

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

---

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 15 novembre 1960.

---

## 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 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

### EXAMEN DES CRÉDITS ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES

ANNEXE N° 27

#### AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

*Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO*

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 866, 886 (annexe 30), 892 (tomes I et II, annexe XVII) et in-8° 194.

Sénat : 38 (1960-1961).

Mesdames, Messieurs,

Le budget qui nous est présenté, pour 1961, par le Gouvernement et qui n'a pas été modifié par l'Assemblée Nationale, s'élève :

1° Pour les Moyens des Services, Titre III, à 208.713.921 NF contre 223.164.259 NF en 1961.

2° Pour les Interventions publiques, Titre IV, à 136.962.583 NF contre 65.299.660 NF en 1960.

Soit un total, pour les dépenses ordinaires, de 345.676.504 NF contre 288.463.919 NF en 1960.

Ce qui traduit une augmentation de 20 %.

De leur côté, les dépenses en capital se situent :

En autorisations de programme à 260.990.000 NF pour 1961 contre 250.000.000 NF en 1960, soit une augmentation de 4 %.

En crédits de paiement à 294.380.000 NF pour 1961, contre 242.930.000 NF pour 1960, soit une augmentation de 21,2 %.

Les directions dominantes de ce budget sont d'inégale importance et se situent sur des plans différents, agissant soit sur les dépenses ordinaires, soit sur les dépenses en capital ; on peut en dénombrer cinq.

1° La mise en service de l'Agence de sécurité et de navigation aérienne qui se substitue aux anciens services techniques de l'outre-mer. Ce qui entraîne, dans les chapitres 31-01 à 35-61, une réduction de dépenses de 39.414.368 NF compensée et au-delà par le chapitre nouveau 41-91, qui, sous le titre : Contribution de la République au fonctionnement de l'Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar, ouvre un crédit global de 46.881.923 NF, se décomposant en :

39.414.368 NF contrepartie des réductions des chapitres 31-01 à 35-61 ;

1.630.000 NF correspondant à l'accroissement du nombre des installations et à l'augmentation du trafic ;

5.837.555 NF dont la plus grande partie correspond à l'incidence de l'application du statut propre de l'A. S. E. C. N. A.

2° Des mesures destinées à reclasser le personnel technique navigant et à terre.

3° Des modifications profondes amorcées ou conduites à terme concernant l'emploi des avions bi et quadriréacteurs, ces modifications s'inscrivant soit dans le chapitre des dépenses ordinaires (Formation des pilotes et du personnel navigant. — Météorologie. — Personnel technique à terre) soit dans des investissements : matériel de surveillance et d'approche, allongement des pistes, emploi de machines électroniques, etc ;

4° Une participation à l'étude des perfectionnements à apporter à certains types d'appareils : *Caravelle*, *Super Broussard* par exemple ;

5° Enfin, le renouvellement de la flotte propre du S. G. A. C. C.

Ces cinq objectifs différents, mais souvent imbriqués les uns dans les autres, seront examinés au cours de l'étude des différentes parties du budget.

## I. — DEPENSES ORDINAIRES

A. — Le titre III est dominé par les diminutions de crédit obtenues par transfert à l'A. S. E. C. N. A. du personnel rémunéré auparavant directement sur le budget de l'Aviation civile.

Cependant au chapitre 31-01, la Commission des Finances a relevé, sous le titre trop fréquemment employé dans tous les budgets d' « Ajustement aux besoins réels », l'attribution à trois directeurs du traitement afférent au groupe E hors échelle, ce qui entraîne un complément de dépenses de 3.600 NF au principal et d'environ 4.000 NF, indemnités comprises, pour chacun de ces directeurs.

Sans contester l'intérêt d'avoir, à la tête de services dont l'importance croît sans cesse en même temps que leur responsabilité s'accroît, des hommes de valeur et correctement rétribués elle pense que là, comme dans de nombreux chapitres du même budget, et également comme dans d'autres budgets, la générosité relative dont fait preuve l'Administration envers certains cadres supérieurs contraste malheureusement et peut-être maladroitement avec la parcimonie dont on use vis-à-vis de techniciens dont les responsabilités sont chaque jour plus écrasantes.

## B. — Personnel navigant technique.

Des grèves récentes qui ont compromis l'équilibre financier d'Air France, des menaces nouvelles, ont attiré l'attention sur les difficultés d'adaptation du personnel navigant sur appareils à grande vitesse : *Boeing 707*, *DC 8* et *Caravelle*.

Ces appareils dont la rotation doit être très rapide pour en assurer la rentabilité imposent aux pilotes, mécaniciens et radios, un surcroît de fatigue et au personnel de bord, hôtesses et stewards des sujétions d'autant plus grandes que le nombre de places est plus élevé.

Cette fatigue est encore plus sérieuse quand le vol a lieu vers l'Est ou vers l'Ouest, les décalages d'heures étant alors physiquement difficiles à récupérer. Enfin, l'obligation pour l'un des pilotes de conserver son masque à oxygène rend la conduite de l'appareil encore plus pénible et le fait pour un même pilote de changer fréquemment d'appareil nécessite une certaine adaptation à chaque vol.

De plus, il faut bien se pénétrer de l'idée que les progrès du matériel volant ont été plus rapides que les progrès du matériel de surveillance des avions depuis la terre et également des progrès du jalonnement météorologique. Enfin les pistes ne sont pas toujours adaptées aux grandes vitesses d'atterrissage et de départ, voisines de 300 kilomètres/heure et au poids élevé des quadrijets dépassant souvent 130 tonnes.

Il en résulte la nécessité, sur de longs parcours, d'effectuer des atterrissages pour escales techniques qui pourraient être évités si les aérodromes de départ avaient des pistes plus longues (Lisbonne par exemple sur le trajet Paris—Pointe-à-Pitre).

Au cours d'un récent voyage en Amérique du Sud, nous avons pu constater que certains aéroports étrangers étaient plus en retard sur ce chapitre que la plupart des nôtres, et que l'atterrissage sur leurs pistes dans des cirques montagneux exigeait, de la part des pilotes, une rare maîtrise qui ne va pas non plus sans fatigue.

Dans le même trajet, nous avons pu constater que la météorologie faisait souvent totalement défaut et que les radars de vol étaient inopérants pour déceler nuages ou orages.

Il est donc compréhensible que les équipages se soient émus de ces conditions de vol qui risquent de compromettre la sécurité et aient, en conséquence, demandé un réajustement de leurs horaires de travail.

Mais cette question n'est pas la seule en jeu, et le problème des rémunérations s'est trouvé posé.

Nous rappelons que le décret du 23 mars 1951 fixait la durée du travail du personnel navigant technique à 85 heures de moyenne par mois (maximum absolu 130 heures), ce qui n'avait pas entraîné de difficultés majeures en ce qui concerne les avions classiques.

Depuis la mise en service des *Boeing 707* et à un degré moindre, des *Caravelle*, certains représentants syndicaux ont réclamé la réduction à 60 heures (maximum absolu 80 heures) de la moyenne de travail mensuel.

Un système provisoire a été appliqué au cours des mois d'été et du début de l'automne. Il repose sur une moyenne mensuelle de 75 heures.

Il convient toutefois de noter que la question des maxima mensuels n'est pas la seule qui se pose à cet égard : la durée maximale des vols consécutifs, les temps de repos minimaux consécutifs aux temps de vol, donnent également lieu à des demandes de revision.

Le Gouvernement, par décret n° 60-1153 du 29 octobre 1960, a modifié pour les avions à réaction le décret n° 51-359 du 23 mars 1951. Il donne une définition précise du temps de vol, de la période de vol et de l'amplitude de vol, de même que des temps d'arrêt et des arrêts nocturnes normaux qui doivent compter 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures du matin de l'heure locale.

Dans ces conditions bien définies, la durée mensuelle moyenne dans l'année du temps de travail exprimé en heures de vol, ne doit pas dépasser 75 heures, la durée de vol effectuée dans un mois considéré isolément ne doit pas dépasser 95 heures, celle effectuée dans deux mois civils consécutifs 180 heures et celle effectuée dans trois mois civils consécutifs 265 heures.

Une période de vol ne doit pas normalement dépasser 8 heures dans une amplitude de 12 heures avec maxima exceptionnels de 10 et 14 heures.

D'autre part, toute période de vol égale ou inférieure à 6 heures doit être suivie d'un temps d'arrêt de 11 heures, avec minimum exceptionnel de 6 heures, mais alors l'arrêt suivant doit être de 18 heures.

Au-dessus d'un temps de vol de six heures, le temps d'arrêt doit être d'au moins trois fois le nombre d'heures de vol effectuées, et au-delà de huit heures de vol de quatre fois ce nombre d'heures.

Telles sont les dispositions principales de ce décret qui fixe en outre les dérogations et la comptabilité des heures de vol.

Ce décret n'a pas suffi à calmer les réclamations du personnel navigant technique qui, outre qu'il désire une réduction plus importante de ses heures de vol, tient à conserver sa rémunération. Ce personnel a décidé d'attaquer le décret en justice, a demandé la réunion de la Commission de Conciliation et envisage une grève illimitée que nous voulons encore espérer voir évitée.

A l'heure actuelle, le salaire maximum d'un Commandant de bord d'Air France de la classe la plus élevée sur *Boeing 707* est de l'ordre de 8.500 NF par mois, y compris les heures supplémentaires et la répartition de prime de fin d'année pour 75 heures de moyenne mensuelle.

Les comparaisons sont extrêmement difficiles avec les salaires payés dans d'autres pays, les formes de rémunérations étant très différentes, depuis des salaires forfaitaires quels que soient le type d'avions et le nombre d'heures de vol, jusqu'à des systèmes très différenciés faisant état de l'appareil utilisé, du nombre d'heures de vol, de la proportion d'heures de nuit, etc. (système surtout utilisé dans les Compagnies françaises).

Nous donnons donc à titre purement indicatif les quelques comparaisons suivantes :

— les Compagnies privées françaises ont des salaires à peu près alignés sur ceux d'Air France quoique se situant à un niveau légèrement inférieur, les types d'exploitation ne sont d'ailleurs pas comparables ;

— les Compagnies américaines accordent, dans des conditions à peu près identiques à celles d'Air France, un salaire variant de 11.000 NF à 12.500 NF (mais les salaires américains sont dans l'ensemble deux fois plus élevés que les salaires français et le coût de la vie également) ;

— les Compagnies européennes accordent en général des salaires de l'ordre de 5.500 NF par mois mais, sauf pour Alitalia (Italie), pour des durées de travail sensiblement inférieures à celles des Compagnies françaises. La Sabena (Belgique) par contre paie environ 10.000 NF par mois dans des conditions à peu près identiques à celles des Compagnies françaises.

Dans l'ensemble et compte tenu des différences de durée de travail, le salaire des Commandants de bord sur *Boeing 707* est plus élevé de 20 à 30 % environ en France que dans la plupart des pays européens. Cet avantage est sans doute moindre pour les appareils plus anciens.

*Salaires des autres navigants techniques.* — Les navigants autres que les Commandants de bord reçoivent un salaire qui, par rapport à celui du Commandant de bord, est plus élevé en France (65 à 75 %) qu'à l'étranger (60 % environ).

*Salaires du Personnel navigant commercial.* — Le salaire du Personnel navigant commercial est beaucoup moins élevé.

Une hôtesse d'Air France gagne de 1.000 NF à 1.400 NF par mois selon le nombre d'heures de vol, un steward de 1.200 NF à 1.600 NF, un chef de cabine (homme ou femme) de 1.400 NF à 1.800 NF par mois.

Les Compagnies privées offrent à peu près les mêmes salaires ou des salaires légèrement inférieurs, surtout pour les hôtesses débutantes.

Les salaires des Compagnies européennes sont à un niveau à peu près égal compte tenu des différences de durée de travail. Par contre, par comparaison avec le niveau général des salaires et des prix, le salaire du Personnel navigant commercial est plus élevé en France et, en général, en Europe, qu'aux Etats-Unis.

#### *Formation des Pilotes.*

Les conditions de formation du Personnel navigant des Compagnies aériennes ont été fixées par le contrat conclu le 20 septembre 1955 entre le Ministre chargé de l'Aviation marchande et la Compagnie nationale Air France (pris en application du décret n° 55-32 du 7 janvier 1955 relatif aux obligations imposées dans l'intérêt général à la Compagnie nationale).

En vertu de cette convention, l'ensemble des pilotes nécessaires à l'ensemble des Compagnies françaises de transport aérien étaient formés par l'Ecole des pilotes de lignes gérée par Air France.

Les derniers stages organisés dans le cadre de ce contrat sont les suivants :

— deux stages A pour la formation dite « initio » ouverts respectivement en 1957 et en 1958, chacun d'eux étant suivi par une vingtaine de candidats titulaires du baccalauréat « mathématiques élémentaires ».

— un stage B ouvert en 1958 pour les pilotes possédant une expérience aéronautique (anciens pilotes militaires pour la plupart) âgés de moins de 28 ans.

Enfin des stages C. Ti pour permettre aux copilotes des Compagnies de transport aérien, titulaires de la licence de pilote professionnel de 1<sup>re</sup> classe, d'accéder au grade de pilote de ligne.

Des mesures nouvelles sont intervenues récemment dans le domaine de la formation des personnels navigants.

Par un arrêté du 13 octobre 1959, la formation de base des candidats à la licence de pilote de ligne est désormais confiée au Secrétariat général à l'Aviation civile. L'instruction des stagiaires ne possédant aucune expérience aéronautique est assurée conjointement par le Centre national de Saint-Yan et par l'Ecole nationale de l'Aviation civile. Un premier stage s'ouvrira prochainement pour les candidats ayant satisfait aux épreuves d'un concours organisé en juin et juillet 1960. Leur admission définitive à ce stage s'effectuera après une visite médicale, elle sera subordonnée aux résultats d'une sélection en vol opérée à l'issue d'un pré-stage de deux mois.

Par ailleurs, le contrat du 20 septembre 1955 ayant été dénoncé par la Compagnie nationale, un projet de nouveau contrat est en cours de signature.

Il prévoit que la Compagnie contribue à la formation des Pilotes destinés à l'Aviation marchande française en organisant la poursuite de l'instruction des candidats au sein d'une école dont elle désigne le Directeur avec l'accord du Ministre.

Elle est chargée de l'instruction préparatoire aux épreuves pratiques en vol de l'examen de pilote de ligne de la catégorie A.

Elle continue à assurer l'instruction préparatoire aux épreuves théoriques et pratiques de l'examen de pilote de ligne des catégories

B et C. Ti ainsi que celle des personnels radionavigants, mécaniciens navigants des compagnies, en surnombre dans leur spécialité et dont les plus aptes peuvent être transformés en pilotes (candidats du stage D.).

*Coût de la formation des personnels navigants*

Le montant des sommes dépensées par Air France pour la formation des personnels navigants s'est élevé en 1959 à 794 millions de francs (7,94 millions de nouveaux francs) sur la base des comptes fournis par Air France.

Pour l'année 1960, les dépenses de même nature sont évaluées à 7 millions de nouveaux francs au total dont 6.500.000 nouveaux francs seront à la charge de l'Etat ; le complément sera payé par les compagnies, en raison de l'introduction de nouveaux barèmes de remboursement s'appliquant aux stages ouverts après la date de dénonciation du précédent contrat.

Les frais afférents à la qualification sur appareils ont évolué de la manière suivante au cours des années correspondantes et sont à la charge d'Air France :

1955 .....	6.010.410	NF.
1956 .....	9.334.739	—
1957 .....	17.103.680	—
1958 .....	14.655.820	—
1959 .....	22.170.000	—

et l'estimation pour 1960 est de 53.000.000 de nouveaux francs montrant ainsi toutes les sujétions et difficultés qu'entraîne l'adoption de l'aviation à réaction. Il est toutefois bon de souligner que sur ces 53 millions de nouveaux francs, 35 représentent des frais de premier établissement à amortir sur exercices suivants, la différence, soit 18 millions de nouveaux francs, étant à la charge de l'exercice 1960.

*Effectifs des personnels navigants formés en 1958, 1959 et 1960.*

1° 106 pilotes de ligne ont obtenu leur licence : 31 en 1958, 37 en 1959, 38 en 1960 (sept premiers mois).

2° 72 pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe : 23 en 1958, 34 en 1959, 15 en 1960 (sept premiers mois).

*Incidence de la modification du statut et du régime de rémunération du personnel navigant du S. F. A. T. A. T.*

Les dispositions statutaires régissant le personnel navigant du S. F. A. T. A. T. ne correspondent plus ni à l'évolution technique de ces personnels ni à la nouvelle organisation du S. F. A. T. A. T.

