

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 janvier 1963.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
autorisant la ratification de la Convention internationale de
coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Euro-
control », signée à Bruxelles le 13 décembre 1960,

Par M. Auguste PINTON,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est aujourd'hui soumis requiert un peu plus d'attention qu'il n'en est généralement consacré à ce genre de textes autorisant la ratification de conventions signées il y a

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 52, 55 et in-8° 4.
Sénat : 30 (1962-1963).

quelque temps déjà par les ministres de différents Etats et qu'on demande — souvent avec des délais notoires — au Parlement d'avaliser. C'est ainsi — pour ne citer que ces deux exemples — que la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, qui fut signée à Genève, le 19 juin 1948, attend toujours sa ratification (1) et qu'il n'a pas fallu moins de quatre ans à la convention du 14 mars 1953 concernant la construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc pour être ratifiée par le Parlement, le 12 avril 1957 !

L'actuel projet de loi autorisant la ratification de la convention Eurocontrol fut, une première fois, déposé « en blanc » sur le bureau de l'Assemblée Nationale le 4 octobre 1962, sous le numéro 1907 (A. N., première législature). La dissolution de cette Assemblée, puis les élections législatives qui suivirent en empêchèrent l'examen en commission et le débat en séance publique, et ce n'est que le 21 décembre 1962 que ce texte fut déposé à nouveau (sous le numéro 52 A. N., deuxième législature), pour être adopté par nos collègues députés dans leur séance du 27 décembre : c'est dire le peu de temps qui fut laissé au rapporteur, M. Calmégane, pour élaborer son rapport et tout l'intérêt de la lecture des débats de l'Assemblée Nationale au cours desquels intervinrent notamment MM. les Ministres des Travaux publics et des Affaires étrangères.

Saisie seulement officiellement le 9 janvier 1963, votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'a pas voulu retarder la ratification d'une convention aussi essentielle pour la sécurité de la navigation aérienne de l'Europe, en se félicitant d'ailleurs de ce qu'un acte aussi important vienne apporter une nouvelle pierre à la construction de l'Europe. Nous y voyons même une préfiguration de l'extension du Marché commun, puisque le Royaume-Uni de Grande-Bretagne y est partie prenante, alors que l'Italie — pour des raisons compréhensibles — n'a pu encore l'être ; elle devrait signer cependant bientôt cette convention, de même que, dans un avenir assez rapproché, l'Irlande, puis l'Espagne et la Suède, qui ont déjà suivi les travaux de l'association Eurocontrol en qualité d'observateurs.

*

* *

(1) Il ne saurait être question d'en faire porter la responsabilité au Parlement : le texte ne fut déposé que le 4 juillet 1961 sur le bureau de l'Assemblée Nationale et le rapport n° 223 (2^e session ordinaire 1961-1962) de M. le Sénateur Pams attend depuis le 14 juin 1962 d'être inscrit à l'ordre du jour.

Plus encore que l'analyse de la convention elle-même, annexée au présent projet de loi — et sur laquelle nous aurons tout à l'heure à revenir ; davantage même que l'étude descriptive des deux organismes qui composent l'Organisation mise en œuvre (et qui comporte essentiellement une Agence et une Commission), il importe, selon nous, de comprendre **les raisons** qui ont amené les signataires de Bruxelles à créer « Eurocontrol », le 13 décembre 1960.

Dans un délai très bref, la plupart des compagnies aériennes assurant des liaisons commerciales n'exploiteront pratiquement plus, sur les lignes long et moyen courrier, que des avions à turbo-réaction ou à turbo-propulsion et, dès lors, il ne peut plus être question de faire évoluer des appareils aussi rapides, et de plus en plus nombreux, dans les couches supérieures de l'atmosphère (où ne se déplaçaient jusqu'en 1959 que les seuls avions militaires), sans que ne soient observées des règles très strictes, uniformisées sur le plan de l'espace européen, afin d'éviter au maximum le risque de tragiques collisions et pour ne gêner également en rien les évolutions spatiales de ces appareils militaires, dont d'ailleurs une partie sera désormais effectivement contrôlée par la nouvelle Organisation.

