le souligner plus loin. Les relations semblent, d'autre part, s'être quelque peu alourdies depuis quelques semaines et des décisions qui se prenaient assez rapidement demandent, à l'heure actuelle, des délais qui sont assez longs. Nous en prenons pour témoins une lettre adressée à M. le Résident anglais par M. Mouradian, Résident français, au mois de mai pour une question urgente et qui n'a eu sa réponse que pendant notre passage le 30 août.

Pendant notre séjour nous avons été reçus fort aimablement par M. Allan, Résident anglais, à Iririki, le jeudi 31. Nous avons, d'autre part, été invités avec le Résident français, M. Mouradian et M. Naudin, délégué à l'aviation pour le Sud des Hébrides à Erromango où une société française procède actuellement à des installations importantes en vue de l'exploitation forestière des ressources d'Erromango.

Nous rappelons pour mémoire que cette île, dont la superficie dépasse le tiers de la Corse, comptait à peu près 400 habitants dispersés. Aucune route, aucune piste d'atterrissage valable, aucun port et aucun abri sérieux pour la navigation maritime.

Actuellement, en cinq mois, trois ménages métropolitains, dont l'un basé à Port-Vila et les deux autres sur Erromango même, ont réussi à établir une piste qui est considérée comme une des meilleures des Hébrides, à construire 8 kilomètres de route, une maison en dur pour le personnel européen (deux ménages), un village

pour lequel une scierie automatique a été édiée, un atelier de réparation complet avec tour et tout le matériel d'entretien du matériel roulant, une citerne à eau, une citerne à essence. Pendant le même temps étaient amenés du matériel lourd pour la construction des routes et pour le débardage des grumes, un remorqueur, une vedette et une barge de débarquement.

Il y a là, évidemment, pour quatre européens livrés à eux-mêmes dans la brousse avec des liaisons difficiles avec Port-Vila, en raison de l'état permanent de la mer et des conditions météorologiques souvent pénibles, un exploit qu'il convient de souligner et auquel ont rendu hommage les deux résidents.

Notre voyage s'est d'ailleurs assez mal passé. Nous avons dû attendre une éclaircie pendant une heure pour quitter Port-Vila et revenir une heure plus tôt d'Erromango le temps se bouchant complètement.

Le vendredi 1^{er} septembre, nous sommes partis par un vol régulier Piper Aztec pour Mallicollo et Santo. Atterrissages successifs sur les deux pistes de Mallicollo, Lammap et Northsup, pistes privées établies par des planteurs qui ont sacrifié pour cette desserte des îles les plus étendues de l'archipel un certain nombre de cocotiers.

Accueillis par M. Rouan à Santo, sur la piste de Lugainville, nous sommes allés visiter le site de Pekoa. Nous rappelons qu'il s'agit d'un ancien aérodrome militaire américain en corail compacté sur lequel la forêt tropicale a repris quelques droits limités cependant par l'affermage à un éleveur qui laissait paître ses animaux sur le terrain. Or, les Gouvernements anglais et français se sont mis d'accord pour acheter le terrain de la piste de Pekoa devant enfin servir de déroutement éventuel pour Nouméa, mais depuis que cet achat a été effectué des barrières ont été mises, les animaux ne vont plus sur la piste qui est envahie actuellement par la forêt tropicale et si cette situation dure seulement encore un an on trouvera une forêt à la place de la piste.

Nous en avons averti à la fois le Résident anglais et le Résident français.

Trajet Port-Vila—Fidji—Australie—Île Maurice—Réunion—Tananarive.

Partis de Port-Vila le 2 septembre par les Fidji Airways, sur « Heron » par temps complètement bouché, séjour très sommaire à Nandi pendant la nuit et départ sur un Boeing de la Quantas le 3 au matin, 5 heures, escale d'une demi-heure à Sydney pour changer d'avion, escale technique à Perth.

Arrivée à l'Île Maurice le 3 à 15 heures 50, compte tenu du décalage horaire.

Dans ce trajet, plusieurs constatations ont pu être faites, d'une part la parfaite organisation de la Quantas. En effet, cette compagnie, alors que nous arrivions aux Fidji sur une autre compagnie nous a pris en charge dès notre arrivée à Nandi pour l'hébergement et ensuite s'est préoccupée de faire effectuer elle-même pour nos bagages le transbordement à l'aérodrome de Sydney en une demi-heure, alors que nous étions obligés de passer la police et la douane dont on connaît la lenteur en Australie. Le service à bord y est impeccable et les progrès réalisés par cette compagnie sont soulignés dans tout le Pacifique. Nos compagnies françaises seront bien inspirées de surveiller cette concurrence.