En effet, la création du S. F. A. T. A. T. en 1959 est le résultat de la fusion de deux services (le S. T. T. A. et le S. F. A. S. A.) dont relevait pour chacun un personnel navigant à statut différent. Pour le premier de ces services (S. T. T. A.) le personnel du Groupement Aérien est rattaché aux dispositions régissant le personnel d'Air France, tandis que le personnel du second service (S. F. A. S. A.) est soumis au statut résultant du décret du 5 juillet 1951 amendé en 1958.

Il résulte de cette fusion que l'inégalité de traitement de ces deux catégories de personnel navigant devient choquante d'autant que l'évolution technique a amené à exiger des seconds des qualifications techniques de plus en plus poussées. En outre, le S. F. A. T. A. T. vient d'être chargé par un arrêté du 13 octobre 1959 d'assurer l'instruction pratique de base des futurs pilotes de ligne.

En conséquence, le projet de statut qui a été soumis à l'accord du Ministre des Finances le 20 avril 1960 a pour objet de fixer de nouvelles règles statutaires pour cette seconde catégorie de personnel en s'inspirant de celles qui régissent actuellement le personnel de l'ex-groupement aérien rattaché à Air France ; les dispositions permettront d'accorder à ces personnels un nouveau régime de rémunération qui se décompose en trois éléments suivants :

1° *Un traitement fixe mensuel* fixé par une grille indiciaire s'inspirant de la rémunération des fonctionnaires et variable suivant la catégorie (3 catégories comprenant chacune 11 échelons) :

Catégorie I. ....	300	500	(indices bruts).
Catégorie II. ....	370	585	(indices bruts).
Catégorie III. ....	445	685	(indices bruts).

2° *Une prime de vol* calculée d'après un tarif horaire déterminé pour chaque catégorie par référence aux primes de vol accordées au personnel navigant d'Air France sur DC 3 et dont le taux sera fixé annuellement par arrêté interministériel.

3° Une indemnité de fonction accordée à certain personnel navigant exerçant des fonctions d'encadrement.

L'incidence budgétaire du nouveau statut s'élève à :

Chapitre 31-71. — Rémunérations principales .....	10.561 NF
Chapitre 31-72. — Indemnités et allocations diverses .....	554.817 —
Chapitre 31-92. — Indemnités résidentielles .....	21.525 —
	<hr/>
Total .....	+ 586.903 NF.

Elle est intégralement gagée par une réduction de crédit :

Chapitre 34-81. — Transports aériens, formation et examen en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial .....	— 586.903 NF.
--	---------------

### C. — Adjointes techniques.

Le traitement d'un adjoint technique de la navigation aérienne en fonction à l'aéroport de Paris s'établit comme suit :

— traitement mensuel net.....	738,81 NF
— indemnité de résidence.....	160,33 —
— indemnité de transport.....	16,00 —
— indemnité forfaitaire spéciale.....	40,00 —
— indemnité spéciale d'aérodrome...	210,00 —
	<hr/>
	1.165,14 NF

Le contrôleur radariste anglais perçoit mensuellement environ 1.326 NF.

Ainsi, dans ce cas particulier, le traitement du contrôleur anglais est sensiblement supérieur à celui du fonctionnaire français.

Il semble toutefois difficile d'en tirer des conclusions pour l'ensemble du personnel technique de la navigation aérienne.

Pour être valable, une comparaison devrait être établie par poste de travail en tenant compte des fonctions réellement occupées.

Le sort de ces agents techniques est particulièrement inquiétant. Au fur et à mesure de l'accroissement de rapidité des avions, de l'encombrement des approches d'aéroports, leurs responsabilités de plus en plus lourdes, devraient entraîner des reclassements absolument indispensables et la Commission des Finances du Sénat a été unanime à réclamer l'amélioration du sort de ces agents dont dépend souvent l'existence de centaines de vies humaines.

Cette amélioration permettrait d'éviter de nombreux arrêts de travail que la Commission ne cherche pas à justifier mais dont elle comprend les raisons profondes.

## D. — Agence de sécurité et de navigation aérienne.

### A.S.E.C.N.A.

L'accession à l'autonomie des anciens Territoires de l'A.O.F., de l'A.E.F. et de Madagascar posait le problème de la réorganisation des services de l'aéronautique civile Outre-Mer.

Il n'était plus possible, en effet, de maintenir les anciens services placés, en ce qui concerne l'aéronautique d'intérêt général, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics et des Transports.

Cependant il importait de continuer à mettre en œuvre toutes les aides indispensables à la sécurité de la Navigation aérienne.

Les responsabilités assumées par la France en application des Conventions internationales ne pouvaient sans inconvénients être fractionnées entre les Etats de la Communauté ; l'exploitation des services de sécurité par un organisme unique paraissait très souhaitable, l'uniformisation des moyens de navigation et de contrôle sur de grands espaces étant, en effet, l'une des conditions essentielles de la sécurité de la Navigation aérienne.

Les Etats africains et malgache reconnurent la nécessité de créer une organisation commune et c'est dans ces conditions que sur l'invitation de la France a été signée, le 12 décembre 1959, à Saint-Louis du Sénégal, une Convention portant création de « l'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar ». A la Convention sont annexés les statuts de l'Agence et un Cahier des Charges.

#### I. — Rôle et structure de l'A.S.E.C.N.A.

La mission de l'Agence est une mission d'intérêt commun mais l'agence peut aussi servir les intérêts propres à chacun des Etats membres.

a) L'Agence gère directement et obligatoirement, par l'effet de la Convention, les installations et services concourant à la Navigation aérienne et à l'assistance météorologique aussi bien pour la circulation en route (Centres d'information de vol, aides à la Navigation aérienne, bureaux de télécommunications, stations météorologiques) que pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes suivants : Bangui-Brazzaville, Pointe Noire, Abidjan-

Cotonou-Libreville, Port-Gentil, Ouagadougou, Bobodioulasso-Nouakchott - Arivonimamo, Ivato, Majunga-Niamey-Dakar-Bamako-Fort-Lamy, Fort-Archambault.

b) L'Agence peut d'autre part se voir confier par chacun des Etats la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique, notamment l'exploitation des aérodromes ne figurant pas sur la liste ci-dessus.

c) Enfin, des contrats particuliers passés avec les Etats, parties ou non à la Convention, peuvent lui confier l'étude, la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'ouvrages et services divers intéressant lesdits Etats (par exemple installations intéressant la défense, ou écoles de formation de techniciens).

L'Agence est gérée par un Conseil d'administration. Il est prévu que, tant que la France assumera plus de la moitié des charges financières, sa représentation comprendra un nombre de membres égal au total de celui des autres Etats membres qui disposent chacun d'un siège d'administrateur.

Bien que le statut de l'Agence s'apparente sur certains points à celui d'un établissement public de droit français, il présente des caractéristiques qui tendent à l'assimiler à un organisme de droit international.

C'est ainsi que le Conseil d'administration se trouve seul investi du pouvoir de décision même dans les matières qui sont généralement soumises dans les établissements publics à une autorité de tutelle.

Lorsqu'un contrôle administratif et technique est prévu, il suppose l'intervention de tous les Etats membres intéressés. Par exemple les Inspecteurs Généraux à l'Aviation Civile qui assureront un contrôle technique et économique de l'Agence seront désignés d'un commun accord par les Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats intéressés.

Cependant la répartition des charges financières, qui a déterminé la composition du Conseil d'administration, a entraîné également l'instauration d'un contrôle particulier du Ministre des Finances de la France sur la gestion financière de l'Agence : contrôle *a priori* par le moyen d'un contrôleur financier exerçant ses fonctions selon les règles en vigueur dans la République, contrôle *a posteriori* par la Commission de vérification des Comptes des Entreprises publiques à qui devra être soumis le compte financier annuel.

L'Agence est entrée en fonctionnement le 1<sup>er</sup> octobre 1960. Elle comprend un organisme central à Paris placé sous l'autorité d'un Directeur général. Ses services locaux sont organisés dans le cadre de chacun des Etats membres et sont dirigés par un Représentant de l'Agence auprès de cet Etat.

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

La répartition des charges est différente selon la nature des services assurés par l'Agence.

a) Pour les services que les Etats ont confiés à l'Agence du seul fait de leur adhésion à la Convention (services visés ci-dessus au § I a), le régime financier définitif prévoit que la France contribuera aux dépenses pour un montant supérieur à la moitié, le reliquat devant être réparti entre les Etats en tenant compte de leurs recettes budgétaires et du trafic aérien sur leurs aérodromes.

En attendant que l'Agence dispose de comptes précis par Etat permettant de mettre ce système en application, le financement des dépenses continuera d'être assuré au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1963 dans les conditions antérieures à l'application de la Convention, c'est-à-dire que les contributions des Etats de la Communauté devront être égales à celles qu'ils versaient sous le régime de la loi-cadre de 1956.

b) Pour les services que les Etats ont faculté de confier à l'A. S. E. C. N. A. (services visés au § I b ci-dessus), la participation de la France est fixée à 50 % des dépenses au minimum.

c) Pour financer les services visés ci-dessus au paragraphe I c, des contrats particuliers seront passés entre les Etats et l'A. S. E. C. N. A.

Le budget de l'Agence pour 1961 a été approuvé par le Conseil d'administration le 23 septembre 1960. Il s'analyse ainsi :

### *Recettes :*

— redevances aériennes (50 % du montant des redevances d'atterrissage sur les aérodromes énumérés au paragraphe I a ci-dessus) .....	1.200.000 NF.
— subvention de la République Française..	42.445.370 —
— subventions des autres Etats membres...	4.481.793 —

---

48.127.163 NF.

Dépenses :

— dépenses de personnel .....	32.755.163 NF.
— dépenses de matériel .....	15.372.000 —
	<hr/>
	48.127.163 NF.

Ce budget concerne les seuls services obligatoirement confiés à l'Agence par les Etats signataires de la Convention. Des contrats devront en effet être conclus pour la prise en charge des services que les Etats ont la faculté de confier à l'Agence et il n'est pas possible dès maintenant d'établir le bilan financier de ces opérations.

Cela explique que le montant de la subvention de la République prévue ci-dessus soit inférieur au montant du crédit inscrit au chapitre 41.91 du budget de l'Aviation Civile « Contribution de la République au fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A. ».

En effet la dotation inscrite au chapitre 41-91 résulte d'un transfert de la totalité des crédits que l'Aviation Civile consacrait au fonctionnement de ses services dans les Etats de la Communauté. Or, une partie seulement de ces services a été obligatoirement remise à l'Agence, le reste doit faire l'objet de contrats particuliers.

La différence entre le montant de la subvention inscrite au budget de l'Aviation Civile.....	46.881.923 NF.
et la subvention nécessaire pour financer les seuls services obligatoirement confiés à l'Agence.....	42.445.370 NF.
	<hr/>
s'élève à.....	4.436.553 NF.

Ce crédit sera utilisé, au titre de la contribution de la France, au fonctionnement des services que les Etats ont la faculté de confier à l'A. S. E. C. N. A. par contrats particuliers.

III. — Statut du personnel de l'A. S. E. C. N. A.

Le personnel utilisé par l'Agence est mis à sa disposition par les Etats signataires de la Convention. Ce personnel, en ce qui concerne son statut, est soumis à deux régimes différents.

I. — Le personnel d'encadrement est doté d'un statut qui vient d'être approuvé par le Conseil d'Administration de l'Agence dans sa séance du 23 septembre 1960. Ce statut règle les conditions d'emploi du personnel par l'Agence pendant la durée d'effet

du contrat que chaque agent est appelé à signer, qu'il s'agisse de fonctionnaires détachés par leur administration d'origine à l'Agence ou de personnels recrutés directement par l'Agence en dehors des cadres des fonctions publiques.

Naturellement une priorité est accordée aux fonctionnaires ayant exercé jusqu'à maintenant leur activité dans l'Aviation Civile pour occuper un emploi à l'Agence.

Les dispositions du statut s'inspirent très largement des règles de la Fonction Publique. Elles prévoient en particulier la reconnaissance du droit syndical et la représentation du personnel au sein d'organismes paritaires. De même, en matière d'avancement et de notation, des garanties sont prévues. Sur le plan de la rémunération le statut prévoit cinq niveaux hiérarchiques avec, à l'intérieur de chaque niveau, des échelles de traitement, l'avancement s'effectuant à l'intérieur des niveaux selon le système de l'ancienneté (24 mois), du choix (21 mois), du grand choix (18 mois) en fonction de la manière de servir de l'agent.

Le passage d'un niveau à un autre a lieu exclusivement au choix et permet de faire passer les bénéficiaires dans la catégorie supérieure en fonction des responsabilités qu'ils assument et de la qualité dont ils ont fait preuve dans les emplois qu'ils ont antérieurement remplis.

Le régime de rémunération est différent selon que les agents servent dans leur Etat d'origine ou sont expatriés. Dans ce dernier cas les avantages existant antérieurement au bénéfice des personnels expatriés ont été intégralement repris par le statut ; ces avantages ne sont dûs qu'autant que les intéressés accomplissent le temps normal de leur séjour outre-mer.

Une prime de rendement tenant compte des responsabilités assumées et de la manière de servir vient parfaire les rémunérations de base.

Naturellement les avantages familiaux en vigueur dans chaque Etat sont appliqués au personnel couvert par le statut. En outre, celui-ci prévoit que l'Agence contractera une assurance de nature à procurer aux bénéficiaires des prestations médicales, chirurgicales et dentaires ainsi qu'à leurs familles, dans des conditions plus favorables que celles qui existaient antérieurement pour les personnels expatriés.

II. — Le personnel d'exécution qui, en principe, est utilisé uniquement dans son Etat d'origine, continue d'être régi par le statut sous lequel il a été recruté localement (Fonctions publiques, Conventions Collectives).

\*  
\* \*

La création de l'A. S. E. C. N. A. a entraîné au chapitre 41-91 les mesures suivantes :

a) *Ajustements aux besoins réels.*

Incidence de l'accroissement du nombre des installations et de l'augmentation du trafic..... + 1.630.000 NF.

Ajustement rendu nécessaire par la mise en service de nouveaux matériels (radiophares V. O. R., centres émetteurs à grande distance, centrales de secours), l'augmentation du coût des transmissions météorologiques et la hausse des prix dans les Etats d'Afrique et à Madagascar.

b) *Mesures particulières.*

Incidence de la création de l'A. S. E. C. N. A. :

1° Incidence de l'application du statut propre au personnel de l'A. S. E. C. N. A. :

— incidence du reclassement des fonctionnaires et agents contractuels du S. G. A. C. dans les échelles de rémunération du statut de l'A. S. E. C. N. A.....	+ 2.100.000 NF.
— aménagement du régime indemnitaire.	+ 598.000 —
— relèvement du taux de l'indexation au Niger et au Tchad.....	+ 200.000 —
— amélioration du régime indemnitaire des personnels d'exécution.....	+ 45.000 —
— versement de la part employeur au régime général des pensions.....	+ 916.000 —
— versements aux organismes de prévoyance .....	+ 302.175 —
— assurance des personnels contre les accidents du travail.....	+ 150.000 —
	<hr/>
	+ 4.311.165 NF.

2° Création d'emplois :

1 Président du Conseil d'Administration. — Traitement et indemnité.....	+	57.280 NF.
1 Directeur général. — Traitement et indemnité .....	+	54.600 —
1 Agent comptable. — Traitement et indemnité .....	+	40.000 —
1 Fondé de pouvoir de l'Agent comptable. — Traitement et indemnité.....	+	25.000 —
1 Contrôleur financier. — Traitement et indemnité .....	+	26.000 —
2 Directeurs du siège. — Traitement et indemnité .....	+	50.000 —
10 Commis et Agents de bureau. — Trai- tement et indemnité.....	+	80.000 —
6 Agents contractuels. — Traitement et indemnité .....	+	138.000 —
		<hr/>
	+	470.880 NF.
		<hr/> <hr/>

3° Frais de fonctionnement :

— prise en charge des aérodromes de Nouakchott, Bobo-Dioulasso, Port- Gentil, Ivato.....	+	292.000 NF.
— frais de fonctionnement du Siège social .....	+	259.000 —
— transports et missions du Siège.....	+	384.500 —
— assurances : responsabilité civile, in- cendie et véhicules.....	+	120.000 —
		<hr/>
	+	1.055.500 NF.
		<hr/> <hr/>
	+	5.837.555 NF.
		<hr/> <hr/>

## E. — Créations et suppressions d'emploi. — Rémunérations.

Depuis notre dernier rapport, les personnels du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale ont bénéficié des mesures d'ordre général prises en faveur des fonctionnaires mais, en sus des observations formulées plus haut pour le personnel navigant, les adjoints techniques et le personnel de l'A. S. E. C. N. A., des problèmes particuliers se sont posés concernant :

- la revision du statut des anciens et nouveaux corps techniques de la Navigation aérienne ;
- le statut des dessinateurs ;
- le statut des agents de maîtrise ;
- la revision du corps administratif supérieur ;
- l'étude d'un projet de titularisation individuelle des agents contractuels et classement de certains personnels catégorie B en service actif.