Pour ne citer qu'un chiffre (emprunté à l'avant-projet de convention, lui-même élaboré dès février 1959), on doit noter qu'en dix ans (1947-1957), 159 collisions aériennes s'étaient produites aux Etats-Unis (dont 32 en 1957) et que 971 risques graves de collision furent recensés au cours de cette même année ! C'est assez dire que, dans une Europe où l'aviation marchande se développe à pas de géant, les risques — s'il n'y était porté remède — iraient se multipliant : sait-on qu'en 1961 la commission provisoire Eurocontrol a déjà pris en charge 1.000 vols par jour, en moyenne ?

La sécurité la plus élémentaire exige donc que les altitudes de vol des aéronefs civils et les parcours suivis par eux soient désormais strictement réglementés, surtout au moment où se produit un afflux d'avions civils dans un espace supérieur à forte densité de trafic, comme cela est précisément le cas en Europe occidentale ; les quelques tableaux que nous avons placés en annexes I, II, III et IV au présent rapport sont suffisamment éloquents à cet égard (cf. surtout l'annexe I).

Or, les conditions d'utilisation des avions à réaction sont incompatibles avec les méthodes de contrôle appliquées actuellement aux abords des aérodromes, en particulier avec la pratique des cir-

cuits d'attente qui, déjà fort onéreux pour les avions à moteur classique, deviendraient prohibitifs avec les appareils à réaction, en raison de l'élévation considérable de la consommation de carburant dans ces couches denses de l'atmosphère.

Les pilotes doivent donc être à même de naviguer de façon précise, grâce à un système de radio à référence unique, adapté aux vols à haute altitude ; de leur côté, les services de contrôle de la circulation aérienne doivent pouvoir disposer de transmissions directes et des moyens de surveiller en totalité l'espace aérien grâce à une couverture radar permanente.

La vitesse et le nombre des avions imposent d'ailleurs l'usage de calculatrices électroniques et de moyens de transmission automatique des renseignements, entraînant des charges qui s'avèrent de plus en plus lourdes pour les régions de contrôle actuelles trop exigües (elles sont au nombre de trois en France, trois en Allemagne, trois pour le Royaume-Uni, une en Belgique et une aux Pays-Bas) que les « jets » actuels — volant à plus de 900 km à l'heure en moyenne — traversent en quelques minutes, ressortant du secteur contrôlé avant même d'avoir reçu l'autorisation d'y entrer ! Il fallait donc instaurer pour les avions volant à *plus de 6.100 mètres* (ou 20.000 pieds) — sur le plan européen — un contrôle de la circulation des espaces situés au-dessus des secteurs de contrôle inférieurs (où évoluent les avions à turbine), puisque l'extension à tout ou partie de l'espace inférieur d'un Etat (moins de 6.100 mètres) reste subordonnée à une demande formulée par celui-ci et à l'acceptation de l'ensemble des autres.

Dès 1958, les administrations nationales recherchèrent la formule permettant d'assurer la régularité et la sécurité du trafic, notamment lors de la quatrième réunion régionale de navigation aérienne Europe-Méditerranée, tenue à Genève en janvier 1958, et ce sont de ces conversations, poursuivies au cours de réunions entre directeurs généraux de l'aviation civile des Six pays européens à Luxembourg, à Bonn, à Paris et à Rome — conversations au cours desquelles la France tint une place prépondérante — qu'est née, le 13 décembre 1960, la convention internationale « Eurocontrol ».

Le texte de la convention lui-même comporte un *préambule* et 42 *articles*, ainsi que *deux annexes* traitant des statuts de l'Agence qu'elle institue et du domaine territorial d'application.

Examinons rapidement *les articles essentiels* de la convention avant de nous attacher plus particulièrement aux organismes qu'elle instaure.

L'*article 1^{er}* prévoit donc la création d'une « Organisation européenne » comportant « une Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne » et une « Agence des services de la circulation aérienne », dont le siège est fixé à Bruxelles.