À l'Île Maurice, nous n'effectuons qu'un séjour d'escale sans préoccupations techniques. Cependant, grâce à l'obligeance du Consul, M. Dircks Dillye, nous avons pu rencontrer chez lui M. Vaghgee, Président indien de l'Assemblée législative, avec lequel nous avons examiné un certain nombre de questions concernant l'avenir de l'indépendance de l'Île Maurice, avenir qui reste angoissant en raison du climat social qui existe dans l'île où 10 % de la population à peu près se partagent 90 % des ressources, ce qui ne manque pas de poser quelques problèmes. Notons que si les noms des villes et villages et les enseignes sont souvent en français, 10 % à peine de la population est francophone ; la proportion est encore plus faible pour les anglophones. Quant au reste de la population d'environ 800.000 habitants, elle parle surtout des dialectes locaux métisses.

Nous avons été également reçus par Sir John Rennie, Gouverneur anglais, dont nous avons pu noter également les préoccupations.

Notre voyage ne comportait pas d'arrêt à La Réunion. Cependant, au cours d'une escale technique d'une heure nous avons été accueillis par M. Coupé, directeur de l'aéroport et par l'Ingénieur en chef des Ponts et chaussées qui, à la suite du rapport que nous avons effectué en 1964 sur la construction de la piste de Gillot, nous avait apporté les plans de la piste actuelle de 2.669 mètres, sur laquelle il est prévu un I. L. S. avec glyde qui n'est pas encore installé et pour lequel le V. O. R. fonctionne.

Il m'a été, en particulier, souligné la façon très sérieuse dont avait été étudié l'endiguement de la rivière des Pluies. Cet endiguement, étudié sur modèle réduit, a été réalisé avec une succession d'épis en béton.

Il n'y a pas eu depuis son installation de typhon important à La Réunion. Il est vraisemblable que l'endiguement tiendra, mais il est encore bien entendu trop tôt pour se prononcer.

MADAGASCAR

Nous nous trouvons à Tananarive dans un pays indépendant et, par conséquent où nos préoccupations ne pouvaient être les mêmes que dans des territoires français; en particulier le rôle de l'Asecna est assez délicat puisque sur le plan psychologique il lui faut tenir compte à la fois de l'aspiration du jeune Etat malgache de voir employer le maximum de techniciens autochtones, et, d'autre part de la nécessité de réaliser les performances techniques pour lesquelles ces techniciens malgaches font quelquefois défaut.

Il y a donc à rechercher perpétuellement des compromis qui peuvent laisser quelque amertume chez les uns et les autres selon le plus grand degré d'habileté dont les uns comme les autres font preuve.

Cela étant donné, il n'en est pas moins vrai que les contacts que nous avons pris, soit avec l'Asecna, soit avec les autorités malgaches (Ministre des Affaires étrangères, Ministre de l'Equipement, Ministre des Finances, Président du Sénat, Président de l'Assemblée nationale), nous ont laissé l'impression agréable que les efforts de l'Asecna étaient appréciés et qu'il était souhaitable d'en assurer la continuité.

Certes, quelques mises au point sont encore nécessaires pour incorporer au sein de l'Asecna les éléments malgaches; nous aurons l'occasion d'en reparler lors de la discussion budgétaire.

La principale question qui se pose est de savoir dans quelle mesure la substitution financière de l'Etat malgache à l'Etat français s'effectue au rythme qui avait été prévu. Cette question trouvera sa réponse dans notre rapport sur l'aviation civile, car elle se trouvera doublée de la même question pour les territoires africains.

Il s'agit également de savoir dans quelle mesure la substitution humaine des techniciens malgaches aux techniciens français s'effectue.

Nous serons dès maintenant plus formels sur ce point: cette substitution ne suit pas un rythme extrêmement satisfaisant, par défaut de candidats aux postes disponibles. Il convient d'ailleurs de rendre hommage au Gouvernement malgache qui tient avant tout à n'envoyer suivre les cours de l'école de Paris qu'à des candidats parfaitement valables, ce qui en limite malgré tout le nombre, tout au moins dans l'immédiat et en attente de la réorganisation de l'éducation technique à Tananarive et dans la Grande Ile en général.