Il en résulte souvent de nouveaux grades dans le corps des ingénieurs des travaux par exemple, accompagnés d'une revision des échelles indiciaires et d'une réduction des effectifs globaux.

### PERSONNELS ADMINISTRATIFS

Dans le cadre des dispositions statutaires régissant ces personnels, deux catégories de mesures ont été prises :

1° Pour la stabilisation des personnels auxiliaires par leur entrée dans le corps de titulaires :

26 agents de bureau de l'Administration centrale ou des Services extérieurs de la Région parisienne, recrutés à titre précaire, ont ainsi pu, après une préparation spéciale, subir avec succès les épreuves de l'examen professionnel ;

2° Pour la promotion des fonctionnaires dans les corps supérieurs :

Deux nominations ont été effectuées au 9<sup>e</sup> tour dans le corps des adjoints administratifs de l'Administration centrale.

Une nomination a été faite au 9<sup>e</sup> tour dans le corps des secrétaires administratifs des Services extérieurs.

Une nomination a été faite au 9<sup>e</sup> tour dans le corps administratif supérieur des Services extérieurs.

Le concours extérieur organisé pour le recrutement dans ce corps a également permis la promotion de deux secrétaires administratifs qui en ont subi avec succès les épreuves.

Enfin la mise en place du corps provisoire des attachés de l'Aviation civile créé à l'Administration centrale du Secrétariat général à l'Aviation civile, par décret du 3 juillet 1959, a pu être réalisée au cours du 2<sup>e</sup> semestre 1960.

Ce texte a permis la titularisation, dans un cadre de fonctionnaires de catégorie A, de 10 agents du cadre temporaire (1 chef de bureau, 2 sous-chefs de bureau et 7 rédacteurs), en fonctions au Secrétariat général à l'Aviation civile au moins depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1949.

\*  
\* \*

### PERSONNELS TECHNIQUES

Le programme de transformation d'emplois d'agents de la Navigation aérienne en adjoints techniques de la Navigation aérienne et d'agents de la Météorologie en adjoints techniques de la Météorologie, prévu pour quatre ans par les décrets n<sup>os</sup> 58-762 et 58-763 du 25 août 1958, a été appliqué pour la troisième fois en 1960.

Au titre de cette année, des concours professionnels ont été ouverts :

— aux agents de la Navigation aérienne pour le recrutement de 33 A. T. N. A./EC et de 15 A. T. N. A./TS ;

— aux agents de la Météorologie, pour le recrutement de 14 adjoints techniques de la Météorologie.

En dehors de ces concours professionnels spéciaux, le recrutement des personnels dans les corps techniques de la Navigation aérienne et de la Météorologie nationale pour 1960 a été organisé comme suit, conformément aux proportions fixées par les statuts particuliers de ces corps.

#### a) *Navigation aérienne.*

I. N. A. ....	= 15	7 emplois offerts aux élèves de Polytechnique.
		4 emplois offerts au concours extérieur.
		3 emplois offerts au concours intérieur.
		1 emploi offert à l'examen professionnel.

I. T. N. A./EC.	= 10	6 emplois offerts au concours extérieur. 2 emplois offerts au concours intérieur. 2 emplois offerts à l'examen professionnel.
I. T. N. A./TS.	= 24	16 emplois offerts au concours extérieur 4 emplois offerts au concours intérieur. 4 emplois offerts à l'examen professionnel
A. T. N. A./EC.	= 65	32 emplois offerts au concours extérieur. 33 emplois au concours professionnel (pour mémoire)
A. T. N. A./TS.	= 29	14 emplois au concours extérieur. 15 emplois au concours professionnel (pour mémoire)

b) *Météorologie.*

Ingénieurs . . . .	= 5	2 offerts aux élèves de Polytechnique. 2 au concours extérieur. 1 au concours intérieur.
Ingénieurs des travaux . . . . .	= 36	24 au concours extérieur. 6 aux élèves des Arts et Métiers. 6 à l'examen professionnel.
Adjoints tech- niques . . . . .	= 70	56 au concours extérieur. 14 au concours professionnel (pour mémoire).
Agents . . . . .	= 21	emplois offerts au concours extérieur.

AGENTS SUR CONTRAT

Dans le cadre de la mesure de regroupement prévue au chapitre 31-11 (article 2) du budget de 1960, la rémunération de 95 agents sur contrat, exerçant des fonctions non techniques et appartenant à l'Ecole nationale de l'Aviation Civile, au Service

de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports et à la Direction de la Météorologie nationale, a été transférée audit chapitre, les emplois correspondants étant supprimés respectivement aux chapitres 31-31, 31-41, 31-51 et 31-71.

Sur le plan indemnitaire, le Ministre des Finances a accepté la reconduction, dans le cadre des indemnités existantes, de la somme allouée en 1959 au titre de l'indemnité de maintien aux personnels en service au Maroc.

#### DIVERS

La Commission, dite des Empêchés, chargée d'examiner les dossiers des candidats au bénéfice de l'ordonnance du 15 juin 1945 poursuit ses travaux, qui s'achèment vers leur conclusion.

Restent à régler un certain nombre de cas de fonctionnaires de la Navigation aérienne et à examiner quelques recours.

Ces réformes dont la Commission des Finances ne cherche pas à contester l'utilité de principe entraînent parfois cependant, comme nous l'avons dit plus haut pour trois Directeurs, des bouleversements brutaux dans l'échelle des salaires, ce qui ne peut manquer d'amener comme pour les trois Directeurs des réactions de la part des agents moins favorisés et situés dans les échelles inférieures qui n'ont bénéficié que de l'amélioration générale minime du traitement des fonctionnaires.

Pour en fournir deux exemples, au chapitre 31-01 :

Deux agents supérieurs de 2<sup>e</sup> classe, indice 473, deviennent deux agents supérieurs hors classe, indice 760.

Deux Secrétaires d'Administration classe normale, indice 265, deviennent deux Secrétaires d'Administration, indice 455.

Le total des transformations, substitutions et transferts se solde par la création de 378 emplois titulaires contre la suppression de 336 (et ce sont souvent les mêmes), la création de 2 emplois d'agents contractuels contre la suppression de 12, la création de 21 emplois d'ouvriers contre la suppression de 11, soit au total 42 emplois supplémentaires, sans tenir compte bien entendu des transferts à l'A. S. E. C. N. A.

La Commission des Finances n'est pas hostile aux promotions justifiées. Encore faut-il qu'elles ne se fassent pas en créant des injustices, donc des rancœurs, qui finissent toujours par des troubles.

F. — Personnel du S. G. A. C. C. en fonction sur les aérodromes.

Les tableaux ci-dessous font ressortir les effectifs par corps, des personnels spécialistes de la Navigation Aérienne et de la Météorologie, ainsi que les effectifs des personnels administratifs et ouvriers sur les principaux aérodromes métropolitains.

Les services d'infrastructure ont une compétence territoriale qui correspond à un département ou à une circonscription particulière (services spéciaux des bases aériennes). L'effectif du personnel de ces services ne peut donc être rattaché à un aérodrome déterminé.

Personnels de la Météorologie.

AERODROMES	INGENIEURS de la météorologie.	INGENIEURS des travaux.	ADJOINTS techniques.	AGENTS de la météorologie.	AGENTS contractuels.	TOTAL
Aérodrome d'Ajaccio...	»	4	12.	»	»	16
Aérodrome de Bastia...	»	1	5	»	»	6
Aérodrome de Beauvais.	»	1	3	1	»	5
Aérodrome de Biarritz..	»	1	6	»	»	7
Aéroport principal de Bordeaux-Mérignac ...	5	15	24	9	1	54
Aérodrome de Calais- Marck .....	»	»	2	»	1	3
Aérodrome de Dinard...	»	1	2	»	»	3
Aéroport du Bourget....	4	14	27	1	»	46
Aérodrome du Touquet..	»	2	2	»	»	4
Aérodrome de Lille- Lesquin .....	»	1	4	»	»	5
Aérodrome de Lyon-Bron.	5	9	20	3	1	38
Aéroport principal de Marseille-Marignane...	6	8	28	6	1	49
Aérodrome de Nice.....	1	11	18	4	»	34
Aéroport d'Orly.....	4	26	26	4	»	60
Aérodrome de Pau.....	»	1	5	»	»	6
Aérodrome de Perpignan.	»	4	8	1	»	13
Aérodrome de Rennes...	2	10	10	3	»	25
Aérodrome de Toulouse.	1	11	11	4	»	27
Aérodrome de Vichy....	»	1	3	»	»	4
Aéroport international de Bâle-Mulhouse .....	»	3	10	2	»	15

Personnels de la navigation aérienne —

AÉRODROMES	COMMAN- DEMENT Ingénieurs de la navigation aérienne.	EXPLOITATION de la circulation aérienne.				EXPLOI des télécom	
		Ingénieurs des travaux de la navigation aérienne.	Adjoint techniques de la navigation aérienne.	Agents de la navigation aérienne.	Total.	Ingénieurs des travaux de la navigation aérienne.	Adjoint techniques de la navigation aérienne.
Aérodrome d'Ajaccio .....	»	2	6	3	11	1	7
Aérodrome de Bastia .....	»	1	3	4	8	»	2
Aérodrome de Beauvais .....	»	1	4	2	7	»	2
Aérodrome de Biarritz .....	»	1	6	1	8	»	»
Aéroport principal de Bor- deaux-Mérignac .....	2	2	16	8	26	2	9
Aéroport de Calais-Marck .....	»	1	5	2	8	»	»
Aérodrome de Dinard .....	»	2	7	1	10	1	2
Aéroport du Bourget .....	1	1	35	22	58	2	7
Aérodrome du Touquet .....	»	1	6	1	8	1	4
Aérodrome de Lille-Lesquin ...	»	1	3	1	5	»	3
Aérodrome de Lyon-Bron .....	1	1	13	3	17	3	13
Aéroport principal de Mar- seille-Marignane .....	1	5	17	19	41	1	2
Aérodrome de Nice .....	1	4	17	13	34	3	9
Aéroport d'Orly .....	2	2	48	18	68	2	3
Aérodrome de Pau .....	»	1	4	3	8	»	6
Aérodrome de Perpignan .....	»	2	5	5	12	1	6
Aérodrome de Rennes .....	»	1	»	1	2	1	6
Aérodrome de Toulouse .....	1	2	14	2	18	1	8
Aérodrome de Vichy .....	»	1	3	1	5	»	2
Aéroport international de Bâle- Mulhouse .....	»	2	12	2	16	1	4

— Personnels administratifs et ouvriers.

TATION munications.		MAINTENANCE DES TELECOMMUNICATIONS				TOTAL pour les services de la navigation aérienne.	PERSONNEL administratif et ouvrier.		
Agents de la naviga- tion aérienne.	Total.	Ingénieurs des travaux de la navigation aérienne.	Adjointes techniques de la navigation aérienne.	Agents de la navigation aérienne.	Total.		Adminis- tratifs.	Ouvriers.	Total.
7	15	»	2	1	3	29	3	11	14
8	10	»	1	2	3	21	2	6	8
1	3	»	»	»	»	10	»	1	1
»	»	»	»	»	»	8	»	4	4
3	14	»	6	4	10	52	21	10	31
1	1	»	1	»	1	10	1	1	2
1	4	»	»	»	»	14	»	5	5
14	23	»	17	6	23	105	»	»	»
4	9	»	2	1	3	20	»	»	»
»	3	»	»	2	2	10	1	3	4
10	26	»	8	»	8	52	3	13	16
11	14	»	5	3	8	64	24	11	35
11	23	»	5	1	6	64	6	23	29
2	7	»	22	4	26	103	»	»	»
»	6	»	1	»	1	15	1	4	5
1	8	»	1	1	2	22	2	9	11
5	12	»	3	1	4	18	5	6	11
10	19	»	6	3	9	47	4	19	23
2	4	»	»	1	1	10	»	»	»
8	13	»	2	1	3	32	»	»	»

**Effectifs du personnel navigant dans les compagnies de transport aérien.**

	AIR FRANCE	U. A. T.	T. A. I.	AIR ALGERIE
<i>Personnel navigant technique</i> .....	1.276	233	210	133
dont :		dont :	dont :	dont :
— Commandants de bord, pilotes et copilotes .....	659	127	86	55
— Radios .....	176	53	66	38
— Mécaniciens .....	377	53	58	40
— Navigateurs .....	64			
<i>Personnel navigant commercial</i> .....	853	106	117	70

### G. — Lignes « mémoire ».

De nombreuses lignes « Mémoire » figurent dans le budget et en particulier aux chapitres 31-61, 31-62, 34-62, 34-92, 34-93, 34-94, 35-62, et même dans la partie des Dépenses en Capital (Chapitres 53-92 et 58-92).

Ces lignes « Mémoire » traduisent l'imbrication de certaines dépenses militaires avec celles de l'aviation civile. Nous rappelons que certains terrains sont entièrement civils, d'autres mixtes civils et militaires, d'autres exclusivement militaires. Les terrains sont toujours propriété française. Les constructions et équipements sont parfois exécutés pour le compte d'organismes internationaux ou étrangers, et des règlements en devises ont été fort appréciés quand la France en était plus avide qu'actuellement.

Le tableau ci-après fait ressortir :

1° Le montant des crédits de fonctionnement transférés avec, en regard, le volume des travaux exécutés ;

2° Le montant des crédits de paiement (équipement) transférés au titre des chapitres 53-92 et 58-92 (aéronautique navale) sous réserve des observations suivantes :

I. — Bien que les moyens de fonctionnement ouverts au titre des crédits transférés mentionnent les sommes également rattachées aux Chapitres de la Section I (Travaux Publics et Transports), il est signalé que la nomenclature chiffrée des postes budgétaires de cette Section est différente de celle de la Section II (Aviation Civile et Commerciale) qui comporte les lignes « mémoire » visées en objet. C'est pour cette raison que la distinction « Section I » et « Section II » apparaît sur cet état.

II. — Le montant des travaux indiqués en correspondance est une évaluation globale des opérations réalisées par l'ensemble des Services des Ponts et Chaussées (Section I et Section II) pour le compte des Armées Française, Alliées ou interalliées.

C'est d'ailleurs à partir de cette masse globale qu'est arrêté par le Ministère des Armées (Direction des Services Financiers

et des Programmes) le pourcentage des crédits de fonctionnement à accorder à l'ensemble des services et que sont parallèlement déterminées les parts revenant à la Section I et à la Section II, compte tenu du volume des travaux confiés à l'une et à l'autre Sections.

III. — Sous la rubrique « Aéronautique Navale » figure le montant des *crédits de fonctionnement* (Chapitres 35-62 — Entretien, et 34-94 — Loyers) et *d'équipement* (Chapitres 53-92 et 58-92) provenant de transferts, soit de la Section Commune du Ministère des Armées, soit du Ministère de la Marine, affectés à la réalisation de travaux sur les bases aéronautiques maritimes.

L'équipement des bases et les intérêts se recouvrant partiellement des civils et des militaires, posent ainsi des problèmes complexes.

En plus des services de l'aviation civile, il existe au Ministère de l'Air un service d'Infrastructure comprenant plus de 100 ingénieurs civils et militaires qui, sous la direction d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, effectue des études d'équipement de bases mais ne possède aucun moyen d'exécution.

Celle-ci est assurée soit par le canal du Service des Bases aériennes du Ministère des Travaux Publics, soit le plus souvent directement par l'ingénieur spécialisé dans l'infrastructure aérienne de chaque département (il n'y a que six départements à en être munis), soit enfin par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des autres départements.

Il en résulte pour ces ingénieurs une dualité de commandement. Ils peuvent recevoir des ordres de deux organismes différents : civils et militaires et s'il n'y a pas de heurts sensibles, on le doit à la camaraderie qui unit en général les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées mais l'anomalie n'en existe pas moins et nous ne la retrouvons heureusement pas dans l'aéronautique navale par exemple. Elle risque à la longue d'entraîner des éparpillements regrettables de responsabilité.

Il est possible de trouver dans le budget militaire de l'air, aux chapitres 31-21, 34-72, 36-72, 34-91, des crédits de fonctionnement concernant la Direction de l'Infrastructure.

Il en est de même au chapitre 54-61.

