

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

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 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 18

Equipement.

IV. — AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 18), 2053 (tome IX) et in-8° 567.

Sénat : 24 (1966-1967).

TABLE DES MATIERES

	Pages.
Introduction	4
CHAPITRE PREMIER. — Généralités	8
I. — Les caractéristiques du budget de 1967.....	8
II. — L'analyse des différents postes de dépenses.....	11
CHAPITRE II. — Le secrétariat général à l'aviation civile	19
I. — La construction des locaux de l'aviation civile.....	19
II. — Le parc du S.G.A.C.	20
III. — La formation du personnel.....	24
IV. — L'Ecole nationale de l'aviation civile.....	27
V. — L'Institut de transports aériens.....	28
CHAPITRE III. — Infrastructure et aérodromes	30
I. — L'infrastructure	30
II. — Le contrôle de la circulation aérienne.....	32
III. — Les aérodromes locaux.....	34
IV. — L'aéroport de Paris.....	35
CHAPITRE IV. — Evolution du trafic aérien général et résultats comparés des grandes compagnies mondiales	54
I. — Le trafic	54
II. — Les tarifs	55
III. — Les résultats financiers.....	57
CHAPITRE V. — Compagnies nationales et liaisons aériennes	66
I. — Air France	66
II. — Air-Inter	83
III. — U.T.A.	87
IV. — Liaisons avec la Corse	88
V. — Liaisons avec l'Afrique	88
VI. — Résultats d'exploitation des filiales d'Air France.....	92
VII. — L'aviation de voyage et d'affaires.....	95
VIII. — Le problème de la détaxation des carburants.....	95

	Pages.
CHAPITRE VI. — Matériel volant	97
I. — Etudes et prototypes	97
II. — Les réalisations	98
III. — L'aide à la construction et le plan de charge de nos industries.	100
CHAPITRE VII. — Problèmes internationaux	101
I. — Eurocontrol	101
II. — O. G. S. A.	101
III. — A.S.E.C.N.A.	101
IV. — Air-Union	102
Conclusion	103
Annexes	105

Mesdames, Messieurs,

La création du Ministère de l'Équipement a bouleversé la présentation aussi bien du budget de l'Aviation civile que de ceux des autres branches de ce nouveau Ministère.

Certains chapitres ont été transférés à la « section commune » qui concentre les crédits affectés à certaines dépenses des départements coiffés par le nouveau Ministère ; en particulier, ont été transférées à cette « section commune » les dotations relatives aux études, recherche et documentation et aux écoles supérieures dépendant de l'Aviation civile, telles que l'École nationale de l'Aviation civile et l'École météorologique.

Toutefois, la totalité des crédits affectés aux écoles ne se retrouve pas dans la « section commune » et les sommes affectées à la formation aéronautique, notamment à celle des élèves pilotes de ligne au Centre national de Saint-Yan, demeurent à l'Aviation civile.

Nous avons cherché à connaître les critères selon lesquels cette discrimination avait été opérée. En fait, il semble que les dépenses de formation du personnel destiné à des compagnies aériennes, dans des écoles qui sont totalement ou partiellement financées par ces compagnies aériennes, demeurent au budget de l'aviation civile ; les autres, au contraire, étant transférées à la « section commune ».

Quoi qu'il en soit, il a été nécessaire de rechercher dans les différents documents budgétaires des éléments permettant des comparaisons entre le budget de 1966 et celui de 1967.

Les tableaux ci-après donnent les résultats de cette confrontation pour les titres III, IV, V et VI.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1966.	CREDIT PREVUS POUR 1967					DIFFERENCE entre 1967 et 1966	
		SECTION AVIATION CIVILE			SECTION COMMUNE	TOTAL pour 1967.	En valeur absolue.	En pourcen- tage.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total section aviation civile	Mesures nouvelles a.			
		(En francs.)						
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES								
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunération d'activité.....	182.101.445	194.144.184	856.221	195.000.405	4.872.315	199.872.720	+ 17.771.275	
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	22.320.899	24.041.971	176.463	23.865.508	379.510	24.245.018	+ 1.924.119	
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	97.642.753	97.714.535	1.393.525	99.108.060	3.305.725	102.413.785	+ 4.771.032	
5 ^e partie. — Travaux d'entretien.....	11.425.435	11.425.435	1.045.000	12.470.435	»	12.470.435	+ 1.045.000	
7 ^e partie. — Dépenses diverses.....	1.260.000	1.260.000	»	1.260.000	»	1.260.000	»	
Totaux pour le titre III.....	314.750.532	328.586.125	3.118.233	331.704.408	b 8.557.550	340.261.958	+ 25.511.426	+ 8
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES								
1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives.....	71.044.157	71.044.157	1.720.000	69.324.157	»	69.324.157	— 1.720.000	
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle.....	2.534.500	2.534.500	286.500	2.248.000	305.500	2.553.500	+ 19.000	
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....	14.723.000	14.723.000	4.000.000	10.723.000	»	10.723.000	— 4.000.000	
5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	41.220.000	41.220.000	5.980.000	35.240.000	»	35.240.000	— 5.980.000	
Totaux pour le titre IV.....	129.521.657	129.521.657	— 11.986.500	117.535.157	c 305.500	117.840.657	— 11.681.000	— 9
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	444.272.189	458.107.782	— 8.868.217	449.239.565	8.863.050	458.102.615	+ 13.830.426	

a) Il n'y a pas de services votés en 1967 au titre de la section commune nouvellement créée.

b) Transfert à la section commune :