Les articles 7 à 9 déterminent les moyens d'action de la commission et les règles de majorité en ce qui concerne les directives à donner à l'Agence ; le système adopté (cf. l'article 9) établit une correspondance entre le nombre de voix et le produit national brut des participants et il a pour mérite essentiel de régler sans discussion possible le nombre de voix des futurs adhérents à la convention. Qu'il nous soit permis de dire dès maintenant que ce système peut sembler bien inutilement compliqué, puisque les « décisions » — qui porteront sur les points les plus importants et qui seront obligatoires — devront être prises à l'unanimité.

L'*article 13* confère à l'activité de l'Agence une grande souplesse, puisque certains Etats, qui n'ont pas adhéré à ladite convention, peuvent cependant lui confier des tâches déterminées et utiliser ses services.

Les articles 17 à 19 spécifient que l'Agence applique les réglementations nationales mais dispose, vis-à-vis des usagers, de pouvoirs suffisants lui permettant de faire respecter ces réglementations pour assurer la sécurité aérienne.

Les articles 21 à 24 accordent à l'Organisation des exonérations fiscales et douanières et certaines facilités pour la circulation des personnes et des biens correspondant à sa vocation internationale, tandis que *les articles 26 à 27* lui donnent des garanties vis-à-vis des autorités nationales avec lesquelles elle est obligée de collaborer.

L'*article 32* affirme le principe du concours des Etats à l'équilibre financier de l'Agence (nous y reviendrons) et l'*article 37* détermine avec précision le domaine d'application de la convention.

Tels sont, Mesdames et Messieurs, les principaux articles du texte soumis aujourd'hui à votre approbation.

*
* *

Examinons maintenant le rôle respectif des deux organismes de l'Organisation, dont la personnalité et la capacité juridique sont reconnues par l'article 4 de la Convention.

La représentation de l'Organisation est assurée par l'Agence dont les statuts sont annexés à la Convention (annexe II). C'est en réalité l'exécutif de l'Organisation en ce qui concerne la circulation aérienne, puisqu'elle se voit confier la mission d'en assurer le service, d'empêcher les collisions, de garantir l'écoulement rapide et ordonné des vols aériens, de fournir tous renseignements les concernant et d'alerter les services consacrés aux recherches et aux sauvetages.

Soulignons que ce service public international travaillera en étroite collaboration avec les autorités militaires des parties contractantes et pourra créer des centres de recherches et d'expérimentation. Nous savons — puisque l'assurance nous en a été donnée à l'Assemblée Nationale — que le premier de ces centres fonctionnera en France, à Brétigny, et nous pensons qu'il est inutile de souligner davantage l'apport culturel et économique représenté par une création de cette importance.

L'organe directeur de l'Agence est un comité dont la composition, le fonctionnement et les pouvoirs sont définis par les articles 4 à 12 des statuts susvisés. Notons, là encore, qu'à sa tête, nommé pour cinq ans et renouvelable, existe un directeur dont les pouvoirs sont fort importants, puisqu'il représente l'Organisation en justice, nomme tous les membres du personnel de l'Agence, contracte des emprunts et passe des contrats. Un « gentleman's agreement » veut que le premier directeur d'Eurocontrol soit un Français, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter, car nous savons toute la part qu'il a prise à l'élaboration de cet acte international important : après avoir été à la peine, il convenait bien qu'il fût à l'honneur, un honneur que son pays est fier de partager avec lui.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, les dépenses de fonctionnement de l'Agence sont réparties au prorata des produits nationaux bruts ; cette règle donne actuellement les pourcentages suivants, révisables chaque année : Royaume-Uni, 33 % ; France, 28 % ;

Allemagne, 27 % ; Belgique, 6 % ; Pays-Bas, 5 % ; Luxembourg, 1 % (1). Pour 1963, le projet de budget doit s'élever à 21.244.680 F, soit près de 6 millions pour la France.

Indiquons, puisque nous avons abordé le domaine financier, que, lors de l'élaboration du projet de Convention, en 1958-1959, il avait été prévu que *les investissements à réaliser* pour donner à l'Agence les moyens d'assurer sa mission étaient de l'ordre de 29 millions de dollars si l'on créait *deux* régions de contrôle de l'espace supérieur et de 38 millions de dollars si l'on en créait *trois* (hypothèse retenue à l'heure actuelle : une pour le Royaume-Uni et l'Irlande, une autre pour la France et les îles anglo-normandes, une autre, enfin, pour le Bénélux et l'Allemagne). A ces frais s'ajouteraient ceux de fonctionnement, soit environ 15 à 16 millions de dollars selon les hypothèses.