**Crédits transférés au titre des années 1959 et 1960.**

Lignes « Mémoire » figurant aux chapitres :

A. — N° 31-61, 31-62, 34-61, 34-62, 34-92, 34-93, 34-94, 35-62 (Fonctionnement).

B. — N° 53-92, 58-92 (Équipement).

A. — *Crédits transférés sur les chapitres de fonctionnement des services.*

TRAVAUX EXECUTES EN 1959 ET PREVISIONS 1960 (En milliers de nouveaux francs.)						CREDITS DE FONCTIONNEMENT TRANSFERES AUX T. P. Section 1 et section 2. (En nouveaux francs.)			
Années.	Armée de l'Air française.	Aéronautique navale (travaux marine).	O. T. A. N.	U. S.	Total.	Aéronautique navale (pour travaux marine).	Air O.T.A.N.	U. S.	Total.
1959	178.820	3.970 (entretien : Chap. 35-62).	110.700	70.000	363.490	Section 1. »	675.540	233.900	909.440
						Section 2.			
						Chap. 35-62. 3.970.000	6.778.220	4.562.340	15.480.560
						Chap. 34-94. 170.000			
						4.140.000	7.453.760	4.796.240	16.390.000
1960	194.820	4.117 (entretien : Chap. 35-62).	87.440	50.000	336.377	Section 1. »	128.420	367.885	496.305
						Section 2.			
						Chap. 35-62. 4.117.000	6.636.751	3.763.249	14.687.000
						Chap. 34-94. 170.000			
						4.287.000	6.765.171	4.131.134	15.183.305

B. — *Crédits de paiement transférés sur les chapitres d'équipement.*

Chapitres 53-92 et 58-92 (art. 5) (Section II. — Aéronautique navale).

(En milliers de nouveaux francs.)

ANNEES	CHAPITRES	AERONAUTIQUE NAVALE		
		Travaux marine.	O. T. A. N. marine.	Total.
1959	Chapitre 53-92	14.790	6.530	21.320
	« 58-92	4.636	4.178,5	8.814,5
1960	Chapitre 53-92	16.260	17.402,8	33.662,8
	« 58-92	2.540	3.560	6.100

## H. — Météorologie nationale.

La Météorologie nationale est chargée de satisfaire aux besoins de la Navigation aérienne ainsi qu'aux autres demandes d'ordre météorologique.

Elle doit, en particulier, donner satisfaction aux besoins des forces Armées en renseignements météorologiques.

Ces besoins sont satisfaits par (1) :

- a) Les stations fixes des réseaux météorologiques civils ;
- b) Des stations fixes établies principalement pour les besoins des forces armées ;
- c) Des détachements météorologiques affectés organiquement à certains éléments de forces armées.

Le personnel d'encadrement de ces stations et détachements est constitué par des fonctionnaires de la Météorologie nationale.

Les forces armées — en échange des services rendus — mettent à la disposition de la Météorologie des militaires de carrière et des militaires du contingent qui servent :

— dans les stations civiles travaillant au profit de l'Armée de l'Air (payés sur crédits S. G. A. C. C., chapitre 31-91, Effectif 273) ;

— dans les stations situées sur les bases militaires (payés sur crédits « Air, Marine et Terre » figurant au budget de ces Départements).

Le budget de l'Aviation civile (Météorologie nationale - chapitre 34-52) supporte les frais du réseau synoptique d'observations en surface et en altitude nécessaire à l'élaboration des renseignements destinés à l'ensemble des usagers de la Météorologie, tant civils que militaires.

L'orientation actuelle de la Météorologie comporte quatre objectifs principaux :

- a) Adaptation de la technique météorologique aux besoins de l'aéronautique civile et militaire, consécutifs à la mise en service d'avions à réaction dont l'accroissement des niveaux de vol exige des connaissances régulières de la structure du vent jusqu'à 20 kilomètres d'altitude au moins, et dont les atterrissages demandent des moyens spéciaux ;

---

(1) Cf. Arrêté du 17 mai 1954, article 11, J. O. n° 119 du 24 mai 1954.

b) Perfectionnement et automatisation des matériels d'observations et de transmissions (augmentation du nombre des stations automatiques, extension du procédé de fac-similé par fil et radio pour la transmission des cartes et d'analyses) ;

c) Renforcement du réseau des stations d'observation en Algérie, au Sahara, dans les T. O. M. et D. O. M., modernisation de l'infrastructure, compte tenu du développement du trafic aérien, et de son extension ;

d) Renouvellement de matériels usagés ou sur le point de l'être.

La Météorologie a obtenu une partie des crédits nécessaires dans le cadre du 3<sup>e</sup> Plan d'équipement et de modernisation, dont le total s'élevait à 4.648 millions d'anciens francs, réajusté à 6.038 millions d'anciens francs sur lesquels 4.970 millions ont été obtenus de 1957 à 1960.

Le 4<sup>e</sup> Plan de la Météorologie 1961-1965 doit s'élever à 7,5 milliards d'anciens francs.

Mais il est indispensable d'obtenir les crédits de fonctionnement correspondants.

Un plan de fonctionnement avait été établi parallèlement au 3<sup>e</sup> Plan d'équipement. Une partie des créations d'emploi nécessaires (Ingénieur des travaux et Adjoint technique) ont été accordées en 1957, 1958 et 1959. La Météorologie ne demande pas pour l'instant le reliquat des créations envisagées, compte tenu du transfert probable des personnels dont elle dispose encore au Maroc et de la conjoncture politique dans les Etats de la Communauté.

En ce qui concerne le fonctionnement « matériel », les crédits inscrits pour 1961, au chapitre 34-52, représentent la 3<sup>e</sup> tranche du Plan de fonctionnement (1957-1961), mais les besoins nouveaux qui découlent du 4<sup>e</sup> Plan d'équipement actuellement en cours d'étude figureront dans le plan de fonctionnement qui l'accompagnera.

Ces besoins nouveaux sont liés notamment à un accroissement du nombre de radars-vent qui doivent être mis en service au cours du 4<sup>e</sup> Plan, aux conséquences de l'extension du fac-similé par fil et radio, de la mise en service d'un calculateur électronique pour la prévision et d'un ordinateur électronique au Service des transmissions.

*Navires stationnaires.*

Les dépenses de fonctionnement de la Station tenue par la France sont supérieures à la part de la France évaluée d'après son trafic aérien.

En conséquence, la France reçoit des contributions :

— des Etats dont la participation en nature est inférieure à leurs obligations calculées au prorata des vols transatlantiques de leurs compagnies aériennes,

— de ceux qui n'ont pas de participation en nature.

Les frais de fonctionnement de la station française sont couverts :

1° Par les crédits inscrits au budget : chapitre 34.53 « Armement et fonctionnement des navires stationnaires » ;

2° Par la contribution des Etats, mentionnée ci-dessus.

Les paiements de ces contributions ont lieu, en principe, à chaque semestre échu (1<sup>er</sup> janvier - 1<sup>er</sup> juillet).

Certains Etats ont été admis à l'O. A. C. I. après 1954 (date de la dernière convention financière), et se mettent peu à peu à jour de leurs cotisations.

D'autres Etats, tels que Belgique, Suisse, Danemarck, règlent-avec régularité leurs contributions, dans un délai de un à deux mois après l'échéance, et le Secrétariat Général de l'O. A. C. I. effectue la répartition entre les pays créditeurs.

Par contre, l'Allemagne a mis un certain délai à apurer sa dette.

\*  
\* \*

*Extension des conventions passées entre l'Aviation Civile d'une part, l'Armée de l'Air et la Marine nationale, d'autre part.*

Le décret n° 56-125 du 24 janvier 1956 portant organisation en temps de paix des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ainsi que l'instruction interministérielle du 24 janvier 1956, prise pour son application, ont mis à la charge du Ministère des Travaux Publics (Secrétariat Général Aviation Civile) l'achat et le renouvellement des matériels aériens nécessaires aux missions SAR (Search and Rescue).

Ces missions comportent la recherche et le sauvetage éventuel de tous les aéronefs en détresse civils ou militaires, français ou étrangers ; elles doivent être assurées par la France dans les zones dont elle a accepté la responsabilité aux termes de la convention de Chicago du 4 avril 1947, devant l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Les premiers matériels aériens spécialisés, c'est-à-dire comportant des installations particulières pour faciliter les recherches et larguer aux naufragés des moyens de secours comprenaient : 10 avions Bloch 161 et 5 avions Lancaster.

Ces avions qui déjà au moment de leur achat pouvaient être considérés comme d'un type ancien, devaient arriver à leur limite d'utilisation au cours de l'année 1960.

En conséquence, les crédits nécessaires à leur renouvellement furent demandés lors de l'établissement du projet de Budget 1959.

Faisant suite à un désaccord avec le Ministère des Finances, un arbitrage du président du Conseil accorda au S. G. A. C. 7.900.000 NF pour le renouvellement de sa flotte aérienne SAR.

Ces crédits devaient permettre, en principe, l'acquisition de deux avions neufs N 2502 et de leurs rechanges ainsi que la transformation en avions spécialisés de quatre Nord 2501 appartenant à l'Armée de l'Air. Le type d'avion retenu pour remplacer le Bloch 161 était à l'époque le Nord 2502.

En raison de l'augmentation des prix de construction aéronautique, d'une part, de l'impossibilité pour l'Armée de l'Air de se priver actuellement de ses avions Nord, d'autre part, la solution N 2502 ne put être conservée.

Le problème du remplacement des avions spécialisés SAR n'était donc pas résolu au début de 1959, lorsqu'Air France proposa les avions L. 749 Constellation qu'elle retirait de ses lignes commerciales pour les remplacer soit par des Caravelles, soit par des Constellations de type plus récent.

Après une expérimentation satisfaisante des qualités d'adaptation de cet avion aux missions de recherches et de sauvetage, l'achat de six Constellations fut décidé.

Pour la somme de 7.900.000 NF, la Compagnie Nationale Air France accepta de livrer des avions ayant subi une révision générale et les modifications exigées pour leur transformation en avions spécialisés.

Le marché d'achat a été notifié le 1<sup>er</sup> octobre 1960.

Un marché d'entretien notifié à la même date fut également conclu avec Air France qui précisait qu'en 1961 l'entretien serait assuré pour une somme forfaitaire de 120.000 NF, et qu'à partir de 1962 les travaux d'entretien seraient facturés suivant les tarifs commerciaux en vigueur (soit environ 300.000 NF annuellement).

A ce jour, un seul L. 749 est en service. Les cinq appareils suivants doivent être livrés par Air France dans le courant de 1961.

C'est l'Armée de l'Air qui met en œuvre les L. 749 à partir de la base d'Alger Maison-Blanche.

Une convention intervenue entre le S. G. A. C., l'Armée de l'Air et Air France définit les conditions techniques d'entretien de ces appareils.

Par ailleurs, le S. G. A. C., faute de pouvoir mettre à la disposition de la Marine Nationale les avions nécessaires à la protection de certaines zones maritimes, a passé avec elle une convention pour l'utilisation aux fins précitées des aéronefs de l'Aéronautique Navale.

Aux termes de cette convention, le S. G. A. C. rembourse forfaitairement à la Marine les frais de mise en œuvre de ses avions pour lesdites missions (soit 800.000 NF pour une alerte de première catégorie et 400.000 NF pour une alerte de deuxième catégorie, le choix entre ces deux alertes dépendant exclusivement des possibilités budgétaires du S. G. A. C.).

Enfin la France ayant accepté, en 1955, de mettre à la disposition du Centre de Coordination de Recherches et de Sauvetage de Nandi (îles Fidji), un avion spécialisé à long rayon d'action, le quatrième Plan Quinquennal prévoit l'acquisition de deux nouveaux L. 749 spécialisés, qui seront confiés à la Marine Nationale dans les mêmes conditions que ceux mis en œuvre par l'Armée de l'Air (prix d'achat estimé : 1.500.000 NF par appareil ; coût des dépenses d'entretien et de réparation : 1 million de nouveaux francs par an).

## I. — Subventions diverses. — Eurocontrol.

Le chapitre 43-91 fait mention de plusieurs subventions nouvelles : l'une de 5.000 NF à l'Ecole supérieure d'électricité qui fournit, chaque année, des cadres techniciens supérieurs à l'Aviation civile ; l'autre de 6.000 NF aux Facultés de Médecine pour contribution à une chaire de médecine aéronautique. Enfin, une subvention de 600.000 NF à *Eurocontrol*.

Un des caractères dominants des liaisons aériennes est en effet de pouvoir s'affranchir des frontières tant naturelles que politiques.

La première tâche des organisations aériennes internationales a été, dès la fin de la première guerre mondiale, d'élaborer un règlement pratiquement applicable par les équipages qui étaient amenés, au cours d'un même vol, à survoler le territoire de plusieurs Etats. Cette réussite, particulièrement impérieuse pour l'Europe, s'est accompagnée de l'uniformisation des moyens de navigation et de contrôle indispensables à la sécurité aérienne. Depuis la création de l'O. A. C. I., les programmes d'équipement des différents Etats européens font l'objet de réunions dites régionales dont le but est d'uniformiser les équipements et d'harmoniser leur mise en œuvre. Les Etats restent bien entendu entièrement responsables de ces réalisations, et ne s'engagent sur le plan international que dans la mesure où ils estiment que la sécurité de la navigation aérienne internationale justifie l'élaboration d'un plan de développement régional.

Depuis l'introduction des avions à réaction, les harmonisations et coordinations relatives aux programmes d'équipement sont devenues plus nombreuses et indispensables.

En effet, une grande partie de l'espace aérien est fréquentée à la fois par les avions civils et les avions militaires à réaction. Cette utilisation commune a exigé l'élaboration d'une politique commune civile-militaire visant l'organisation des services et les équipements tant en vol qu'à bord. D'autre part la vitesse accrue des aéronefs rend encore plus proches les frontières européennes et, par conséquent, trop restreints les domaines d'action des organismes chargés de la sécurité des vols.

Lors de la réunion tenue à Bruxelles les 7 et 8 janvier 1960, les Directeurs généraux de l'Aviation civile de Belgique,

France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République Fédérale d'Allemagne et Royaume-Uni ont décidé la création d'un bureau permanent Eurocontrol, dans l'attente de la constitution définitive de l'Agence Eurocontrol. Or, le service qui doit siéger provisoirement à Paris sera plus important qu'il n'était initialement prévu et doit fonctionner dès le 1<sup>er</sup> janvier 1961.

Cet organisme sera dénommé « Association pour le perfectionnement des méthodes et de l'équipement de contrôle de la Circulation Aérienne » (A. P. E. R. M. E. C. C. A.) ; il aura, conformément à la décision prise à Rome, le 9 juin 1960, par les Ministres chargés de l'Aviation Civile et de la Défense Nationale des sept pays intéressés à Eurocontrol, des statuts d'une association de droit privé français chargée, pendant la période s'écoulant entre la signature de la convention créant l'Agence Eurocontrol et sa mise en vigueur, de gérer la Direction du Planning et l'Unité expérimentale qui préfigure le Centre d'Expérimentation.

Le calcul du montant de la participation de l'Etat français au financement des dépenses de cette Association, effectué en fonction du revenu brut de chacun des sept Etats intéressés, conduit à accorder une subvention de 600.000 nouveaux francs.

### I. — *Mission d'Eurocontrol.*

1° Assurer le contrôle, c'est-à-dire permettre l'écoulement rapide et sûr des aéronefs civils à réaction au-dessus de l'Europe. Ceci implique :

— une création de « régions de contrôle » beaucoup plus vastes que les régions de contrôle actuelles. Si l'on admet que la surface des régions de contrôle actuelles (environ la moitié de la France pour la « F. I. R. » Paris) est adaptée aux avions classiques à moteur à piston, la surface de ces régions doit croître proportionnellement au carré de la vitesse des nouveaux appareils. Ceci conduit :

— à des régions de contrôle ayant des dimensions de l'ordre de celle de la France avec les avions actuels à réaction ;

— à des régions de contrôle beaucoup plus vastes encore avec des avions supersoniques prévus dans la prochaine décade ;

— à un découpage de ces régions tenant compte du courant trafic plutôt que des frontières nationales ;

2° Promouvoir, dans une certaine mesure, une politique commune à l'échelon européen en matière de réglementation et de normalisation des équipements techniques.

## II. — *Organisation.*

Une organisation distincte est prévue pour chaque phase de l'évolution.

Phase 1 : avant signature de la convention internationale (état actuel) ;

Phase 2 : entre signature et ratification de cette convention par les parlements ;

Phase 3 : après ratification.

Durant les deux premières phases, seuls existeront des organismes d'étude, sans existence légale durant la phase 1 (état actuel) et relevant du droit privé (probablement) durant la phase 2.

Après ratification, par contre, une organisation plus puissante sera mise sur pied, comprenant une direction générale à laquelle seront rattachés des centres de contrôle, un centre d'expérimentation et ultérieurement des écoles.

Cette organisation sera supervisée par une commission internationale statuant sur les points les plus importants.

## III. — *Budget 1961.*

L'année 1961 est l'année type de la phase II. Le budget de l'organisme d'étude correspondant a été évalué à 2.250.000 nouveaux francs.