— des crédits d'études, de recherche et de documentation.....	577.060
— des crédits de fonctionnement de l'Ecole nationale de l'aviation civile et de l'école de la météorologie.....	7.172.740
Ajouter les mesures nouvelles figurant à la section commune pour ces rubriques.....	807.650
A déduire : prise en charge des services des bases aériennes des territoires d'outre-mer.....	— 212.700

c) Transfert à la section commune des subventions allouées :

— à l'Ecole supérieure d'électricité.....	5.500
— à l'Institut des transports aériens.....	260.000
Ajouter les mesures nouvelles figurant à la section commune pour ces rubriques.....	— 40.000
Transfert au budget des services généraux du Premier Ministre des crédits de formation professionnelle.....	9.000

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME					
	Votées pour 1966.	Prévues pour 1967.			Différence entre 1966 et 1967.	
		Section « Aviation civile ».	Section « Com- mune ».	Total pour 1967.	En valeur absolue.	En pour- centage.
TITRE V						
INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT						
3 ^e partie. — Transports commu- nications	527.000.000	873.450.000	18.450.000	891.900.000	+ 364.900.000	
6 ^e partie. — Equipement cultu- rel et social.....	29.100.000	14.150.000	18.000.000	32.150.000	+ 3.050.000	
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole.....	47.000.000	40.000.000	»	40.000.000	— 7.000.000	
Totaux pour le titre V...	603.100.000	927.600.000	36.450.000	964.050.000	+ 360.950.000	+ 60
TITRE VI						
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT						
3 ^e partie. — Transports commu- nications et télécommunica- tions	3.300.000	1.800.000	»	1.800.000	— 1.500.000	
6 ^e partie. — Equipement cultu- rel et social.....	6.400.000	6.650.000	»	6.650.000	+ 250.000	
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole.....	18.000.000	16.500.000	»	16.500.000	— 1.500.000	
Totaux pour le titre VI...	27.700.000	24.950.000	»	24.950.000	— 2.750.000	— 10
Totaux pour les dépenses en capital.....	630.800.000	952.550.000	36.450.000	989.000.000	+ 358.200.000	+ 56

(d) Transfert à la Section Commune des crédits de paiement relatifs :

— à l'équipement de l'École nationale de l'Aviation civile 21.000.000

Ajouter la mesure nouvelle figurant à la Section Commune et relative aux études générales et recherches... 5.700.000

en capital.

CREDITS DE PAIEMENT

Votés pour 1966.	Prévus pour 1967.			Différence entre 1966 et 1967.	
	Section « Aviation civile ».	Section « Commune ».	Total pour 1967.	En valeur absolue.	En pourcentage.
451.200.000	815.660.000	5.700.000	821.360.000	+ 370.160.000	
26.300.000	12.000.000	21.000.000	33.000.000	+ 6.700.000	
37.500.000	40.000.000	»	40.000.000	+ 2.500.000	
515.000.000	867.660.000	(d) 26.700.000	894.360.000	+ 379.360.000	+ 73,5
3.000.000	1.840.000	»	1.840.000	— 1.160.000	
5.000.000	6.657.000	»	6.657.000	+ 1.657.000	
12.000.000	19.500.000	»	19.500.000	+ 7.500.000	
20.000.000	27.997.000	»	27.997.000	+ 7.997.000	+ 40
535.000.000	895.657.000	26.700.000	922.357.000	+ 387.357.000	+ 72

CHAPITRE PREMIER

GENERALITES

I. — Les caractéristiques du budget de 1967.

S'il était permis d'en faire un très court résumé, on pourrait dire qu'il se borne à l'absorption du projet « Concorde ».

L'augmentation des crédits totaux en 1967 par rapport à 1966 est considérable. Alors qu'elle n'est que de 8 % pour les dépenses ordinaires, elle atteint 73 % pour les crédits de paiement des dépenses en capital. Par exemple, au chapitre 63-24 « Participation de l'Aviation civile aux dépenses d'étude des prototypes », les dotations affectées à l'appareil de transport supersonique « Concorde » s'élèvent à 741 millions de francs en autorisations de programme contre 373,5 millions dans la loi de finances pour 1966, et 466 millions de francs en crédits de paiement contre 139,1 millions de francs en 1966.

La majoration ainsi dégagée pour les crédits de paiement représente 84 % de la majoration du taux du budget de l'Aviation civile et ces crédits de paiement constituent le tiers du budget total. Encore faut-il remarquer que ces chiffres ne couvrent pas les dotations supplémentaires ouvertes au cours de 1966 par deux décrets d'avances, le décret n° 66-186 du 31 mars 1966 pour 260 millions de francs en autorisations de programme — ce qui a porté les programmes 1966 à 633,5 millions, et le décret n° 66-460 du 2 juillet 1966 affectant 140 millions aux crédits de paiement, ce qui en a porté le montant à 279,1 millions.

En pratique, on peut dire que les prévisions initiales du projet « Concorde » ont été doublées, en se référant aux conditions économiques du début de l'année 1966.

En l'état actuel des choses, les prévisions s'élèvent à 7 milliards de francs qu'il convient de diviser par deux, chacune des moitiés étant payée soit par le budget français, soit par le budget britannique, mais au-delà de la part de chacun des pays il convient d'affecter les taxes spécifiques aux pays intéressés, ce qui porte

la part française à l'heure actuelle à 4,5 milliards de francs. De récentes déclarations ont précisé qu'il s'agissait là d'une enveloppe très pessimiste et que les crédits franco-anglais (taxes non comprises) ne dépasseraient pas 5,4 milliards. Nous croyons plus raisonnable de tabler sur les prévisions initiales.

Nous savons bien que toute étude nouvelle comporte une part d'imprévision ; nous savons également que des modifications successives ont été apportées à la définition même de l'avion ; son rayon d'action a été augmenté ainsi que sa capacité.