A première vue, ces chiffres peuvent paraître élevés, mais ils sont relativement modestes si on les compare aux investissements réalisés par les compagnies (2) — souvent par le truchement de l'Etat — pour s'équiper en avions à réaction, puisque l'achat d'un Boeing 707 ou d'un D. C. 8 est de l'ordre de 7 millions de dollars (avec les pièces de rechange), et ils le sont encore moins si l'on fait appel au budget de l'Agence fédérale américaine (F. A. A.) qui était de l'ordre de 532 millions de dollars en 1960, dont 125 environ consacrés au contrôle de l'espace aérien supérieur. Aucune nation civilisée au monde ne peut estimer que ce prix est trop élevé lorsqu'il s'agit de préserver des vies humaines, au moment où le transport aérien devient de plus en plus un moyen de communication mis à la disposition des masses.

La Commission permanente créée par l'article 1^{er} de la Convention a essentiellement pour objet de promouvoir, en parfaite coopération avec les autorités militaires des différents Etats signataires, l'adoption de mesures destinées à assurer la sécurité aérienne. Composée de représentants de chaque pays signataire à l'échelon le plus élevé (à raison de deux délégués par pays, mais ne disposant que d'une voix), elle est chargée, à partir des normes de l'O. A. C. I., d'unifier les réglementations nationales, d'établir une politique

(1) Ce premier calcul a été fait sur les P. N. B. des années 1957, 1958 et 1959 pour lesquelles la moyenne des P. N. B. était la suivante : Royaume-Uni : 233,222 milliards de francs (soit 33,14 % exactement) ; France : 196,786 (27,96 %) ; Allemagne fédérale : 192,50 (27,41 %) ; Belgique : 42,440 (6,03 %) ; Pays-Bas : 36,776 (5,22 %) ; Luxembourg : 1,668 (0,24 %). Ces références sont aujourd'hui dépassées, puisque — pour 1961 — les P. N. B. des trois principaux Etats signataires sont les suivants : *Allemagne fédérale* : 328,5 ; Royaume-Uni : 326,1 ; France : 259,8 milliards de francs.

(2) Cf. Annexe II, page 13.

commune en matière d'aides radio-électriques, de télécommunications et d'équipements de bord, de déterminer enfin la configuration de l'espace aérien.

Pour ce faire, elle formule *des recommandations* à la majorité de ses membres, proposant aux pays contractants toutes mesures adéquates à la mise en œuvre de l'Organisation ; elle prend également *des décisions* (à l'unanimité cette fois) concernant l'affectation à l'Organisation des services nationaux de circulation aérienne, la définition du produit national brut et la conclusion d'accords nécessaires à l'exécution des tâches de l'Agence.

Enfin, ses *directives* sont formulées à la majorité des voix, mais affectées cette fois de la pondération déjà retenue pour le partage des dépenses. Notons enfin que la Commission fixera elle-même ultérieurement les règles relatives à sa présidence et à l'établissement de son règlement intérieur.

*

* *

Au cours du débat que l'Assemblée Nationale a consacré à Eurocontrol, le 27 décembre 1962, MM. les ministres des Travaux publics et des Affaires étrangères sont longuement intervenus, le second, pour préciser dans quelles circonstances la Convention avait déjà été ratifiée (indiquant au passage que les difficultés qui ont empêché l'Italie d'être un membre fondateur tiennent aux particularités de son organisation administrative en matière de contrôle aérien, gérée par les services militaires), le premier pour répondre à différentes questions d'ordre plus technique, qui avaient été posées par les orateurs de divers groupes.