Ce qui, en supposant les valeurs suivantes pour les produits nationaux bruts (Grande-Bretagne 247, France 234, Allemagne 203, Italie 102, Belgique 42, Pays-Bas 37, Luxembourg 2), implique une participation française :

— de 610.000 nouveaux francs environ, soit 27 %, si l'Italie signe les accords ;

— de 690.000 nouveaux francs environ, soit 30,5 %, dans le cas contraire.

## II. — DEPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital reflètent également les cinq objectifs que nous avons définis au début de ce rapport.

### A. — Chapitre 53-20. — *Équipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique.*

La question s'est posée de savoir si le S. G. A. C. C. devait avoir sa propre flotte d'avions mais il semble bien que l'activité du Centre National de Saint-Yan, chargé d'assurer la formation depuis l'instruction jusqu'au brevet de pilote professionnel, avec la qualification I. F. R. incluse (aptitude de vol aux instruments), exige un matériel autonome et équipé de façon moderne.

C'est ainsi que ce chapitre comprend la modernisation des bimoteurs Beechcraft en les munissant d'hélices pouvant se mettre en drapeau, en améliorant leurs performances et leur freinage, tout en modernisant leurs équipements de navigation.

Cette première partie comprend 600.000 NF (autorisations de programme).

Une seconde partie, 710.000 NF (autorisations de programme), correspond à l'adoption dans l'équipement radio de l'espacement des fréquences de 50 en 50 kilocycles au lieu de l'ancien espacement de 200 en 200 kilocycles.

Deux autres crédits sont ouverts à ce chapitre, l'un de 400.000 NF correspond au renouvellement d'avions de liaison destinés à remplacer les vieux Nord 1000 et Nord 1100.

L'achat de quatre monomoteurs quadriplaces est ainsi envisagé.

Enfin, une autorisation de programme de 300.000 NF permettra l'achat de trois avions équipés de skis destinés au petit transport, aux recherches et au sauvetage.

*Centres dépendant du S. F. A. T. A. T.*

La flotte actuelle de liaison du S. F. A. T. A. T. comprend au Centre du *Bourget* pour les besoins ministériels et de service :

- 1 Caravelle (prototype 02) ;
- 1 Douglas DC 4 ;
- 6 Douglas DC 3 ;
- 1 Max Holste Broussard MH 1521 ;
- 1 Morane 760 Paris.

Au Centre de *Guyancourt* pour les missions de travail aérien et de liaison sur matériel léger :

- 5 Stampe SV 4 ;
- 4 Sipa 901 et dérivés ;
- 4 NC 854 et dérivés ;
- 1 « Ercoupe » ;
- 3 Norécrin N 1203 ;
- 3 Piper « Apache » (bimoteurs) ;
- 2 Broussard MH 1521 ;
- 1 Jodel D 140 ;
- 1 Wassmer « Super 4 » ;
- 1 Cessna 310 D (bimoteur) ;
- 4 Nord 1101 « Noralpha » ;
- 8 Nord 1000 ;
- 11 Nord 1000 (cession Armée de l'Air et Marine en attente revision générale pour réaffectation à centres ou aéro-clubs).

Au Centre de *Saint-Yan* pour la réalisation des cycles d'enseignement :

- 4 Beechcraft C 18 modifiés (bimoteurs) ;
- 12 Morane MS 733 ;
- 39 Stampe SV 4 ;
- 3 planeurs de types variés.

*Centres Nationaux dépendant du S. M. F. A.*

— *Centre National de Challes-les-Eaux.*

Exclusivement réservé à la formation des instructeurs de pilotes privés d'avion et de planeur.

Composition de la flotte :

- 25 planeurs de différents types (Bréguet 901, 904, 902, Emouchet, Nord Javelot, C 800, etc.) ;
- 26 Stampe SV 4 ;
- 3 Morane 502 ;
- 2 Nord 1203 « Norécrin ».

— *Centre National de Carcassonne.*

Perfectionnement des pilotes privés d'avion.

Composition de la flotte :

- 27 Stampe SV 4 ;
- 1 Nord 1000 ;
- 3 Nord 1203 « Norécrin ».

— *Centre National de la Montagne-Noire.*

Perfectionnement des pilotes privés de planeur et initiation au vol de performance.

Composition de la flotte :

- 49 planeurs (Breguet 901, 904, Wassmer « Javelot », Emouchet, C 800, Air 100, Nord 2000 et divers) ;
- 5 Stampe SV 4 ;
- 3 M. S. 502 ;
- 1 N. C. 859.

— *Centre National de Saint-Auban-sur-Durance.*

Enseignement normalisé des méthodes de vol en haute montagne (thermiques orographiques) et en haute altitude (ondes de ressaut).

Composition de la flotte :

- 38 planeurs (Bréguet 901, 904 et 905, Wassmer « Javelot », Air 100, Wassmer « Bijave », etc.) ;
- 6 M. S. 502 ;
- 2 SV 4 ;
- 1 Boisavia ;
- 1 Nord 1000.

— *Centre National de Biscarrosse.*

Formation des instructeurs parachutistes et perfectionnement de parachutistes privés.

Composition de la flotte :

- 2 Stampe SV 4 ;
- 1 Morane 230 ;
- 1 Minicab ;
- 2 Dragon DH 89.

— Centre de Saint-Cyr-l'École.

Distribution du matériel aux Centres Nationaux et Aéro-Clubs, convoyage et stockage général des matériels volants du S. F. A. T. A. T.

Composition de la flotte :

- 4 SV 4 ;
- 2 M. S. 502 ;
- 1 Nord 1002 ;
- 2 Sipa ;
- 1 Supercab ;
- 3 N. C. 859 ;
- 1 Boisavia.

*Avions prêtés aux Aéro-Clubs :*

- 1 Luciole ;
- 27 SV 4 ;
- 54 Tiger ;
- 35 Morane 315 ;
- 37 Morane 502 ;
- 1 Morane 230 ;
- 1 Piper-Cub ;
- 2 N. C. 859 ;
- 1 Sipa ;
- 1 Jodel ;
- 4 D. H. 89 ;
- 5 Léopoldof ;
- 1 Nord 1000.

*Planeurs prêtés aux Aéro-Clubs :*

- 194 planeurs de types divers : Breguet, Nord, Wassmer, Caudron, Castel, etc.

— Parc-Atelier de Castelnaudary.

Matériel en attente de réparation, de réforme ou en stockage en attente d'emploi :

- 6 planeurs ;
- 64 Stampe SV 4 ;
- 11 Nord 1000 ;
- 26 Tiger Moth ;
- 12 M. S. 500 ;
- 6 M. S. 315 ;
- 1 Dragon ;
- 3 Boisavia.

Ces matériels proviennent soit :

- de l'exercice normal de l'activité des Centres ;
- de cessions gratuites d'excédents de l'Armée de l'Air et de la Marine ;
- de regroupements (S V4) effectués pour reconstituer un potentiel de plusieurs années d'utilisation d'un matériel sans remplaçant connu.

Comme on le voit, le matériel est fort important et la Commission des Finances souhaiterait savoir si les frais d'entretien de ces appareils très divers ne sont pas hors de proportion avec leur utilisation.

**B. — Chapitre 53-22. —** *Expérimentation et essai d'utilisation de matériel aéronautique.*

Ce chapitre, qui ouvre des autorisations de programme pour 4.100.000 NF, comprend pour 3.200.000 NF des essais de transformation sur Caravelle (moteurs nouveaux), Super Broussard et équipements divers. En outre, 600.000 NF sont affectés à la location pendant six mois d'une calculatrice I. B. M. susceptible d'effectuer, dans des délais très courts, les calculs que les cerveaux même les mieux doués exécutent dans des temps qui risquent de devenir incompatibles avec l'encombrement des aéroports de Paris.

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

Totalisant 93.200.000 NF en autorisation de programme, celui-ci devant être rapidement exécuté car 46 millions de nouveaux francs de crédits de paiement sur ces programmes sont prévus en 1961 et 41.200.000 NF en 1962. Ce chapitre correspond, pour 40 millions de nouveaux francs, à l'étude de modernisation des Caravelles (moteurs et cellules).

36 millions de nouveaux francs aux appareils à haute performance pour étapes courtes : Breguet 941-942 à voilure soufflée et Super Broussard MH 260.

La Commission des Finances s'est montrée spécialement satisfaite du succès remporté par les Caravelles dont 101 exemplaires ont déjà été vendus et qui, grâce aux accords avec Douglas, risque de connaître un avenir plus brillant encore. La robustesse de cet appareil né de cerveaux français a été démontrée, si besoin en était, par sa résistance à la collision aux approches d'Orly avec un avion civil léger, et la virtuosité du pilote, jointe au sang-froid du personnel de bord, ont permis à cet avion d'Air Algérie de réussir un atterrissage correct malgré l'arrêt d'un réacteur et une ouverture béante dans sa cabine. Signalons aussi que, au 1<sup>er</sup> octobre 1960, les Caravelles d'Air-France avaient totalisé 700 millions de passagers-kilomètre.

Nous souhaiterions cependant qu'au moment où sont étudiées des modifications permettant d'augmenter sa poussée et son rayon d'action, une proportion plus grande de matériel français puisse y être utilisée, ce qui rendrait ses ventes à l'étranger encore plus intéressantes pour notre balance des comptes et permettrait peut-être de mieux assurer la rentabilité de fabrication de cet appareil.

Les études diverses prévues à ce chapitre pour 14 millions de nouveaux francs comprennent 4 millions de nouveaux francs pour l'étude d'appareils légers et une provision de 10 millions de nouveaux francs destinée à entamer les études préliminaires d'un avion supersonique.

Ce crédit pourra être annulé si le Gouvernement décide de ne pas donner suite à cette étude.

Cependant, comme le distingué rapporteur de l'Assemblée Nationale, nous estimons qu'il serait utile de ne pas nous laisser distancer dans ce domaine dans lequel nous avons déjà fait nos preuves.

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

Ce chapitre concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes en métropole.

Nous nous plaignons à reconnaître l'effort réalisé pour mettre un nombre suffisant d'aéroports en état de recevoir et d'expédier des quadriréacteurs.

Cet effort se traduit en autorisations de programme (Chapitre 53-90) :

Pour la Navigation aérienne :

Par 26.100.000 NF pour les Télécommunications  
et par 8.550.000 NF pour la circulation aérienne.

Pour la Météorologie :

Par 8.250.000 NF dont 2.100.000 NF de la loi programme  
et 6.150.000 NF hors loi programme.

Pour les bases aériennes :

L'analyse des opérations nouvelles « 1961 » afférentes aux travaux sur les bases aériennes apparaît sur la liste ci-dessous :

	AUTORISATIONS de programme prévues (en milliers de NF).
a) <i>Acquisitions immobilières</i> .....	1.600
b) <i>Travaux.</i>	
Nice-Côte-d'Azur. — Remblais pour l'allongement de la piste à 2.700 m et voirie.....	1.500
Marseille-Marignane. — Allongement d'une piste à 2.700 m et route périphérique.....	2.500
Bordeaux-Mérignac. — Allongement de la piste n° 2 et voirie....	2.200
Lyon-Bron. — Complément du balisage et voirie.....	1.000
Toulouse-Blagnac. — Balisage, énergie électrique, aire de stationnement .....	1.300
Tarbes-Ossun-Lourdes. — Bloc technique.....	400
Ajaccio-Campo-Dell'Oro. — Prolongement de la piste N. S. et voirie .....	1.300
Bastia-Poretta. — Extension de l'aire de stationnement et prolongement de la piste.....	1.900
Cherbourg-Meupertuis. — Bâtiment garage atelier, aire de stationnement .....	500
Beauvais-Tille. — Bâtiment moyens généraux et installation de la ligne d'approche.....	600
Dinard-Pleurtuit. — Aménagement du bloc technique et voirie..	500
Nantes-Château-Bougon. — Bâtiments moyens généraux et voirie.	600
Lille-Lesquin. — Bâtiments moyens généraux et voirie.....	400
Aérodrome Transchanel. — Aire de stationnement, voies de circulation, réseaux divers.....	600
Logements de fonction.....	500
Logements de gendarmes.....	400
Divers .....	1.000
Total pour les travaux.....	17.200
Total général.....	18.800

La Commission des Finances souhaiterait toutefois voir terminer rapidement ces travaux, et, en particulier, ceux intéressant Nice. Elle craint en effet que les crédits ne prévoient que le remblai, et non l'établissement de la piste proprement dite, et la fréquentation de ce terrain rend ces travaux singulièrement urgents.

**E. — Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports  
et routes aériennes hors métropole.**

*Navigation aérienne* (autorisations de programme) :

Télécommunication : 16.860.000 NF dont plus du quart sera consacré au renouvellement du matériel existant.

Circulation aérienne : 5.720.000 NF qui comprennent en particulier la création d'une délégation de l'Aéronautique Civile à Papeete en raison de l'importance croissante de ce centre.

Météorologie : 6.320.000 NF dont 1.000.000 sur la loi programme Algérie et 5.320.000 hors loi programme.

*Bases aériennes.*

L'analyse des opérations nouvelles « 1961 » afférentes aux travaux sur les bases aériennes apparaît sur la liste ci-dessous :

	AUTORISATIONS de programme prévues.
	(En milliers de nouveaux francs.)
<b>I. — Aérodromes de la République.</b>	
Acquisitions immobilières (D. O. M. - T. O. M.).....	500
<i>Travaux.</i>	
<b>1° D. O. M.</b>	
Fort-de-France. — Extension aire, voirie, revalorisations diverses .....	1.300
Pointe-à-Pitre. — Nivellement des abords, balisage, reva- lorisations diverses .....	1.000
Cayenne .....	200
Gillot .....	200
Total D. O. M.....	2.700
<b>2° Algérie.</b>	
Alger—Maison-Blanche. — Piste et aire (2° tranche), balisage, ligne d'approche, voirie et divers.....	7.500
Oran. — Voirie et divers.....	500
Bône. — Réfection piste N-S. (2° tranche), balisage.....	4.300
Total Algérie.....	12.300

	AUTORISATIONS de programme prévues.
	(En milliers de nouveaux francs.)
<b>3° T. O. M.</b>	
Djibouti. — Piste et aire (1 <sup>re</sup> tranche), bloc technique et tour...	2.700
Tahiti-Faa. — Piste, voies et aires. — Installations zone civile, voiries et réseaux divers.....	2.700
Tontouta. — Centrale et réseau électrique. — Bloc trafic et technique .....	1.400
Santo-Luganville. — Participation française.....	1.000
Saint-Pierre et Miquelon, Moroni, Hihifio.....	700
<b>Total T. O. M.</b> .....	<b>8.500</b>
<b>Total travaux République</b> .....	<b>23.500</b>
<b>Total général République</b> .....	<b>24.000</b>
 <b>II. — Aérodrômes de la Communauté.</b>	
<i>Acquisitions</i> .....	Néant.
 <i>Travaux.</i>	
Abidjan. — Centrale et réseau électrique.....	900
Bamako .....	200
Cotonou .....	300
Dakar. — Centrale électrique. — Revalorisations diverses.....	2.000
Niamey. — Bloc technique. — Centrale électrique.....	1.600
Ouagadougou et Bobo-Dioulasso.....	400
Nouakchott .....	400
Brazzaville. — Balisage et installations électriques. — Voirie et réseaux divers. — Revalorisations diverses.....	800
Pointe-Noire .....	300
Fort-Lamy. — Extension aire de stationnement. — Balisage. — Garages-ateliers .....	2.400
Bangui .....	200
Libreville—Port-Gentil .....	400
Aérodrome de Madagascar.....	7.500
Divers .....	800
<b>Total Communauté</b> .....	<b>18.200</b>
 <b>III. — Aérodrômes étrangers.</b>	
<i>Acquisitions</i> .....	Néant.
 <i>Travaux (Cameroun, Togo, Maroc.)</i>	
Douala .....	200
Lomé .....	300
Casablanca .....	300
<b>Total des travaux des aérodromes étrangers</b> .....	<b>800</b>

### III. — QUESTIONS DIVERSES

#### Aviation légère.

L'aide de l'Etat à l'aviation légère se manifeste dans plusieurs domaines.

##### I. — *Instruction des pilotes.*

Par l'octroi de bourses et de primes pour vol à moteur, vol à voile et parachutisme.

D'autre part, les centres de vol à voile reconnus et, hélas, trop peu nombreux (Centres de performance et de perfectionnement) reçoivent une subvention fonction de leur activité générale. Il en est de même pour les centres de parachutisme de première et deuxième catégories qui se voient attribuer non seulement la subvention de fonctionnement, fonction des résultats obtenus, mais également une prime fixe.

Enfin, un moniteur est affecté aux centres de vol à voile de performance et aux centres de parachutisme de 1<sup>re</sup> catégorie. Ce moniteur est rétribué par l'Etat.

Nous aimerions cependant connaître les critères qui ont permis de sélectionner ces centres, le choix ne paraissant pas toujours correspondre à des activités réelles.