Nous savons enfin que des hausses sont intervenues dans l'intervalle entre la première étude et la fin de l'année 1966 en ce qui concerne les salaires et les prix, mais nous devons une fois de plus nous élever avec force contre la tendance naturelle qu'ont les techniciens à sous-estimer plus ou moins volontairement les prévisions qu'ils font ensuite approuver par leur Ministre pour tel ou tel projet grandiose auquel ils sont décidés à attacher leur nom, et cela dans le but de faire adopter plus aisément ces projets par le Ministère des Finances et par le Parlement.

Si des ingénieurs se permettaient, dans l'industrie, de semblables erreurs, il est certain que des sanctions graves seraient prises contre eux. Nous pensons qu'il devrait en être strictement de même pour des organismes publics. Il est possible — il est même certain — que les aléas doivent être envisagés pour du matériel nouveau mais des erreurs de cet ordre sont impardonnables dans un pays comme le nôtre.

Nous avons entendu, avec étonnement, des voix officielles déclarer qu'il était rassurant d'entendre les Américains admettre comme raisonnable qu'un devis initial d'appareil nouveau soit multiplié à l'arrivée par Pi. Nous ne pensons pas que ce raisonnement puisse être retenu. Le budget américain est de 5,4 fois le nôtre ; le revenu national américain est de 8,2 fois le nôtre ; une erreur de 4 ou 500 milliards sur une réalisation est ennuyeuse aux U. S. A., elle est chez nous désastreuse car elle nous amène à abandonner des projets plus intéressants.

D'autre part, les Américains ont pour habitude d'effectuer des études de marché minutieuses et longues, des études techniques non moins minutieuses et non moins longues, mais le tout est mené de telle manière qu'une fois le projet arrêté, la réalisation est

extrêmement rapide car tout y a été parfaitement défini et les dépassements n'excèdent pas la limite normale.

Nous aimerions que cette notion soit rappelée à la fois aux départements ministériels et également aux services techniques intéressés.

Pour en revenir à l'opération « Concorde », il est bien certain qu'il n'est pas question de comprendre l'amortissement de frais de développement d'une telle ampleur sur une série qui, pour l'instant, comptabilise 60 réservations dont 16 pour Air France et la B. O. A. C., et 44 options auxquelles s'ajoutent dix nouvelles depuis le Salon de Farnborough. Il faudra donc que les deux Etats intéressés prennent à leur charge la quasi-totalité des dépenses de développement si nous voulons que l'avion reste à un prix compétitif.

Or, s'il est exact que le « Concorde », qui doit voler aux environs de Mach 2,2, sortira deux ou trois ans avant l'appareil américain volant à Mach 3,2, sa sortie risque d'être précédée par celle de l'avion soviétique, de conception analogue, qui, dans l'hypothèse la plus pessimiste, sortirait en même temps que lui.

Les Soviétiques ne s'étaient pas portés vendeurs jusqu'à présent sur le marché européen. Ils sont en mesure actuellement d'effectuer un effort dans le sens de la commercialisation en dehors des pays de l'Est et cet effort a été entrepris dès le début en Grande-Bretagne. Nous risquons donc de nous trouver devant un concurrent d'autant plus dangereux que ses prix de revient peuvent être arbitrairement fixés. Enfin, le prix très élevé de cette opération oblige, pour ne pas gonfler démesurément le budget, à une sorte d'échelonnement des différentes dépenses pourtant fort utiles et que nous examinerons dans les pages qui suivent. En même temps sont abandonnées ou différées certaines opérations ou études dont nous avons réclamé avec insistance depuis plusieurs années qu'elles soient entreprises sans retard.

*

* *

II. — L'analyse des différents postes de dépenses.

A. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

Au titre III, nous trouvons un abattement de 600.000 F sur les crédits afférents à l'entretien et au fonctionnement des avions mis à la disposition du Service de recherche et de sauvetage.

6.666.500 F doivent être mis à la charge des compagnies de transport pour constituer leur participation à la formation des pilotes de ligne, ce qui représente sensiblement la moitié des crédits du chapitre 34-81 qui s'élevaient à 11.229.146 F en 1966.

Au titre IV, la participation de la France à l'O. G. S. A. (Organisation de Gestion et de Sécurité Aéronautiques de l'Algérie) a été réduite de 2.200.000 F en raison de la réduction d'effectif des agents français. Une réduction de 12.000 F résulte de la prise en charge par le budget des Armées de la participation de la Météorologie nationale aux frais d'exploitation des réseaux radio-électriques militaires.

Une réduction de 6 millions de francs touche la subvention d'équilibre dont bénéficie l'aéroport de Paris. Cette réduction traduit l'amélioration des résultats de l'établissement public.

Une réduction de 4 millions de francs affecte les dégrèvements dont bénéficient les carburants utilisés pour les vols commerciaux à l'intérieur du territoire métropolitain ainsi qu'au tronçon des lignes de Corse faisant escale à Nice ou à Marseille. Cette réduction est importante en proportion, la dotation pour 1966 ayant été de 14.723.000 F. Ce chapitre sera développé à part.

En second lieu, nous trouvons une série d'augmentations de crédits au titre III par le renforcement des moyens administratifs et techniques tant en personnel qu'en matériel.

Aux services extérieurs, sont créés 5 emplois de techniciens, 40 d'ouvriers pour les aérodromes, 6 d'agents pour le traitement automatique de l'information et 7 d'ouvriers pour le centre de Saint-Yan.

Au service de la navigation, 4 ingénieurs, 7 ingénieurs de travaux, 32 officiers contrôleurs de circulation aérienne et 82 électroniciens.

Au service de la météorologie, 16 ingénieurs des travaux, 26 techniciens, 8 agents contractuels pour la Guyane et les Antilles et 2 agents à statut C. N. R. S. aux bases aériennes, 26 fonctionnaires des ponts et chaussées.