Certaines de ces interventions ont souligné des **points importants** de ce dossier Eurocontrol :

— *installation du centre d'expérimentation* et de recherches à Brétigny, dont le personnel, très qualifié, saura prouver sa valeur vis-à-vis des techniciens américains. La présence de ce centre sur le sol français est donc susceptible de promouvoir une politique de prototypes, tant d'origine française qu'européenne, adoptés ensuite par l'O. A. C. I. ;

- *le problème du matériel* est en effet un des plus importants qui soit dans un proche avenir et il faut espérer que, peu à peu, du matériel européen fera prime dans le domaine du contrôle de la navigation aérienne ; sur ce point particulier, la réponse de M. le Ministre des Travaux publics ne nous a pas paru entièrement satisfaisante ;
- *statut du personnel employé par l'Agence* : sera-t-il identique à celui en vigueur dans les communautés européennes déjà existantes ? Certaines dispositions de ce statut n'auraient-elles pas pu être déjà intégrées dans les articles consacrés à l'Agence ? Quels seront les pourcentages de personnel affectés à l'Agence par chacun des Etats intéressés ?

Il a été seulement répondu que le personnel siégeant à Bruxelles aurait le statut international mais, qu'en ce qui concerne le personnel d'exécution, il resterait — pour l'instant — soumis à son statut national, ce qui nous laisse craindre de sérieuses difficultés si, faute de personnel qualifié sur place, l'Agence est obligé de détacher un personnel pourvu d'un statut différent et plus avantageux.

- *composition de la Commission permanente* qui a pouvoir d'accepter l'admission d'autres pays à l'Organisation ; le souhait a été exprimé — et nous le faisons nôtre — de la voir siéger au niveau des ministres, comme c'est d'ailleurs le cas pour le Comité des Ministres des Transports. Ayant à traiter de questions très importantes (à celle déjà signalée s'ajoute le problème des dimensions géographiques d'Eurocontrol), il est souhaitable de voir les gouvernements participants les régler eux-mêmes, et c'est dans ce sens qu'il a été répondu par M. le Ministre des Travaux publics en des termes d'une prudence d'ailleurs toute diplomatique ;
- *extension géographique de l'Organisation Eurocontrol*. — Après que différents orateurs eurent souhaité voir la Suisse, l'Italie, l'Espagne et l'Irlande adhérer à Eurocontrol — et certains même espéré que les pays d'Europe continentale n'en soient pas exclus dans l'avenir — M. le Ministre des Affaires étrangères a confirmé le désir exprimé par les différents pays cités d'adhérer à l'Organisation, la signature de l'Italie au texte de la convention dépendant essentiellement du transfert des services de contrôle des militaires aux civils ;

— dernière question évoquée, enfin, mais elle n'est pas directement du ressort de ce débat : *la réalisation du projet d'Air-Union*. Nous aurons donc l'occasion d'y revenir au moment des débats consacrés à la loi de finances pour 1963.

*

* *

Telles sont donc, Mesdames et Messieurs, *les données essentielles* du texte soumis aujourd'hui à votre approbation, données que nous avons essayé de résumer et de présenter de la façon la plus claire qui soit, grâce — nous le répétons — aux débats qui se sont déroulés devant l'Assemblée Nationale, vu le peu de temps dont nous avons nous-mêmes disposé.

L'ensemble des mesures prévues par le texte de la Convention (que vous trouverez en annexe au projet de loi gouvernemental) répond à la satisfaction d'*une nécessité technique inéluctable* qui, si elle n'était pas satisfaite à brève échéance, compromettrait gravement la sécurité du transport aérien en Europe, les usagers de ce moyen de communication pouvant alors reprocher cette carence à leurs gouvernements respectifs devant la répétition des collisions aériennes.

Certes, au fur et à mesure que le trafic aérien augmentera (et nous vous rappelons qu'aux Etats-Unis le seul trafic intérieur est passé de 9,8 milliards de passagers/kilomètres en 1947 à 50 milliards en 1961 et qu'il représente déjà 5,5 % du total des transports américains), les mesures envisagées devront être précisées, mais n'est-ce pas précisément le rôle que nous entendons voir jouer aux organismes créés par la Convention ?

La condition essentielle et préalable à l'intégration des services de contrôle européen était l'existence d'une convention internationale sans laquelle aucune réalisation d'ordre technique ne pouvait être menée à bonne fin.