Nous avons également pour but d'examiner dans quelles conditions s'effectuait la construction de l'aéroport d'Ivato, dont nous avons constaté les débuts en 1964 et qui a remplacé depuis un an environ l'aérodrome d'Arivonimamo.

Cet aérodrome comporte une piste pouvant atteindre une longueur de 3.600 mètres, qui, compte tenu de l'altitude du terrain, n'appelle pas d'allongement dans l'immédiat. Elle comporte à son origine Sud une pente de 1,5 %, ce qui est à la limite admissible.

La solution adoptée a nécessité des travaux très importants et 2.100.000 mètres cubes de terrain ont été remués. Des remblais de grande hauteur, quatre à dix-huit mètres, ont dû être effectués.

La solution qui a été retenue a permis de maintenir et d'aménager la zone d'installations existantes de l'ancien aérodrome militaire et, actuellement, la dépense a été évaluée à 1 milliard de francs malgaches pour les travaux de génie civil.

Les fréquences de mauvaise visibilité sont suffisantes pour exiger l'équipement en A. M. V. de la piste destinée au trafic longs-courriers.

La fréquentation de l'aérodrome de Tananarive, de plus en plus importante, a conduit à évaluer la présence possible de 12 à 15 avions commerciaux, dont 4 longs courriers en permanence, auxquels s'ajoutent les avions du réseau local en réserve ou en réparation. Enfin, la présence de 25 appareils légers peuvent encore accroître ce nombre, d'où la nécessité d'augmenter les aires de stationnement qui comprennent actuellement 6 postes de stationnement, 4 postes de quadri-réacteurs et 2 postes d'avions conventionnels.

Une aérogare extrêmement moderne, de conception architecturale quelque peu révolutionnaire, complète les installations de l'aéroport.

La couverture du corps principal de l'aérogare fait appel à la technique des voiles minces de 8 centimètres d'épaisseur à double courbure, s'élevant de 4 mètres à 15 mètres au-dessus du sol.

Le tracé en est celui d'une paraboloïde hyperbolique. Il faut cependant souligner que l'exécution de ce voile mince a posé un certain nombre de problèmes qui n'ont pas tous été aisés à résoudre, mais l'exécution finale est extrêmement séduisante d'aspect.

Les aides à la navigation comportent un V. O. R., un I. L. S., avec les balises V. H. F. extérieures et moyennes sont doublées d'équipement en ondes moyennes ; une balise à ondes moyennes à 11.850 mètres de l'extrémité Est de la piste.

L'alimentation est réalisée à partir d'un réseau bouclé et secouru, à l'exception de la balise extérieure de l'I. L. S. alimentée par un accumulateur rechargé automatiquement. Il existe également un balisage électrique à haute intensité.

La télécommande est effectuée depuis la tour de contrôle.

Enfin, un centre météorologique important exploite les renseignements météorologiques reçus des centres et stations de Madagascar et des pays voisins.

Nous avons eu l'occasion de visiter le centre météorologique de Tananarive et, en particulier, de nous intéresser à la poursuite des cyclones. Nous avons pu constater, sur des observations portant sur un certain nombre de dizaines d'années, que si un grand nombre de cyclones empruntent les mêmes trajets, certains d'entre eux ont la fâcheuse habitude d'échapper à toutes précisions raisonnables. D'une façon générale, à ce sujet fort important dans cette partie de l'Océan Indien, les cyclones provenant de l'Océan Indien sont moins à redouter car ils sont plus aisément prévisibles dans leur itinéraire que les cyclones en provenance du Canal de Mozambique qui, étant donné la relative exigüité de ce détroit, ne sont pas décelables assez longtemps à l'avance.

*

* *

Conclusion.

En conclusion, nous rappelons que ce voyage avait un double but : civil dans toutes ses parties et militaire dans les bases d'expérimentation du Pacifique.