Enfin, à la formation aéronautique, 10 emplois de personnel navigant et 2 d'ingénieurs spécialisés dans les techniques cellules et instruments de bord.

Le personnel navigant obtient, par ailleurs, un relèvement de ses primes pour un montant de 573.380 F.

Des dotations importantes concernent les dépenses de matériel et de contrôle des installations d'aide à la navigation et à l'atterrissage (+ 7.250.000 F), des installations météorologiques (2.300.000 F), les immeubles et les infrastructures de base (+ 1.250.000 F).

Les crédits de recherche figurant à la « Section commune » sont majorés de 634.000 F.

L'Annexe I retrace l'évolution des dépenses de matériel de 1962 à 1967.

Au titre IV, la participation de la France à l'A. S. E. C. N. A. (Agence pour la Sécurité et le Contrôle de la Navigation Aérienne) en Afrique et à Madagascar, augmente de 500.000 F — voir annexe A. S. E. C. N. A. — et la participation de la France au déficit de l'exploitation de l'aéroport Bâle—Mulhouse est augmentée de 20.000 F sur un total qui avait été de 220.000 pour 1966.

B. — LES DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

Les dépenses en capital, abstraction faite des dotations relatives au « Concorde », sont en augmentation de 12,4 % pour les crédits de paiement et en diminution de 12,6 % pour les autorisations de programme.

1° *Les programmes d'achat de matériel aéronautique* se présentent de la manière suivante (en millions de francs) :

Autorisations de programme :

	<u>1966</u>	<u>1967</u>
Chapitre 53-20. — Equipement du S. G. A. C.....	1,95	1,6
Chapitre 56-70. — (Pour partie) : formation aéronautique	7,65	7,23
Chapitre 63-20. — (Pour partie) : subventions pour l'achat d'appareils de transport.....	2,9	1,28
Chapitre 66-70. — Subventions pour l'achat d'appareils légers.....	5,9	6,15

Les programmes envisagés diminuent de 9 %.

La seule mesure notable de cette rubrique est l'équipement du centre-école de Saint-Yan en avion à réaction (2,1 millions de francs).

2° *Les programmes de recherches* (en millions de francs) :

Autorisations de programme :

	<u>1966</u>	<u>1967</u>
Chapitre 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique.....	8,35	8,9

Section commune :

Chapitre 53-24. — Etudes générales et recherches.	»	18,45
---	---	-------

La recherche n'a pas été sacrifiée. Elle s'exerce principalement dans deux directions :

— *l'automatisation du contrôle* : il s'agit d'utiliser les calculateurs pour le traitement de l'information radar et la corrélation entre informations radar et plan de vol ;

— *l'atterrissage en tous temps*.

Par ailleurs, s'est effectuée une première prospection des possibilités que pourraient offrir les satellites pour les télécommunications et la navigation aéronautique.

3° *Les programmes d'infrastructure* (en millions de francs) :

Autorisations de programme :

	1966	1967
Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes métropole.....	115,4	120,2
Chapitre 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes (hors métropole).....	47	40
Chapitre 56-70. — Pour partie. Formation aéronautique		6,92
Chapitre 66-71. — Subventions aux collectivités locales pour l'aménagement d'aérodromes....	0,5	0,5
Chapitre 68-90. — Subvention à l'A. S. E. C. N. A.	18	16,5

a) *Les aérodromes* :

— des autorisations de programme, pour un montant de 18,5 millions de francs, sont ouvertes au bénéfice des aéroports individualisés à l'échelon national : constructions ou extensions de blocs techniques ou de moyens généraux (Marseille, Bordeaux, Lyon, Perpignan) ; réfections et allongements de pistes (Brest, Nantes, Nice, Rennes) ; travaux de modernisation de l'électrification et du balisage sur sept aérodromes ;

— la dotation destinée aux aérodromes à financement régionalisé s'élève à 3,3 millions ; elle sera affectée soit à la réalisation d'aménagements à défaut desquels l'exploitation se trouverait interrompu, soit à fournir une participation de l'Etat à des collectivités locales ;

— une autorisation de programme de 22 millions est accordée à l'Outre-mer pour l'allongement de la piste de Nouméa-La Tontouta afin de lui permettre de recevoir des quadriréacteurs en toute sécurité et pour la construction d'une piste à Hihifo dans les îles Wallis et Futuna. S'y ajoute un programme de logements de fonctions de 2 millions.

b) *Le contrôle de la circulation aérienne* :

Il est prévu la construction de bâtiments pour une station radar dans le centre de la France, l'achat d'un radar à grande portée, l'installation à Brest et à Moulins de deux stations de radar achetées sur les programmes antérieurs.

Outre-mer, il est prévu pour le Pacifique l'achat d'un VOR pour Rangiroa et l'installation de VOR à Moroni et Papeete, la création d'une région d'information de vol et la mise en place des moyens de liaison air-sol ; pour les Antilles, l'installation du D. M. E. à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre.

c) *Le développement de l'équipement des aéroports :*

Nous trouvons :

— l'équipement en I. L. S. des aérodromes de Beauvais, Lannion, Le Touquet, Nîmes et Tarbes ;

— l'implantation de moyens simples de guidage dans des aérodromes fréquentés par l'aviation de tourisme et d'affaires ;

— l'équipement en I. L. S. de Cayenne, La Réunion, Djibouti, l'installation de radars à Pointe-à-Pitre et à Nouméa, l'achat de radars d'aérodrome pour Papeete et La Réunion.

d) *La météorologie :*

Les opérations suivantes sont envisagées :

— modernisation du centre aérologique de Trappes ;

— exploitation de télémètres de nuages, de transmissomètres, de stations automatiques synoptiques, de stations automatiques climatologiques ;

— généralisation de la télémessure à Lyon ;

— mise en place d'un calculateur électronique de grande puissance ;

— achat de 75 fusées-sondes ;

— Outre-mer, construction d'une station de radiovent à Mopélia (Polynésie) ; complément d'équipement du réseau de radars panoramiques (côte sud de La Réunion, Comores), du réseau des radars-vent (Terres Australes), du réseau de radiosondage (Terre Adélie) ; mise en place de stations automatiques (Guyane, Comores, Wallis et Nouvelle-Calédonie), de radiogoniomètres atmosphériques (Ile Tromelin et Nouvelle-Calédonie).