##### II. — *Acquisition du matériel volant.*

L'Etat accorde des primes d'achat de 40 % pour les avions acquis par les aéroclubs agréés et de 15 % pour les autres bénéficiaires, de 60 % pour les parachutes et planeurs pour les associations agréées et 30 % pour les autres bénéficiaires.

A ces primes peut s'ajouter une prime forfaitaire pour l'équipement des avions et planeurs dans les limites fixées par les arrêtés ministériels d'application du décret du 28 janvier 1954 modifié le 15 novembre 1958.

##### III. — *Entretien du matériel volant.*

a) Pour les avions, l'Etat participe aux frais de première revision générale cellule et moteur ;

b) Pour les planeurs, l'Etat subventionne les revisions générales effectuées pendant la période de 5 ans suivant la cession du matériel et compense, chaque année, par une somme fixe par planeur cédé les frais d'assurance de l'aéroclub.

#### IV. — *Détaxe de l'essence.*

Enfin une détaxe forfaitaire globale allouée chaque année au S. F. A. T. A. T. ne permet qu'une détaxe partielle dont le pourcentage varie chaque année en raison inverse, ce qui semble foncièrement injuste, de l'activité des bénéficiaires.

*L'infrastructure aérienne française permet-elle, actuellement, l'essor de l'Aviation légère ?*

Actuellement, en France, 300 aérodromes environ sont à la disposition de l'Aviation légère.

A priori, l'importance de ce nombre peut paraître satisfaisante. Mais il importe de remarquer que la répartition de ces terrains n'assure pas encore une desserte aéronautique uniforme de toutes les régions.

Il importe donc, au premier chef, de susciter la création de nouveaux aérodromes dans les zones dont l'équipement demeure insuffisant.

L'Etat ne disposant ni des moyens administratifs, ni des moyens financiers pour entreprendre seul ces créations, apporte son concours sous forme de subventions aux Collectivités locales (Municipalités en général) qui prennent l'initiative de réaliser de nouveaux aérodromes. Cette procédure, toute récente dans son application (les premières subventions viennent d'être versées cette année), doit encourager les efforts déjà entrepris sur le plan local et susciter de nouvelles initiatives.

Par ailleurs, les aérodromes en service, dans leur quasi-généralité, ne sont qu'incomplètement équipés, notamment en ce qui concerne l'accueil des usagers : insuffisance des surfaces couvertes, imperfection des moyens de liaison avec les agglomérations voisines, information des pilotes trop souvent incertaine.

Là encore, les initiatives des collectivités locales sur les terrains leur appartenant peuvent bénéficier de subventions de l'Etat dans les mêmes conditions que pour la création de nouvelles plateformes.

Mais l'Etat, qui est lui-même propriétaire d'une bonne moitié de ces aérodromes, doit aussi se préoccuper tant de leur entretien que de leur amélioration. Malheureusement, le volume des crédits dont il dispose à cet effet ne lui permet de faire face qu'aux besoins les plus pressés, au détriment d'une politique suivie d'équipement et de modernisation.

Parallèlement, l'infrastructure radioélectrique spécialisée pour les liaisons propres à l'Aviation légère, qui est pratiquement inexistante à l'heure actuelle, doit être mise en place sans tarder, de crainte de voir l'essor de cette aviation entravé du fait de cette déficience.

Dans ce but, un effort particulier est entrepris pour définir les moyens les mieux adaptés à la navigation des avions légers : en effet, les équipements radioélectriques V H F dont l'usage est en voie de généralisation (dispositifs V O R), selon les recommandations de l'O. A. C. I., répondent essentiellement aux besoins de l'aviation de transport et ne présentent pas une garantie de sécurité suffisante pour les avions légers en raison de leur inefficacité lors des vols à basse altitude.

Les équipements M. F. (radio-compass) se trouvant, dans le même temps, en régression, il a été jugé indispensable de rechercher un dispositif complémentaire du V. O. R. pour couvrir sans discontinuité l'espace d'évolution des petits appareils.

*En conclusion, on peut dire que l'infrastructure aérienne française :*

— en ce qui concerne les aérodromes, permet dans son état actuel un essor continu de l'aviation légère, mais doit être complétée et améliorée si l'on veut que cet essor ne se ralentisse ;

— en ce qui concerne les aides radioélectriques à la navigation, doit être mise en place sans tarder, après avoir défini les équipements les plus appropriés.

Il convient de signaler toutefois que si la pratique de l'I. F. R. sous certaines conditions particulières se révélait possible dans l'aviation légère, l'infrastructure radio V. O. R. retrouverait là toute son efficacité.

*Evolution des crédits destinés à l'Aviation légère depuis 1952.*

	MOYENS des services.	INTERVENTIONS publiques.	EQUIPEMENT culturel et social.
1952 .....	462.125	67.355	»
1953 .....	478.701	167.354	30.000
1954 .....	461.333	148.609	50.000
1955 .....	469.189	178.641	100.000
1956 .....	423.062	226.748	295.000
1957 .....	439.774	203.748	290.000
1958 .....	439.774	86.000	140.000
1959 .....	560.009	144.100	250.000
1960 .....	602.555	144.100	345.000

*Situation du parc français d'aviation légère  
comparée aux parcs étrangers.*

La politique d'aide soutenue a porté l'aviation légère de notre pays dans son ensemble en tête de celle des pays d'Europe occidentale et d'Angleterre.

La France, qui avait un parc avions légers appartenant à des aéroclubs et à des particuliers de 1.580 en 1955, en compte actuellement 2.450 à fin 1959.

Parallèlement, la Grande-Bretagne est passée de 800 à 830, l'Italie de 370 à 380, l'Allemagne Fédérale de 120 à 610, la Belgique de 110 à 170.

La France n'est donc pas mal placée dans cette pacifique compétition.

## Air France.

### RELATIONS FINANCIÈRES ENTRE L'ÉTAT ET LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

Le contrat essentiel porte sur l'exploitation des lignes internationales.

Seul ce contrat concerne l'objet même d'Air France — l'exploitation commerciale de lignes aériennes — et il doit logiquement être seul retenu lorsqu'on parle de l'aide de l'Etat à la Compagnie nationale.

A. — Ce contrat, signé le 8 juin 1956, a été modifié le 7 août 1959 par un avenant régissant, pour les deux années 1958 et 1959, les rapports financiers entre l'Etat et la Compagnie.

Par rapport au contrat initial — qui prévoyait une couverture à 90 % du déficit des lignes internationales, plus éventuellement, lorsque cette couverture à 90 % était inférieure à 38 millions de nouveaux francs, une prime d'intéressement égale à la moitié de la différence entre 38 millions de nouveaux francs, et cette proportion de 90 % — le changement essentiel apporté par l'avenant est le suivant : lorsque, *après application* de la contribution financière définie comme ci-dessus (c'est-à-dire 90 % du déficit du secteur international plus éventuellement la prime d'intéressement), le compte d'exploitation générale de la Compagnie, comprenant le secteur international, contractuel, et le secteur non contractuel, se traduira par un solde positif, les indemnités incombant à l'Etat seront réduites d'une somme égale à la moitié de ce solde.

L'application de cette procédure à l'exercice 1958 donne les chiffres suivants :

— secteur contractuel (tout le secteur international) après application de la contribution financière théorique.....	—	6.106.030 NF
— secteur non contractuel .....	+	20.976.800 NF
— solde du compte d'exploitation générale .....	+	14.870.770 NF
— ristourne à l'Etat de la moitié du solde.	+	7.435.385 NF

Suivant la même procédure, sur la base des données du bilan de 1959, le montant de la contribution financière de l'Etat est inférieur à 30 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour 1960, des pourparlers sont en cours, mais on ne peut encore dire quels seront les principes du nouveau contrat. Mais il y a les plus grandes chances pour que le contrat actuel soit reconduit.

Le tableau suivant résume l'évolution de 1956 à 1959 des relations financières entre l'Etat et la Compagnie Air France.

**Les relations financières entre l'Etat et la Compagnie Air France.**  
(En nouveaux francs.)

DESIGNATION	1956	Par rapport aux dépenses.	1957	Par rapport aux dépenses.	1958	Par rapport aux dépenses.	1959	Par rapport aux dépenses.
		%		%		%		%
Contrat général .....	34.376.080		39.690.840		47.518.944		29.260.000	
Breguet .....	3.571.020		3.275.980		»		»	
Totaux....	37.947.100	5,65	42.966.820	5,50	47.518.944	5,21	29.260.000	2,68

Il ressort de ce tableau que le pourcentage de l'aide apportée par l'Etat par rapport au chiffre d'affaires de la Compagnie est allé en décroissant, surtout en 1959.

### RÉSULTATS

Nous rappelons pour mémoire que le compte de Pertes et Profits de 1958 faisait ressortir un bénéfice de 1.628.576, 91 NF, compte tenu bien entendu des remboursements par l'Etat s'élevant à 14.473.449,43 NF de 1952 à 1958, qui viennent alléger les charges financières de 38.170.144,37 NF résultant du tableau d'amortissement et des intérêts.

Pour 1959, la situation se présente ainsi :

Contrat d'exploitation de l'Etat, 29.260.000 NF.

Le bénéfice du compte d'exploitation est de 7.005.577,84 NF et le compte de pertes et profits fait ressortir un bénéfice de 2.968.685,33 NF.

D'autre part, le chiffre d'affaires de la Compagnie a été affecté heureusement par des changements de tarifs à la suite de la dévaluation monétaire du 29 décembre 1958 et aussi par le déve-

loppement du trafic (8 %). Ces deux facteurs ont amené de 872.093.598,62 NF à 1.057.570.878,96 NF le chiffre d'affaires qui se trouve ainsi augmenté de 21,2 % par rapport à 1958 (soit 24 % pour les passagers et leurs bagages et 19 % pour le fret, les colis postaux et la poste).

Parallèlement, les dépenses ne se sont accrues que de 17,3 % seulement.

Il faut cependant s'attendre pour 1960 et 1961 à des augmentations indirectes de salaires globaux, surtout pour le personnel navigant sur Quadrijets, et des amortissements accélérés à prévoir sur la flotte de Super Constellation et Super Starliner. Enfin, l'amortissement des avions à réaction coûtera plus cher en valeur absolue. Cette augmentation des prix de revient ne peut trouver sa compensation que dans une progression très importante du trafic.

Pour faire face à des immobilisations accrues sans que la dette à long terme ne prenne trop d'importance par rapport au capital, une augmentation du capital de la Société sera envisagée.

D'autre part, le budget prévoit pour 1961 une provision de 60 millions de nouveaux francs, supérieure de 15 millions de nouveaux francs à la provision de 1960, comme subvention à Air France. Cette subvention tient compte dans une large mesure des sujétions d'emploi des avions à réaction. Elle semble avoir été calculée prudemment.

## PRODUCTIVITÉ

L'étude des productivités comparées des compagnies de navigation aérienne les plus importantes est rendue quelque peu malaisée du fait que l'unité de mesure est la tonne-kilomètre par agent offerte et non pas transportée.

De plus, Air France assure de nombreux services (cuisine, fauteuils, aménagements intérieurs) pour d'autres compagnies qui n'ont pas cette sujétion.

Certaines compagnies étrangères, Swissair en particulier, n'ont pas les mêmes préoccupations.

La productivité d'Air France est donc très satisfaisante, compte tenu de ces considérations.

*Productivité des Compagnies européennes.*  
(Tonne-kilomètre produite par agent en 1959.)  
(Source : rapports annuels des Compagnies.)

	T/km
Alitalia .....	22.940
Air France .....	20.200
Swissair .....	19.395
K. L. M. ....	17.748
S. A. S. ....	16.901
B. E. A. ....	16.355
Sabena .....	14.247
Lufthansa .....	13.909
Air Lingus .....	7.602

Kilomètres parcourus en 1959 : 90.473.000 + 6 % sur 1958.

FLOTTE D'AIR FRANCE

Existant et en prévision jusqu'à fin 1960 :

17 Boeing.

24 Caravelles.

10 L. 1649 S.

21 L. 1049.

11 L. 749.

8 Viscount.

12 Breguet.

27 D. C. 4 + 1 loué à Tunis Air.

29 D. C. 3 + 3 loués à Royal Air Cambodge, Royal Air Maroc, Aérotec.

En 1961, seront livrés 5 Caravelles dont 1 pour Air Liban.

En 1962, les autorisations sont accordées pour 6 Caravelles et demandées pour 3 Boeing 707.

## TRAFIC ET COEFFICIENTS DE REMPLISSAGE

### A. — Coefficients de remplissage tous réseaux (Tableau I).

De 1954 à 1956, les coefficients de remplissage de presque toutes les compagnies internationales se sont progressivement améliorés, puis en 1957 et 1958 ont brusquement fléchi, sous l'influence de la récession économique internationale, pour se situer, fin 1958 (1), à un niveau inférieur à celui de 1956.

Parallèlement, les coefficients de remplissage d'Air France ont suivi la même évolution, en restant cependant très nettement au-dessus de la moyenne (de 5 points environ).

Pour 1959, le coefficient de remplissage « passagers » moyen d'Air France a été de 67 %, en augmentation sensible par rapport à 1958.

### B. — Coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord

(Tableau II).

Sur ce secteur, particulièrement important dans le transport aérien mondial, la Compagnie nationale dispose d'une excellente position. En dépit de la concurrence très vive des appareils à réaction mis en ligne, avant ses concurrents, par P. A. A., qui ont assuré à celle-ci un coefficient de remplissage très élevé (79 %), Air France, suivant immédiatement P. A. A., s'est maintenue en 1959 au-dessus de la moyenne des compagnies européennes desservant cet axe. Il en est de même pour les neuf premiers mois de l'année en cours, où la mise en ligne des Boeing de la Compagnie nationale a permis une nouvelle amélioration de son coefficient de remplissage.

D'une façon plus générale, le trafic d'Air France pour l'ensemble des lignes d'Amérique, sur la base de l'indice 100 pour 1958, est passé à 106 pour 1959 et le coefficient de remplissage « passagers » a progressé, dans le même temps, de 66 à 68 %.

En 1960, sous la triple influence de la mise en service par la Compagnie nationale des Boeing 707-320, des nouveaux accords franco-américains et de l'amélioration du réseau commercial en Amérique, l'activité d'Air France a continué à progresser de manière très satisfaisante.

(1) Les statistiques I. A. T. A. pour l'exercice 1959 ne sont pas encore publiées.

C. — *Trafic et coefficients de remplissage Asie*  
(long-courriers).

Le trafic a augmenté de 6 % en 1959. Le remplissage est passé de 56 % en 1958 à 57 % en 1959. En raison de l'apparition des Quadrijets étrangers sur les lignes d'Asie, Air France n'est pas parvenue à améliorer, comme sur les autres réseaux, le coefficient de remplissage pour le premier semestre 1960. Celui-ci demeure inchangé.

Nous avons pu constater nous-mêmes que des passagers français prenant l'avion d'Air France à Saïgon descendaient à Bangkok prendre les Quadrijets de compagnies étrangères, leur faisant gagner plus de 6 heures sur le trajet.

Les représentants d'Air France en Asie, malgré un dynamisme auquel nous tenons à rendre hommage, seront impuissants à résister à cette concurrence tant que Air France n'aura pu, sur ce trajet, équiper sa ligne en Boeing 707, dont l'apparition n'est malheureusement pas prévue avant décembre 1960.

Cependant les accords de P. O. D. avec la T. A. I. permettent de remédier provisoirement à cet état de choses.

C'. — *Sur la ligne polaire* (Tableau III), Paris-Tokio.

Les coefficients de remplissage se sont considérablement relevés sous l'influence de la mise en service des Quadrijets Boeing.

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

L'augmentation de trafic a été de 7 % en 1959 par rapport à 1958. Le coefficient de remplissage est passé de 65 %, pour l'année 1958, à 62 % pour l'année 1959.

Il est encore trop tôt pour connaître l'influence qu'aura l'évolution de la Communauté sur ces résultats. Il en est de même en ce qui concerne les conséquences de l'accord passé entre l'U. A. T. et Air France pour les lignes long-courriers desservant l'Afrique noire.

E. — *Trafic et coefficients de remplissage Europe.*

Sur le secteur européen, les mêmes tendances se sont révélées que pour l'ensemble des réseaux, avec un maximum de baisse en 1956 ; seule la B. E. A., bénéficiant de sa position insulaire, dépasse les coefficients de remplissage d'Air France.

En outre, en 1959, la reprise d'Air France a été des plus spectaculaires. C'est ainsi que le trafic de la Compagnie nationale a augmenté de 18 % par rapport à 1958 et que le coefficient de remplissage est passé de 63 %, en 1958, à 69 % en 1959.

F. — *Trafic et coefficients de remplissage France-Algérie.*

De 1958 à 1959, capacité et trafic ont progressé respectivement de 23 % et de 17 %. Le coefficient de remplissage a baissé de 76 % à 72 %, sous la double influence de la mise en service d'appareils plus importants et aussi d'une concurrence très active.