Les principales observations que nous pourrions résumer seraient les suivantes :

a) Certaines des craintes formulées dans nos précédents rapports se sont trouvées confirmées, en particulier en ce qui concerne la piste dite touristique de Rangiroa, en Polynésie.

b) Que certains projets avaient été abandonnés à Anaa, par exemple, en Polynésie, mais que les crédits prévus avaient été absorbés pour la plus grande part pour des exécutions de projets intéressants mais n'ayant pas trait à des pistes, ce qui rend plus difficile l'exécution de pistes dans les autres parties des archipels.

c) Nous avons déploré la lenteur de certains travaux urgents comme l'allongement de la piste de Nouméa-Tontouta.

d) Nous avons constaté que des crédits n'étaient pas encore dégagés pour l'amélioration de la desserte commerciale de Tontouta, ce qui pose dès maintenant des problèmes qui vont se trouver accrus par l'apparition des avions à grande capacité.

e) La progression du tourisme, relativement modeste en Polynésie, beaucoup plus importante en Nouvelle-Calédonie, exige dans ces territoires une infrastructure aéronautique plus poussée, une modernisation de la flotte locale par entente entre les compagnies locales existantes.

f) Aux Nouvelles-Hébrides, rien n'a encore été fait pour mettre en état la piste de Pekoa, à Santo, qui se dégrade très rapidement alors que les terrains sont achetés et sont indispensables pour servir de déroutement à Tontouta.

g) Nous n'avons volontairement pas développé les parties militaires. Nous pouvons cependant indiquer que nous avons pu faire un certain nombre de constatations après les campagnes de tir, sur la tenue des pistes, des installations et, également, sur les incidents inévitables dans toute expérimentation :

1° Sans vouloir dans ce rapport prendre en aucune manière parti pour ou contre le principe même de cette expérimentation, nous pouvons souligner que le régime des vents assez capricieux dans cette partie du Pacifique, complique singulièrement l'établissement d'un calendrier.

2° Si les explosions de puissance relativement modérée n'ont pas, jusqu'à présent, posé de problèmes majeurs, les essais portant sur une ou plusieurs mégatonnes (équivalent en T. N. T.) doivent nécessairement amener à des précautions supplémentaires.

3° Que le principal handicap des atolls pour les essais atomiques réside dans l'impossibilité de procéder à des explosions souterraines, pourtant indispensables pour la miniaturisation sans pollution de l'atmosphère et que, dans l'hypothèse où les essais seraient continués dans ce sens, il deviendrait indispensable de rechercher dans d'autres archipels et à très grands frais les possibilités qui n'existent pas sur les atolls.

4° Que le coût final de l'opération C. E. P. apparaît comme difficile à chiffrer en raison de la dispersion des crédits utilisés pour les investissements, et que le prix annuel de l'exploitation ou de la maintenance est certainement très élevé. Pour ne citer qu'un exemple paraissant mineur : l'eau potable doit être amenée par containers, ce qui entraîne des sujétions importantes.

5° Pour en revenir aux problèmes aéronautiques, les pistes de Mururoa et même de Fangataufa ont bien résisté dans l'ensemble ; il est difficile de se prononcer sur leur tenue lors d'une explosion thermo-nucléaire relativement proche.

Enfin, les militaires construisent aux Gambiers une piste de 2.000 mètres que les civils voudraient voir portée à 2.300 ou 2.400 mètres pour servir éventuellement de relais sur une future liaison Papeete—Chili, via l'île de Pâques, de façon à affirmer la vocation de Papeete à être la plaque tournante aéronautique du Pacifique du Sud. L'utilité de la piste des Gambiers au point de vue militaire ne semble pas se justifier uniquement par le transport de la main-d'œuvre.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 75 bis.

Comptabilisation des subventions allouées par les collectivités locales à Air-Inter.

Texte. — A dater du 1^{er} janvier 1968, les participations au déficit d'exploitation de lignes aériennes intérieures, accordées par les collectivités locales à la Compagnie Air-Inter, feront l'objet dans les comptes de cette Compagnie d'un chapitre spécial.

Lorsque l'exploitation des lignes dont une partie de déficit a été couverte par des collectivités locales devient bénéficiaire, lesdites collectivités participeront aux bénéfices d'exploitation dans la proportion où elles ont contribué aux déficits et ce, jusqu'à concurrence des sommes qu'elles ont versées.

Commentaires. — Cet article résulte de l'adoption par l'Assemblée Nationale d'un amendement de M. Pleven. Il tend à organiser, sur des bases claires, les relations financières entre Air-Inter et les collectivités locales qui, pour l'instant, assument une large part du déficit d'exploitation de la Compagnie.