Il est enfin intéressant de connaître comment se présentera, pour l'Aviation civile, l'exécution du V^e Plan aux deux cinquièmes de son parcours.

Elle est retracée dans les tableaux ci-après qui excluent, puisque le Plan ne les a pas programmées, les constructions aéronautiques.

Etat d'avancement du V^e Plan dans le cadre du projet de budget de 1967.

MÉTROPOLE

	MONTANT total du Plan.	AUTORISATIONS de programme.			POURCENTAGE de réalisation fin 1967.
		1966.	1967	Total 1966-1967.	
(En millions de francs.)					
I. — Investissements normaux :					
Bases aériennes.....	163,5	27,9	27	54,9	33,57 %
Navigation aérienne.....	425,9	70	75	145	34,04 %
Météorologie	104,6	17,5	18,2	35,7	34,13 %
Formation aéronautique....	120,4	20,5	20,8	41,3	34,30 %
Transports aériens.....	7,26	3,3	1,8	5,1	70,24 %
Total I.....	821,66	139,2	142,8	282	34,32 %
II. — Investissements exceptionnels					
Ecole nationale de l'Aviation civile.....	66	15	18	33	50 %
Immeuble de l'Aviation civile	32,4	»	»	»	»
Total II.....	98,4	15	18	33	33,53 %
Total général.....	(1) 920	154,2	160,8	315	34,23 %

(1) La répartition ci-dessus de 920 est indicative.

Etat d'avancement du V^e Plan d'équipement dans le cadre du projet de budget de 1967.

DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

	MONTANT du Plan.			AUTORISATIONS de programme.			POURCENTAGE de réalisation à la fin 1967.
	D.O.M.	T.O.M.	Total.	1966.	1967.	Total 1966-1967.	
(En millions de francs.)							
Bases aériennes.....	57,1	74,6	131,7	26	22	48	36,44 %
Navigation aérienne....	22	25,5	47,5	16	11	27	56,84 %
Météorologie	7,1	22,1	29,2	5	7	12	41,09 %
Total	86,2	122,2	208,4	47	40	87	41,74 %

Ainsi, le tiers des programmes du Plan aura été lancé en Métropole, ce qui représente à peu près la moyenne, et plus des deux cinquièmes Outre-Mer, ce qui constitue une assez grande avance imputable à l'effort consenti pour le secteur du Pacifique où l'infrastructure qui couronne le polygone de tirs atomiques a bénéficié d'évidentes priorités.

CHAPITRE II

LE SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

I. — La construction des locaux de l'aviation civile.

Depuis plusieurs années nous réclamons l'amélioration des conditions matérielles de travail du Secrétariat général à l'Aviation civile.

Une partie des locaux tombe littéralement en ruine et ceux qui ne sont pas tout à fait dans le même état ne sont pas dignes d'abriter un service qui correspond à l'une des activités de pointe en matière de transport.

Il est à proprement parler scandaleux de laisser les choses en l'état. Or, rien n'est prévu dans ce sens au budget de 1967 où figure simplement une ligne « mémoire ».

Nous nous sommes entretenus avec les différents services du Ministère. Plusieurs solutions ont été envisagées ; contrairement à ce qui nous avait été indiqué, ce n'est pas la reconstruction pure et simple qui semble actuellement avoir les faveurs des différents départements ministériels intéressés mais diverses solutions entre lesquelles aucun choix n'a encore été fait.

Nous les citons telles qu'elles nous ont été présentées :

a) *Récupération possible des locaux actuellement occupés par l'O. T. A. N.* : nous pensons qu'il y aurait là, dans cette éventualité, des arbitrages délicats à rendre car bien des appétits se sont révélés concernant ces locaux.

b) *Construction de nouveaux locaux provisoires*, ce qui serait à notre avis la plus mauvaise des solutions en raison de la permanence bien connue du provisoire français, et nous retomberions alors très vite dans le défaut constaté actuellement.

c) *Location d'un immeuble* qui serait construit par une société privée ou peut-être par la Caisse des Dépôts. Des crédits seraient alors transférés du budget des « Charges communes » pour réaliser l'opération.

Quoi qu'il en soit, nous désirons une fois de plus que cette question soit tranchée dans le sens d'une amélioration, qui devient indispensable, des services du Secrétariat général à l'Aviation civile.

*
* *

II. — Le parc du S. G. A. C.

Les tableaux ci-après donnent la liste du matériel volant affecté au S. G. A. C. ainsi que sa destination.