Il en est de même en Algérie intérieure et au Sahara où l'augmentation de trafic a été de 36 %, mais où l'on constate une baisse du coefficient de remplissage, qui passe de 81 %, pour l'année 1958, à 70 % pour l'année 1959.

Il est à noter d'ailleurs que des coefficients de remplissage se situant aux alentours de 70 % sont certainement à un niveau qu'il n'est pas souhaitable de voir trop largement dépassé. Aussitôt que les taux de remplissage s'élèvent en permanence au-dessus de ce seuil, on est en droit de penser en effet que le transporteur refuse, même en dehors des périodes de pointe, des clients qui n'arrivent pas à trouver de places pour la date de leur choix.

G. — *Trafic et coefficients de remplissage Méditerranée-Afrique du Nord-Corse.*

Même tendance : réduction de trafic de 1 % et réduction des coefficients de remplissage de 69 % à 67 %. Il est certain que les événements politiques ont eu une répercussion sur les résultats obtenus sur les lignes.

H. — *Trafic et coefficients de remplissage Réseaux locaux (Afrique centrale, Afrique occidentale, Antilles, Madagascar.)*

Le trafic s'est développé de 6 % en 1959 par rapport à 1958, tandis que le coefficient de remplissage passait de 49 % en 1958 à 50 % en 1959.

Là aussi il est difficile de faire des prévisions à long terme en raison de l'évolution de la Communauté.

TABLEAU I

Coefficients de remplissage tous réseaux.  
Statistiques I. A. T. A. (International Air Transport Association).

COMPAGNIES	1954	1955	1956	1957	1958
T. W. A.....	64,2	61,8	64	62,8	62,5
P. A. A.....	61,7	64	64,5	65,3	62,6
Air France.....	67,1	67,9	68,9	68,5	62,7
B. O. A. C.....	64,4	61,7	65	65,1	60,5
K. L. M.....	59,2	58,5	61,9	59,9	53,3
S. A. S.....	48,5	51,5	57,2	55,8	54,7
B. E. A.....	64,4	63,9	69,6	70,3	62,5
Sabena .....	64,1	67,1	54,2	57,1	56
Swissair .....	59	64,8	64,5	61,7	59
D. L. H.....	»	»	51,4	57,1	53,2
Alitalia .....	»	»	54,6	56,8	54,6
Toutes compagnies.....	61,9	63,3	63,9	62,7	59,6

TABLEAU II

Coefficients de remplissage Atlantique Nord.

COMPAGNIES	1955	1956	1957	1958	1959	1960 (janvier- septembre).
Air France .....	67,4	71,3	71,1	63,7	66	67,3
K. L. M.....	60,7	62,9	68	58,8	63	63
B. O. A. C.....	63,7	64,3	71	65,8	64	65,3
P. A. A.....	67	64,4	66	62,3	79	79,5
Sabena .....	57,1	52,7	60,6	54,4	52	50
S. A. S.....	63,2	63,8	64,6	61,6	64	65,5
Total I. A. T. A.....	64,8	64	66,8	61,2	66	67,1

Le tableau ci-dessus donne les statistiques comparées telles que publiées par l'I. A. T. A.

Nous y constatons que le rang occupé par Air France est fort honorable. L'avance de la P. A. A. en 1959 est indiscutablement due à la mise en service des Boeing 707 par cette compagnie avant ses concurrents et à l'attrait de ces nouveaux appareils.

TABLEAU III

Ligne polaire Paris—Tokio—Paris.

Coefficients de remplissage comparés (deux sens cumulés).

	1959 (1)	1960 (2)
Avril .....	48	58
Mai .....	61	58
Juin .....	36	55
Juillet .....	46	53
Août .....	46	54
Septembre .....	50	73

(1) Fréquence : 2 Super Star par semaine.

(2) Fréquence : 1 Super Star et 1 Boeing depuis le 17 février 1960.

N. B. — Depuis le 3 octobre 1960, la fréquence a été maintenue à 2 services par semaine assurés par 2 Boeing.

CONTRAT BREGUET

Le contrat relatif à l'acquisition des appareils Breguet ne concerne pas l'activité spécifique de la Compagnie. Il a pour objet de rembourser à Air France, sous forme d'annuités, une part égale à 40 % du prix d'achat de ces appareils, l'Etat ayant accepté de supporter cette charge pour ramener ce prix à un taux international. En fait, le contrat peut, en quelque sorte, s'analyser comme une aide de l'Etat à la construction aéronautique française.

Les crédits correspondants s'élèvent pour 1960 à 2.880.000 NF.

Il est à noter que le contrat Breguet comportait à l'origine des clauses prévoyant la contribution de l'Etat aux frais d'exploitation des appareils. La Compagnie a, dès 1958, renoncé au bénéfice de ces clauses, compte tenu des résultats satisfaisants obtenus par

le Breguet du fait de son utilisation intensive sur l'Algérie, laquelle a permis un progrès des rotations et des coefficients de remplissage, en même temps d'ailleurs que s'affirmaient avec le temps les qualités propres de ce type d'appareil.

*Situation Breguet.*

	En nouveaux francs.
40 % — Achat de 12 appareils.....	26.868.331,80
40 % — Aménagements Air France.....	1.005.981,02
40 % — Dotations initiales rechanges origine française .....	2.987.748,10
	<hr/>
Capital .....	30.862.060,92
	<hr/>
Intérêts .....	12.243.199,08
	<hr/>
Total .....	43.105.260
	<hr/> <hr/>
Remboursements effectués à fin 1959.....	19.003.453,93
	<hr/> <hr/>

*Echéancier des remboursements à venir.*

	Au 30 juin.	Au 31 décembre.	Total annuel.
	—	—	—
	(En nouveaux francs.)		
1960.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1961.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1962.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1963.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1964.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1965.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1966.....	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684
1967.....	894.521,41	903.728,83	1.798.250,24
1968.....	796.754,71	737.986,25	1.534.740,96
1969.....	384.499,33	236.920,94	621.420,27
1970.....		31.606,60	31.606,60
			<hr/>
			24.101.806,07

**Evolution par compagnies du trafic aérien depuis 1957 (en distinguant passagers et fret).**

COMPAGNIES	1957			1958			1959		
	Pass./Km (1.000).	T/Km fret (1.000 T/Km).	T/Km totales (1.000 T/Km).	Pass./Km (1.000).	T/Km fret (1.000 T/Km).	T/Km totales (1.000 T/Km).	Pass./Km (1.000).	T/Km fret (1.000 T/Km).	T/Km totales (1.000 T/Km).
Air France .....	3.091.531	69.358	374.442,6	3.254.307	72.185,2	390.738,3	3.526.339	79.070,2	420.288,1
T. A. I.....	309.655	6.600,9	38.174,6	344.288	6.771,1	42.028,6	359.770	7.689,6	44.444,2
U. A. T.....	304.309	15.633,2	45.616,5	372.391	17.959,7	54.350,3	408.273	18.500,7	58.438,7
C. G. T. A.....	286.610	3.758,8	32.166,1	329.750	4.960,4	38.374,7	410.136	5.259,3	46.668,9
S/Total .....	3.992.105	95.350,9	490.399,8	4.300.736	101.876,4	525.491,9	4.704.518	110.519,8	569.839,9
Aérotechnique .....	12.382	1.287,1	2.464	8.271	992,4	1.721,5	15.327	636,7	2.050,7
Air Madagascar .....	3.701	353,2	729,1	6.266	568,5	1.185,9	10.073	756,5	2.186,4
R. A. I.....	518	2,3	51,1	608	5	64,2	1.417	7,9	274,8
Transpac .....	1.339	11,5	118,5	1.726	27,2	171,2	1.635	21,7	203,6
S/Total .....	17.940	1.654,1	3.362,7	16.871	1.593,1	3.142,8	28.452	1.422,8	4.715,5
Total.....	4.010.045	97.005	493.762,5	4.317.607	103.469,5	528.634,7	4.732.970	111.942,6	574.555,4
Variation sur l'année précédente .....	+ 12 %	+ 9 %	+ 10 %	+ 8 %	+ 7 %	+ 7 %	+ 10 %	+ 8 %	+ 8 %

Sources : *Etudes statistiques du S. G. A. C. C. (1957-1958-1959).*

**Trafic de passagers entre les Etats-Unis et l'Europe  
au cours des années 1954, 1955, 1956, 1957, 1958 et 1959.**

(Passagers en unités — deux sens réunis.)

ANNEES	U. S. A.-FRANCE	
	Total (avion + bateau).	Dont avion.
1954 .....	276.634	105.629
% avion.....		38,2
1955 .....	293.475	129.499
% avion.....		44,1
1956 .....	319.097	155.148
% avion.....		48,6
1957 .....	320.410	161.837
% avion.....		50,5
1958 .....	379.873	221.328
% avion.....		58,3
1959 .....	400.555	261.320
% avion.....		65,2
<i>Tableau de variation :</i>		
1955/1954 .....	+ 6,08	+ 22,59
1956/1955 .....	+ 8,73	+ 19,80
1957/1956 .....	+ 0,41	+ 4,31
1958/1957 .....	+ 18,55	+ 36,75
1959/1958 .....	+ 5,44	+ 18,06

La part du trafic aérien assuré par les compagnies françaises dans l'ensemble du trafic mondial (Chine et U. R. S. S. exceptées) a été en 1958 de 5,18 %, en 1959 de 5,02 %.

En 1957, ce chiffre était de 5,07 % mais il faut tenir compte, pour interpréter ces données, du fait que le nombre des compagnies dont les résultats sont totalisés par l'O. A. C. I. s'accroît d'une année à l'autre.

L'évolution du trafic aérien français, par rapport à l'ensemble des compagnies mondiales, est résumée par les taux d'accroissement indiqués ci-dessous :

Années.	Compagnies françaises.	Compagnies mondiales (O. A. C. I.).
1956/1957 .....	10 %	14 %
1957/1958 .....	7 %	5 %
1958/1959 .....	9 %	10 %

Le nombre de kilomètres parcourus dans le monde s'est élevé en 1959 à 3.020 millions de kilomètres, dont 180.637.000 par les compagnies françaises, soit en pourcentage 5,98.

### **Aéroport de Paris.**

Cet établissement public, à caractère industriel et commercial, a été créé par l'ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 et organisé par le règlement d'administration publique n° 47-11 du 4 janvier 1947.

Sa mission est double.

Technique, quant à l'amélioration et au développement de l'infrastructure et des installations techniques et commerciales.

Economique, pour une gestion commerciale des installations placées sous son autorité.

Il étend sa compétence sur Orly, le Bourget et Toussus-le-Noble.

Depuis 4 ans, les recettes d'exploitation (R) permettent de couvrir intégralement les dépenses d'exploitation (D).

R

Le coefficient  $\frac{R}{D}$  est évalué pour 1960 à environ 2,03. Mais

D

l'excédent des recettes d'exploitation (27.270.000 NF) ne permet pas, après déduction des amortissements et des provisions pour grosses réparations (13.752.000 NF), d'assurer le service des emprunts.

L'Etat prend donc en charge :

L'amortissement des emprunts en capital.... 10.283.000 NF

Une participation aux charges d'intérêts..... 15.217.000 —

---

25.500.000 NF

sur lesquels 1.900.000 NF correspondent à la couverture de services rendus à l'Etat par l'aéroport de Paris.

Cette situation ne paraît pas devoir prochainement s'améliorer avant 1962 ou 1963.

### **Aéroport de Bâle-Mulhouse.**

La subvention couvre :

a) La participation de l'Etat français aux frais de navigation aérienne générale supportée par l'aéroport et dont le quart incombe à la République française ;

b) La couverture du déficit d'exploitation réparti entre la France et la Suisse au prorata du trafic en provenance ou à destination de chacun des deux pays.

La subvention prévue pour 1961 reste inchangée à 160.000 NF par rapport à 1960. Elle représente, en fait, le coût total de fonctionnement de l'aéroport, celui-ci, en vertu de la Convention franco-suisse du 4 juillet 1949, remboursant à l'Etat le montant des rémunérations des techniciens français de la navigation aérienne, des télécommunications et de la météorologie.

### **Aéroport de Tanger.**

En vertu d'une Convention intervenue en 1955-1956 entre l'Etat français et la Compagnie Air France, l'Etat couvre le déficit d'exploitation de l'aéroport de Tanger, propriété d'Air France. Mais ce déficit est diminué d'une somme de 15 millions de francs versés par l'Etat marocain.

Des négociations sont en cours pour le rachat de l'aéroport par le Royaume du Maroc.

La subvention inscrite cette année s'élève à 800.000 nouveaux francs, comme en 1960.

## Air Union.

a) Le 16 juillet 1960, les quatre Ministres des Transports de France, de Belgique, d'Allemagne et d'Italie se sont effectivement réunis à Bonn pour étudier les problèmes d'Air Union.

Ils ont surtout examiné les résultats des travaux des compagnies, pris note de leurs accords et de leurs désaccords, recensé les questions qui devaient encore être résolues.

En outre, ils ont étudié certains problèmes juridiques que la création d'Air Union allait poser soit dans les quatre pays intéressés, soit dans les pays tiers.

Ces problèmes juridiques sont en effet de deux types :

— d'une part, il convient de déterminer si la création d'Air Union ne suppose pas une certaine adaptation des réglementations nationales en matière de transport aérien ;

— d'autre part, il convient de s'assurer qu'elle ne soulèvera pas des difficultés propres à la législation des Etats étrangers.

Finalement, ils ont estimé qu'un accord intergouvernemental se superposant aux arrangements qui seraient passés par les compagnies résoudrait la plupart de ces problèmes.

Un autre problème a également été discuté, qui intéresse plus particulièrement les compagnies françaises. En effet, les autorités françaises ont toujours voulu exclure du champ d'application d'Air Union non seulement le trafic domestique, mais encore toute l'activité des compagnies françaises en provenance ou à destination des territoires africains d'expression française.

Sur ce point important, les Ministres allemand, belge et italien ont donné leur accord de principe aux thèses françaises.

Toutefois, tous ces problèmes devront faire l'objet d'un nouvel examen, quand les compagnies se seront mises d'accord sur les autres questions en litige et présenteront à leurs gouvernements des propositions qui pourront être considérées comme définitives.

Dans ces conditions, aucune date précise n'a été encore fixée pour la prochaine réunion.

b) En ce qui concerne les compagnies, leurs discussions actuelles portent surtout sur les problèmes financiers.

L'une des bases d'Air Union doit, en effet, être la mise en pool des recettes ainsi que de certaines dépenses (principalement les dépenses commerciales).

Toutefois, les modalités de cette répartition des recettes et de certaines dépenses n'ont pas encore été fixées, et il est à craindre que la solution de ce problème, techniquement difficile et de grande conséquence pour toutes les compagnies, ne prenne encore quelque temps.

Il est vrai que l'existence en France de compagnies privées comme T. A. I. et U. A. T. complique le problème d'Air Union.

A noter toutefois que les exigences françaises en matière de « trafics réservés » résolvent en fait une partie de ce problème. En effet, se trouve ainsi maintenue « hors Air Union » toute leur exploitation africaine, qui représente la plus grande partie de leur activité.

En ce qui concerne la politique de matériel, il est certain qu'elle devra être coordonnée. Toutefois, le principe de l'unité des commandes n'a pas été posé *a priori* comme l'un des objectifs d'Air Union, entente dont la portée serait plus commerciale que technique.

## Air-Inter.

### 1° *Historique.*

La Société Air-Inter a été constituée en 1954 au capital de 20.000 NF par un groupe bancaire et un certain nombre de transporteurs privés. La S. N. C. F. et la Compagnie nationale Air France se sont jointes aux fondateurs en 1955.

Ce n'est qu'en 1958 que la Société Air-Inter, dont le capital avait été porté à 400 millions et réparti par moitié entre les actionnaires du secteur public (S. N. C. F. 24 %, Air France 24 %, Caisse des Dépôts 4 %) et ceux du secteur privé, est passée au stade de l'exploitation.

Commencée au printemps de 1958 l'exploitation a dû être suspendue dès le début de l'automne en raison de l'importance des pertes enregistrées (350 millions).

### 2° *Reprise de l'exploitation en 1960.*

L'Administration, convaincue de l'importance d'un réseau intérieur, s'est efforcée de provoquer la relance de la Société Air-Inter. Cette solution a été préférée à celle consistant à susciter des initiatives du secteur privé, en ordre plus ou moins dispersé, qui aurait appelé, à terme, une délicate et coûteuse opération de remise en ordre.

Toutefois, comme il était peu vraisemblable que, dans un premier temps tout au moins, l'exploitation d'un réseau intérieur puisse être financièrement équilibrée, il a paru nécessaire d'assigner un plafond (2 millions de nouveaux francs) aux pertes éventuelles et de poser en principe que les collectivités locales devraient s'engager à participer, à concurrence d'au moins 50 %, à la couverture du déficit des lignes qui les intéresseraient.