Maintenant que sont réunies toutes les signatures des partenaires européens qui ont participé aux conversations initiales (à l'exception de l'Italie mais, nous le soulignons encore, en y comprenant le Royaume-Uni) et que l'Allemagne, dernier pays en dehors de la France à ne pas avoir ratifié, est en train de procéder au dépôt des instruments de ratification, il est donc temps que le Parlement

français — et spécialement notre Assemblée, toujours soucieuse de collaborer à l'achèvement de l'intégration européenne — autorise la ratification de cet acte de droit international dont nous avons essayé de vous montrer toute l'importance.

Qu'on nous permette, à cet égard, une dernière réflexion : il semble que la lenteur avec laquelle interviennent les ratifications tiennent au caractère de plus en plus technique de ces négociations internationales, au cours desquelles d'ailleurs — pour chaque pays et en particulier pour le nôtre — deux administrations différentes (la « diplomatique » et la « technique ») se superposent sans pouvoir intimement se pénétrer, ce qui fait que, bien souvent, à la négociation internationale vient s'ajouter la discussion interne entre deux ministères, cause supplémentaire et non négligeable des retards que nous avons eu à déplorer.

En conclusion, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande de bien vouloir adopter sans modification le projet de loi soumis à votre délibération et dont la teneur est la suivante :

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée la ratification de la convention internationale de coopération (1) pour la sécurité de la navigation aérienne « Euro-control », signée à Bruxelles le 13 décembre 1960, dont le texte est annexé à la présente loi.

(1) NOTA. — Voir les documents annexés au n° 52 (Assemblée Nationale, 2^e législature).

ANNEXE I

Mouvements d'avions à réaction commerciaux
sur les aérodromes métropolitains en 1961.

AERODROMES	NOMBRE	AERODROMES	NOMBRE
Ajaccio	289	Montpellier	26
Bastia	12	Nantes	6
Beauvais	70	Nice	9.231
Biarritz	1.095	Paris-Orly	39.650
Bordeaux	3.825	Paris-le Bourget.....	3.123
Brive	2	Pau	24
Caen	6	Perpignan	642
Cherbourg	2	Reims	512
Clermont	457	Rennes	20
Deauville	4	Saint-Nazaire	352
Dijon	6	Strasbourg	34
Dinard	2.582	Tarbes	382
Lille	155	Toulouse	8.334
Lyon	2.549	Tours	656
Marseille	9.333	Vichy	119
		Bâle-Mulhouse	2.238

Total : 85.740 mouvements.

ANNEXE II

Appareils à réaction appartenant aux compagnies aériennes
des pays signataires de la Convention « Eurocontrol » (au 31 décembre 1961).

I. — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE :		
<i>Lufthansa</i>	Boeing 707	5
	Boeing 720	3
II. — BELGIQUE :		
<i>Sabena</i>	Boeing 707	4
	Caravelle	8
III. — FRANCE :		
<i>Air-France</i>	Boeing 707	19
	Caravelle	29
<i>U. A. T. - T. A. I.</i>	DC 8	5
IV. — PAYS-BAS :		
<i>K. L. M.</i>	DC 8	14
V. — ROYAUME-UNI :		
<i>B. O. A. C.</i>	Boeing 707	16
	Comet 4	19
<i>B. E. A.</i>	Comet 4 B	13
* * *		
ITALIE :		
<i>Alitalia</i>	DC 8	6
	Caravelle	14

ANNEXE III

Trafic international régulier des compagnies aériennes européennes.

PAYS D'ORIGINE	1960	1961	PROGRESSION
	Milliers de tonnes-km réalisées.		1961-1960
Royaume-Uni	729.435	799.465	+ 9,6 %
France	327.994	518.340	+ 58,0 % (1)
Pays-Bas	356.175	382.399	+ 7,4 %
Scandinavie	232.527	237.009	+ 1,9 %
Allemagne	153.365	212.063	+ 38,3 %
Italie	128.870	181.214	+ 40,6 %
Suisse	137.379	160.691	+ 17,0 %
Belgique	118.653	122.135	+ 2,9 %

(1) Cette forte augmentation résulte, en partie, de la transformation politique en Etats indépendants des Etats africains appartenant jusqu'ici à la Communauté française.

ANNEXE IV

Voies aériennes des avions à réaction en Europe (début 1960).