A. — Avions.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Mystère 20	1	S. G. A. C.	Contrôle des aides radio dans l'espace aérien supérieur et endurance de certains équipements.	
Potez 842	1			
Douglas DC 4	1	S. G. A. C.	Classes en vol de l'E. N. A. C. et de la Météo et mise à la disposition de l'A. S. E. C. M. A. pour transport de fret en Afrique noire et Madagascar.	
Douglas DC 3	7	S. G. A. C.	Contrôle technique des aides radio en métropole, en Corse et dans divers pays étrangers. Classe de navigation pour les élèves de l'Ecole nationale de l'aviation civile. Formation de base des pilotes de ligne.	Eventuellement, missions photographiques pour le compte du Ministère de la Construction.
Morane-Saulnier 760	5	S. G. A. C.	Formation de base des pilotes de ligne.	
Beechcraft C 18 C et C 45 H...	13	S. G. A. C.	Formation de base des pilotes de ligne.	
Dragon DH 89 A	4	3 mis à la disposition du secteur privé (1). 1 au centre de Biscarrosse.	Largage de parachutistes.	

(1) Associations de sports aériens et centres interclubs.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Piper PA 23	5	S. G. A. C.	Formation et entraînement des pilotes des corps techniques. Entraînement à la navigation aérienne dans les centres nationaux du S. F. A. Liaisons de service. Entraînement des radaristes.	
Cessna 310	1			
Max Holste 1521 (Broussard) ..	25	4 S. G. A. C. 17 Secteur privé. 4 Accidentés.	Largage de parachutistes et entraînement de radaristes.	
Morane-Saulnier 893 (Commode)	16	15 Secteur privé. 1 S. E. E.	Remorquage de planeurs.	
Morane-Saulnier 892 (Commode)	15	Mis à la disposition du secteur privé (1).	Remorquage de planeurs.	
Nord 1002 et 1101	31	S. G. A. C.	Formation et entraînement des pilotes des corps techniques. Ecole de navigation aérienne. Liaisons.	
Stampe SV 4	99	47 au S. G. A. C. 52 mis à la disposition du secteur privé.	Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A. Remorquage des planeurs. Voltige aérienne.	
Morane 317	38	Mis à la disposition du secteur privé.	Remorquage de planeurs.	

(1) Associations de sports aériens et centres interclubs.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	UTILISATIONS	OBSERVATIONS
Morane 500 - 505	47	16 au S. G. A. C. 31 mis à la disposition du secteur privé.	Remorquage de planeurs.	
Morane 733	73	53 Saint-Yan. 6 Guyancourt. 7 Challes-les-Eaux. 7 Carcassonne.	Formation de base des pilotes de ligne. Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A.	
Piper PA 18	2	S. G. A. C.	Reconnaissance des avisurfaces et formation des pilotes de glacier.	
Zlin 326	18	S. G. A. C.	Perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A.	
Pilatus PC 6	2	S. G. A. C.	Reconnaissance des avisurfaces et largage à haute altitude des parachutistes.	
Divers	29	S. G. A. C.	Utilisations diverses : perfectionnement des pilotes privés dans les centres nationaux du S. F. A. ; essais et endurance à la section d'études et d'expérimentation. Largage de parachutistes.	
Total général	433			

(1) Associations de sports aériens et centres interclubs.

B. — Planeurs.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS
Air 100 et 102.....	32	10 dans les centres nationaux. 22 mis à la disposition du secteur privé.
Breguet 900, 901 et 905.....	42	17 dans les centres nationaux. 25 mis à la disposition du secteur privé.
Javelot WA 20, 21, 22, 23.....	23	Dans les centres nationaux.
SM 30 et 31.....	2	A la disposition du secteur privé.
Mésange M. 100 S.....	2	Dans les centres nationaux et à la section d'études et expérimentation.
Breguet 906.....	1	Dans les centres nationaux et à la section d'études et expérimentation.
Vasama	1	Dans les centres nationaux et à la section d'études et expérimentation.
Foka	1	Dans les centres nationaux et à la section d'études et expérimentation.
Zéphir	1	Dans les centres nationaux et à la section d'études et expérimentation.
Edelweiss C 30.....	7	Dans les centres nationaux.
Breguet 904.....	16	Dans les centres nationaux.
Bijave II 30.....	31	23 dans les centres nationaux. 8 mis à la disposition du Centre de jeunesse de la région parisienne.
Total	159	(Dont 112 monoplaces et 47 biplaces.)

III. — La formation du personnel.

Nous rappelons que les compagnies aériennes supportent la totalité des charges de formation du personnel navigant, autres que les pilotes. Pour ceux-ci, les dépenses de formation étaient naguère réparties entre l'Etat et les transporteurs aériens, suivant des proportions qui différaient selon le type de stage.

Les stages A (voir l'arrêté du 13 octobre 1959) sont réservés à des élèves recrutés par concours parmi les jeunes bacheliers, au niveau mathématiques supérieures.

La formation se décompose en deux parties : la formation de base qui prépare au certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne, au brevet de pilote professionnel et à la qualification de vol aux instruments. Ce stage s'effectuait dans les écoles du Secrétariat général à l'Aviation civile.

La seconde partie de cette formation, dite terminale, comportait la préparation aux épreuves pratiques du brevet de pilote de ligne, au Bourget, dans une école gérée par la Compagnie nationale Air France.

Les stages B concernaient la préparation au brevet de pilote de ligne des titulaires du brevet de pilote militaire ou de brevet de pilote professionnel, recrutés par examen de culture générale et sur justification d'une expérience minima de 600 heures de vol. Cette formation se déroulait au Bourget, comme la formation terminale précédente.

Dorénavant, l'Etat conservera la charge complète de l'instruction en vol et de l'enseignement qui constitue une formation de base, mais les compagnies seront invitées à accorder leur participation à ce stage, cette participation consistant dans le versement aux stagiaires d'une allocation d'étude égale au S. M. I. G. Elles paieront d'autre part les charges correspondant à la formation terminale. Enfin, elles garderont à leur charge la formation donnée au Bourget dans la catégorie B.

Les frais sont répartis entre les compagnies intéressées en proportion de leurs besoins propres.