L'ouverture de chacune de ces lignes étant par ailleurs, et conformément à la réglementation en vigueur, subordonnée à l'approbation des Pouvoirs publics, ceux-ci disposeraient des moyens de faire prévaloir l'intérêt général en tenant compte notamment, dans chaque cas d'espèce, des impératifs de la coordination air-rail et de la politique de développement régional, ainsi que du coût de l'infrastructure nécessaire à la desserte d'escales nouvelles.

C'est sur ces bases que la Société Air-Inter a repris son exploitation après avoir porté le montant de son capital de 4 à 5,5 millions de nouveaux francs sans modification sensible de sa répartition. Comme en 1958 et en 1959, elle a dû recourir pour les besoins de son exploitation à du matériel affrété à des compagnies françaises et, sur le plan commercial, au réseau de ventes d'Air France et de la S. N. C. F.

Le programme d'exploitation assurée en 1960 est un programme réduit correspondant à une année de démarrage. Il s'analyse de la manière suivante :

Paris—Toulouse exploitée 6 fois par semaine à compter du 6 juin ;

Paris—Tarbes exploitée 6 fois par semaine du 6 juin au 10 octobre ;

Paris—la Baule exploitée 1 fois par semaine du 1<sup>er</sup> juillet au 28 août ;

Paris—Dinard—Quimper exploitée 2 fois par semaine du 2 juillet au 28 août ;

Paris—Biarritz exploitée 2 fois par semaine du 29 juillet au 12 septembre ;

Biarritz—Tarbes—Nice exploitée 1 fois par semaine du 3 août au 11 septembre ;

Lille—Lyon—Nice exploitée 3 fois par semaine à compter, vraisemblablement, du 12 décembre.

Les résultats obtenus, arrêtés au 30 septembre, sont particulièrement encourageants : près de 13.000 passagers ont été transportés, dont 3.700 environ sur Paris—Toulouse et 5.600 sur Paris—Tarbes.

Le coefficient moyen de remplissage obtenu au cours de la période considérée s'établit à 56,4 %.

Sur le plan financier le montant du déficit brut enregistré s'est élevé à 325.000 NF pour un chiffre d'affaires (recettes brutes) de 1.267.000 NF (soit 25,6 %).

La participation des collectivités locales à la couverture du déficit s'élève à 230.000 NF (soit à 70,8 % de son montant) réduisant à 95.000 NF le déficit restant à la charge d'Air Inter (soit 7,5 % du chiffre d'affaires).

On peut évaluer à 215.000 NF environ le déficit que la Société Air Inter aura à supporter au titre de l'année 1960.

### 3° Perspectives d'avenir.

La Société Air Inter envisage de compléter progressivement son réseau au cours des années 1961-1965, compte tenu de l'expérience acquise et en fonction des concours dont elle aura pu s'assurer sur le plan régional.

\*  
\* \*

Le programme dont la mise en vigueur est prévue pour le printemps de 1961 comporte, outre les dessertes saisonnières déjà exploitées en 1959, les liaisons suivantes :

Paris—Toulouse—Perpignan exploitée 6 fois par semaine en DC. 6 ;

Brest—Paris—Strasbourg exploitée 5 fois par semaine en DC. 3 ;

Paris—Pau exploitée 5 fois par semaine en Vickers Viking.

— Un réseau articulé autour de Lyon comprenant :

Une ligne Paris—Lyon—Nice exploitée 6 fois par semaine en L. 749 ;

Une ligne Lille—Lyon exploitée 6 fois par semaine en Constellation ;

Une ligne Nantes—Lyon—Mulhouse exploitée 3 fois par semaine en Viking.

Ce programme ne pourra être réalisé que dans la mesure où les crédits alloués pour le dégrèvement des carburants utilisés seront augmentés de 3 millions de nouveaux francs environ. Les estimations faites au moment de la préparation du budget de 1961 ont en effet été établies sur la base d'un programme d'exploitation moins important et en supposant qu'Air Inter utiliserait sur la plupart de ses lignes des appareils consommant du kérosène (Vickers, Viscount) et non de l'essence (Constellation, DC 6). Les taxes pesant sur le kérosène étant près de 8 fois inférieures à celles qui grèvent l'essence, le montant de la détaxe à prévoir se trouve de ce fait considérablement augmenté.

\*  
\* \*

Le programme établi pour 1962 comporte, outre les lignes qui auront été exploitées en 1961, les liaisons supplémentaires suivantes :

- Paris—Bordeaux—Pau—Perpignan—Marseille—Nice ;
- Lille—Strasbourg—Mulhouse ;
- Lyon—Toulouse ;
- Lyon—Marseille.

### Air-Nautic.

La Compagnie G. E. C. A. Air-Nautic exploite depuis le 22 février 1960, à l'aide d'un « Vickers Viking » (36 sièges) et en vertu d'une autorisation provisoire qui est venue à expiration le 31 octobre 1960, une ligne régulière de transports de passagers entre Paris et Pau.

Les résultats obtenus sur cette ligne, dont la Société Air Inter envisage de reprendre l'exploitation à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1960, se présentent de la manière suivante :

PERIODE	VOLS (A. R.).	PAU-PARIS		PARIS-PAU		TOTAL	
		Passag.	Moy./vol.	Passag.	Moy./vol.	Passag.	Moy./vol.
Février (à partir du 22).....	6	52	(8,6)	50	(8,3)	102	(8,5)
Mars .....	23	367	(15,9)	328	(14,2)	695	(15,1)
Avril .....	21	296	(14)	260	(12,3)	556	(13,2)
Mai .....	21	409	(19,4)	347	(16,5)	756	(18)
Juin .....	22	393	(17,8)	339	(15,4)	732	(16,6)
Juillet .....	20	269	(13,4)	231	(11,5)	500	(12,5)
Août .....	14	136	(9,7)	110	(7,8)	246	(8,7)
Septembre .....	20	260	(13)	218	(10,9)	478	(11,9)
Octobre (jusqu'au 14).....	10	172	(17,2)	130	(13)	302	(15,1)
Du 22 février au 14 octobre....	157	2.354	(14,9)	2.013	(12,8)	4.367	(13,9)

Au cours de sept mois d'exploitation, le coefficient moyen de remplissage s'est élevé à 38,6 %.

Le coefficient de remplissage d'équilibre étant évalué par la Compagnie Air-Nautic à 50 %, l'exploitation de la ligne s'est soldée par un déficit important (l'équilibre a été atteint au cours du seul mois de mai).

La Compagnie Air-Nautic n'a pas sollicité l'autorisation d'exploiter une ligne Lille—Lyon—Nice. Par contre la Société Air-Inter envisage l'ouverture de cette ligne et il n'est pas exclu qu'elle l'exploite, dans un premier temps, à l'aide d'appareils affrétés à la Compagnie Air-Nautic.

## Air Afrique.

Les accords de coordination conclus en 1955 sous l'égide des Pouvoirs publics par les compagnies françaises des transports aériens posent le principe du partage à égalité entre la Compagnie nationale Air-France et les compagnies privées U. A. T. et T. A. I., des capacités à mettre en œuvre sur les lignes reliant la Métropole à l'Afrique noire et à Madagascar.

Toutefois l'accession à l'indépendance des Etats membres de la Communauté a conduit à revoir l'organisation de l'industrie française des transports aériens, conçue à l'origine pour un ensemble de territoires politiquement dépendant de la France, en vue d'accroître sa cohésion et de la préparer aux tâches nouvelles qui l'attendent.

C'est dans cette perspective que se situent les accords récemment conclus avec l'approbation des Pouvoirs publics, d'une part entre les compagnies privées U. A. T. et T. A. I., d'autre part entre la Compagnie nationale Air France et la Compagnie privée U. A. T. (agissant tant pour son compte que pour celui de la T. A. I.).

Ces accords instaurent, en ce qui concerne les lignes long-courriers reliant la Métropole à l'Afrique noire, un régime d'exploitation conjointe qui, tout en laissant à chaque compagnie son autonomie de gestion, précise les modalités d'une coopération très étroite entre elles dans le domaine de l'organisation commerciale ainsi que dans l'élaboration et la mise en œuvre des programmes d'exploitation.

Ils sont par ailleurs à l'origine de la création d'une société nouvelle, à vocation purement africaine, dénommée Air Afrique. Cette société constituée à parts égales par la compagnie U. A. T. et par la Compagnie nationale se substituera à elles dans l'exploitation de leurs lignes intérieures africaines et, d'une manière plus générale, sera en mesure d'apporter aux Etats africains tous les concours qu'ils estimeraient souhaitables dans le domaine de l'Aéronautique commerciale.

Les mesures prises sur le plan organique comme sur le plan fonctionnel en vue d'adapter l'organisation des transports aériens à la conjoncture politique actuelle devraient permettre

aux compagnies françaises, agissant directement ou par l'entremise de leur filiale commune Air Afrique, de poursuivre leur activité dans le cadre d'accords aériens à conclure avec les Etats africains.

**Bénéfices (ou pertes) de diverses compagnies aériennes.**

COMPAGNIES	BENEFICE NET	VALEUR EN NF du bénéfice net.	POURCENTAGE du solde rapporté du chiffre d'affaires.
Alitalia .....	Lires + 152.398.338	+ 1.203.947	4 %
B. E. A. C. (59/60)...	\$ + 2.086.078	+ 28.839.598	5,7 %
B. O. A. C. (59/60)...	£ — 833.795	— 11.523.046	1,18 %
Iberia .....	Pesetas + 16.764.179	+ 1.374.662	1,4 %
K. L. M.....	Florins + 15.423.000	+ 20.049.900	3,03 %
Sabena .....	F. B. — 197.651.957	— 19.567.543	3,32 %
S. A. S.....	Couronnes 0	0	
Swissair .....	F. S. + 7.498.110	+ 8.472.864	2,78 %
American Airlines...	\$ + 21.012.737	+ 103.802.921	5,56 %
Eastern .....	\$ + 15.383.524	+ 75.994.085	5,4 %
National Airlines ...	\$ + 2.379.128	+ 11.752.892	
P. A. A.....	\$ + 7.724.000	+ 38.156.560	2,2 %
T. W. A.....	\$ + 9.402.000	+ 46.445.880	2,69 %
U. A. L.....	\$ + 10.236.000	+ 50.565.840	3,1 %
Air India.....	Roupies + 1.585.454	+ 1.633.017	1,37 %
Flying Tiger Lines..	\$ + 1.011.140	+ 13.973.955	

NOTA. — Les chiffres ci-dessus sont extraits des comptes publiés par les compagnies intéressées.

## CONCLUSION

L'Aviation Civile porte le poids de l'apparition dans le domaine commercial des avions à réaction à vitesse inférieure à la vitesse du son mais très voisine de celle-ci et que nous appellerons « Soniques » et volant à des altitudes jusqu'à présent réservées à l'aviation militaire.

Il en résulte sur tous les plans une sorte de crise de croissance dont il est souhaitable que notre Aviation civile sorte le plus tôt possible avant la seconde crise que pourrait constituer l'avènement des avions super ou hypersoniques.

L'adaptation aux nouveaux besoins se traduit par des frais complémentaires dans toutes les branches d'activité de l'Aviation Civile :

1° Personnel Navigant ou personnel technique au sol qui doit faire face à une fatigue croissante au moment où ses responsabilités s'aggravent.

C'est pourquoi, sur ce point, votre Commission des Finances n'a pas cru devoir rectifier certains reclassements qui ne lui ont paru abusifs que dans la mesure où ils contrastent trop violemment avec les minimales majorations de salaires du personnel moins technique et moins spécialisé. Elle n'en craint pas moins que cette disparité de traitement n'amène sur un autre plan que celui où nous le constatons aujourd'hui des revendications qu'il serait difficile de ne pas satisfaire ;

2° Moyens propres du S. G. A. C. C. pour la formation des pilotes aux premiers stades de leur instruction et pour leur entraînement. De même, encouragement aux vocations par l'aide à l'Aviation Civile.

Nous ne pouvons que demander que les aéro-clubs qui font preuve d'un dynamisme certain et d'une scrupuleuse honnêteté dans l'annonce de leurs résultats ne soient pas pénalisés par rapport à ceux qui, sans contrôle sérieux, annoncent des résultats hypothétiques ;

3° Regroupement des services de l'Aviation Civile. Ces services sont actuellement dispersés dans 8 immeubles et groupes d'immeubles de Paris. Il serait sage et rentable de les regrouper. Le Ministère possède rue de la Croix-Nivert un terrain mal utilisé qui se prêterait bien à cet office, exception faite de la Météorologie qui pourrait sans inconvénient demeurer dans ses locaux.

Des études ont été faites dans ce sens, prouvant la rentabilité et l'intérêt de cette opération. Elles se sont heurtées à l'hostilité de la Ville de Paris et du Ministère de la Construction, prétexte pris que le Ministère ne restituerait pas pour autant ses locaux actuels à des usages d'habitation.

Or le Ministère des Travaux publics est partout locataire, sauf rue de la Croix-Nivert. Il faut donc mettre d'accord trois administrations, et cet obstacle a été jusqu'à présent infranchissable. Il faudra cependant bien trouver une solution, car il est impossible de demeurer longtemps dans l'aimable fantaisie qu'entraîne fatalement l'éparpillement actuel des locaux ;

4° L'équipement de l'infrastructure qui nécessite à la fois l'allongement des pistes, le perfectionnement de la Météorologie, et des dispositifs techniques d'approche et de surveillance en vol.

Encore faut-il que les autres pays s'engagent rapidement dans la même voie, si coûteuse soit-elle, faute de quoi les immenses progrès du matériel volant seraient singulièrement atténués par les sujétions et les restrictions qu'il serait nécessaire d'imposer à la navigation que nous appellerons sonique ;

5° Les transformations de la Communauté ont entraîné des modifications profondes dans l'affectation du personnel situé sur son territoire.

De même, la Compagnie Nationale Air France et les compagnies privées ont dû conclure des accords que nous estimons heureux pour non seulement éviter une concurrence anarchique que le prix des avions et leur vitesse rendaient désastreuse pour tous, même pour les passagers, mais également pour permettre aux nouveaux Etats indépendants d'accéder progressivement, avec l'appui de compagnies solides et bien gérées, à leur stade aéronautique ;

6° La nécessité de remplir correctement des avions plus rapides, très coûteux (environ 2.500 millions d'anciens francs) et comportant plus de places, oblige à des ententes bilatérales ou multilatérales entre compagnies pour le plus grand bien de celles qui savent à temps se plier à ces disciplines d'accord.

C'est ainsi qu'a été conclu l'accord entre Air France et la Japan Air Lines, que se négocient les accords d'Air Union ou d'Air Inter, après Air Afrique, que des accords ont été conclus entre compagnies françaises pour l'exploitation d'un réseau très étendu et en particulier de celui d'Asie.

Tous ces accords ont été complétés par l'heureuse conclusion des pourparlers franco-américains. Le tour du monde par lignes françaises : Air France + T. A. I. est devenu possible.

Malheureusement, des considérations politiques ferment parfois le ciel de certains Etats à nos avions, obligeant, surtout en Moyen-Orient, à des détournements coûteux autant qu'inutiles.

La politique d'accords ainsi définie a permis à la Compagnie nationale Air France de réduire sensiblement en 1959 l'aide de l'Etat. La mise en service des bi et quadrijets risque d'entraîner, avec les grèves qui ont suivi l'apparition de ces appareils, un surcroît de dépenses que devrait partiellement compenser l'accueil fait par les passagers à ce genre de transport.

A ce sujet, faisons remarquer que l'équipement intérieur actuel des avions à réaction français et étrangers paraît, aux yeux des passagers, moins confortable que celui des avions classiques : sièges plus rapprochés empêchant pratiquement de s'étendre. Or, certains trajets sont encore assez longs pour que le confort ne soit pas amoindri.

Il y a là un problème qui mérite d'être étudié.

Enfin, et toujours du point de vue de l'usager, la régularité et le respect des horaires sont très importants. A cet égard, et en plus des sujétions d'ordre atmosphérique, il semble que pour toutes les compagnies françaises et étrangères l'apparition des réacteurs ait coïncidé avec un léger laissez-aller que ne justifient pas toujours les maladies de jeunesse des avions. Les temps d'escale sont trop parcimonieusement comptés et des retards parfois importants en résultent, qui risquent à la longue de mécontenter les clients ;

7° Enfin, notre Commission a enregistré avec faveur la participation du S. G. A. C. C. aux études et perfectionnements des prototypes, et en particulier aux *Caravelles*, pour leur permettre des performances et rayons d'action plus importants.

Sous ces réserves et observations, la Commission des Finances du Sénat recommande l'adoption du budget qui vous est présenté.