Il a été fait état assez souvent de la pénurie de personnel navigant technique. Selon les hypothèses prévisibles, les effectifs passeront, en 1970, à 1.196 pilotes et les besoins atteindront 1.431 au début de 1971. L'effectif alors disponible ne sera plus que de 1.183 compte tenu des stages, des départs à la retraite et des pertes de licence.

Les besoins nouveaux à satisfaire devraient pouvoir l'être par des pilotes ayant subi des stages catégorie B.

Il est intéressant de connaître les prix de formation pour les différentes phases.

La formation d'un stagiaire A s'élève à environ 282.702 F, soit 151.182 F pour la première partie effectuée à l'école nationale de l'aviation civile - Saint-Yan, et 131.520 F pour la formation d'Air France.

La participation de l'Etat, aux termes du contrat conclu avec les compagnies, se monte à 75 % des dépenses, à l'exclusion toutefois de l'allocation d'étude versée en phase initiale et des heures d'avion de ligne au-delà de 6.

Sur ces bases, l'Etat participe pour 216.342 F à l'instruction de chaque stagiaire A dont 129.102 F au titre de sa formation de base et 87.240 F au titre de l'application en ligne.

Le coût d'un stage B se monte, pour un pilote, à 230.700 F se décomposant comme suit :

— cours théoriques link trainer-adaptation en ligne.....	51.600
— vol sur avion de transition (50 h × 1.700).....	85.000
— simulateur « Caravelle » (11 h × 1.000)	11.000
— vol « Caravelle » (12 h × 3.800).....	45.600
— allocation d'études	37.500
	<hr/>
	230.700

Sur les bases naguère fixées, la participation financière de l'Etat s'élevait à 80 % des dépenses totales du stage.

Cependant les progrès du transport aérien ont très sensiblement amélioré l'économie d'exploitation et, de ce fait, et pour l'instant, les possibilités de financement par les compagnies de la formation du personnel. Dans ces conditions, il a été décidé de laisser les dépenses à la charge des entreprises à compter du 1^{er} janvier 1967.

*
* *

Le tableau ci-après donne la décomposition du coût de la formation d'un stagiaire A.

	ETAT	COMPAGNIES
	(Francs.)	
<i>Première partie. — Phase E. N. A. C. et Saint-Yan :</i>		
— E. N. A. C.....	3.000	
— Saint-Yan :		
Instruction en vol :		
Sélection (éliminations) (3 × 15 h)		
MS 733 45 h × 166 F.....	7.470	
Formation :		
MS 733 200 h × 166 F.....	33.200	
SV 4 15 h × 113 F.....	1.695	
C 18 S 121 h × 357 F.....	43.197	
MS 760 40 h × 826 F.....	33.040	
Link 150 h × 50 F.....	7.500	
— Allocation d'études :		
48 mois stagiaire au S. M. I. G. (dont 3 au titre de l'élimination sélection) 48 × 460.....		22.080
	129.102	22.080
	151.182	
<i>Deuxième partie. — Phase Bourget :</i>		
— Cours en salle, link trainer, adaptation en ligne.....		22.700
— Vols sur avion de transition (15 h × 1.700).....		25.500
— Simulateur « Caravelle » (27 h × 1.000).....		27.000
— Vols « Caravelle » (6 h × 3.800).....		22.800
— Allocation d'études 12 mois × 1.526,7.....		18.320
		116.320
Avion de ligne au-delà de 6 heures : 4 h × 3.800.....		15.200
		131.520

IV. — L'école nationale d'aviation civile.

Nous rappelons que le transfert à Toulouse de cette école a été décidé, et nous en sommes au stade où la deuxième tranche de travaux sera engagée pour 1967.

Elle comportera l'édification des bâtiments suivants : services généraux, deux bâtiments et résidence élèves, le restaurant-foyer, les pavillons de direction et le pavillon du directeur.

L'échelonnement a été prévu avec le souci de permettre l'ouverture de l'école en 1968. Mais nous sommes quelque peu sceptiques sur le respect de ce calendrier en raison du retard qui semble avoir été pris pour le lancement des premières opérations de 1966.

*
* *

Le tableau ci-après dresse le bilan des activités de l'Ecole nationale de l'Aviation civile durant les trois années scolaires 1964-1965, 1965-1966, 1966-1967.

	1964-1965	1965-1966	1966-1967 (prévisions).
<i>Elèves civils :</i>			
<i>a) Cycles de formation ab initio :</i>			
— Navigants	88	80	106
— Non navigants.....	270	262	282
<i>b) Stages (perfectionnement, spécialisation, information...)</i>	286	262	310
Total	644	604	698
Nombre d'élèves étrangers entrant dans ce total	131	118	120
<i>Elèves militaires</i>	224	142	151
Total général.....	868	746	849
Nombre total de cycles et stages ouverts durant l'année	52	55	57

V. — L'Institut de transports aériens.

Il s'agit d'une société internationale sans but commercial, régie par la loi de 1901, qui travaille dans l'intérêt général aux transports aériens et à l'économie des transports et qui groupe des adhérents appartenant à 58 pays.

Parmi ces adhérents, figurent les directions de l'aviation civile, les compagnies aériennes, les sociétés de construction aéronautique, universités, aéroports, chambres de commerce et organisme international.

Il a été créé en 1942 comme un centre de documentation ; son budget est alimenté par les cotisations des adhérents, la subvention au S. G. A. C. et des prestations pour travaux particuliers et vente de documents ; les cotisations des membres couvrent 46,8 % des différents postes de dépenses, les subventions du S. G. A. C. 15,3 %, les travaux et études 37,9 %.

L'augmentation prévue en 1967 passe de 40.000 F pour la subvention à 300.000 F.

CHAPITRE III

INFRASTRUCTURE ET AERODROMES

I. — L'infrastructure.

L'évolution de l'activité des principaux aéroports de la République française de 1962 à 1965 est retracée dans les tableaux ci-dessous.

**Evolution de l'activité des principaux aéroports
de la République française de 1962 à 1965 (1).**

(En unités de trafic.) (2)

AEROPORTS (3)	1962	1963	1964	1965	POURCENTAGE de variation de 1962 à 1965.
<i>I. — Métropole.</i>					
Paris-Orly	4.084,6	4.580,6	5.052,6	5.917,6	+ 45,5
Paris-Le Bourget	1.329,5	1.501,7	1.762,4	1.889,0	+ 42,0
Nice	891,1	948,9	1.056,0	1.147,9	+ 31,8
Marseille	1.102,5	912,2	888,3	929,1	— 15,8
Le Touquet	996,1	854,2	723,6	589,8	— 40,8
Mulhouse-Bâle	245,0	302,4	337,2	420,8	+ 71,7
Lyon	197,4	245,6	313,2	402,4	+ 103,8
Ajaccio	155,5	166,7	213,8	234,4	+ 50,7
Calais	541,9	340,8	282,9	223,2	— 58,9
Bastia	147,8	166,0	194,6	220,6	+ 49,2
Toulouse	247,4	197,7	176,4	210,8	— 14,8
Perpignan	135,6	159,3	185,5	183,7	+ 35,4
Beauvais	102,2	120,4	121,5	149,7	+ 46,4
Bordeaux	104,6	109,4	104,4	145,3	+ 38,9
Cherbourg	242,6	233,0	160,4	139,0	— 42,8
Tarbes	62,9	68,9	83,7	106,6	+ 69,4
Dinard	71,3	77,1	89,4	78,6	+ 10,2
Lille-Lesquin	28,1	36,1	46,5	63,9	+ 127,4
Strasbourg	44,1	50,9	54,3	58,3	+ 32,1
Nantes	11,5	13,8	31,7	57,3	+ 398,2
Nîmes-Garons	16,0	21,8	29,5	52,5	+ 228,1
<i>II. — Outre-mer.</i>					
Pointe-à-Pitre	86,0	106,0	151,9	170,3	+ 98,0
Fort-de-France	59,1	67,6	83,3	108,3	+ 83,2
Papeete	45,0	57,0	68,4	98,1	+ 118,0
Saint-Denis-Gillot	28,7	37,0	44,0	50,7	+ 76,6

Source : Statistiques S. G. A. C.

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

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

(3) Les aéroports retenus sont ceux dont le trafic est égal ou supérieur à 50 unités de trafic : ils ont été classés dans un ordre décroissant d'après les résultats obtenus en 1965.

Les aéroports de Marseille et de Toulouse présentent des résultats en baisse sensible par rapport à 1962, du fait de la diminution du trafic entre la France et l'Algérie. Ils ont enregistré cependant en 1965 des résultats supérieurs à 1964, principalement en raison de la croissance continue du trafic intérieur français.

Durant cette même période, les aérodromes côtiers (Le Touquet, Calais, Cherbourg) ont vu leur trafic régresser du fait de la diminution du nombre de voitures transportées à travers la Manche, la cause principale en étant la mise en service par les chemins de fer français et britanniques, ainsi que par des compagnies maritimes privées, de nouveaux « car-ferries » à travers la Manche.

La progression la plus rapide a été celle du trafic de Nantes, lequel a quintuplé en quatre ans.

Durant la même période, le trafic de Nîmes-Garons a triplé et celui de Lille-Lesquin, Papeete et Lyon a doublé.

Les taux de progression obtenus par les deux aérodromes des Antilles françaises : Pointe-à-Pitre (+ 98 %) et Fort-de-France (+ 83,2 %) sont également notables.

A. — MÉTROPOLÉ

Les chiffres cités ne tiennent pas compte du trafic transit qui peut, dans certains cas, se montrer relativement notable, surtout pour des aéroports comme Le Bourget, Orly et Nice.

D'autre part, l'équipement de ces mêmes aéroports en métropole doit faire l'objet, au budget de 1967, d'autorisations de programme s'élevant à 18,5 millions pour la première catégorie (aéroports individualisés à l'échelon national) et à 3,30 millions pour la seconde (aérodromes à financement régionalisé).

Ces opérations sont en général constituées par des constructions ou des extensions de blocs techniques ou de moyens généraux pour Marseille, Bordeaux, Perpignan, Lyon, etc. Elles sont constituées au contraire par des réfections ou allongements de pistes pour Nantes, Brest, Nice, Rennes. Des travaux de modernisation sont également entrepris tant en ce qui concerne l'électrification que le balisage.

Le déplacement de l'aérodrome de Lyon fait toujours l'objet d'études sur le plan technique et sur le plan économique. Il favoriserait l'expansion de la ville vers l'Est mais les dépenses à engager sont d'un tel ordre que l'on ne peut évidemment procéder qu'avec la plus extrême prudence.

B. — HORS MÉTROPOLE

Hors métropole et toujours pour l'infrastructure, le projet de budget de l'Équipement prévoit une autorisation de programme de 22 millions comprenant 18,5 millions pour l'aménagement proprement dit des aérodromes et le solde de 3,500 millions de francs pour des acquisitions de terrains, des achats de gros matériel, des travaux publics et la construction de logements.

Une grande partie de ces crédits est affectée à l'allongement de 2.600 à 3.000 mètres de la piste de Nouméa-Tontouta que nous réclamons depuis un nombre d'années respectable en raison des dangers que présente la piste actuelle pour l'accueil des quadrijets (14 millions de francs).

Une autre opération de moindre envergure — 2,5 millions — concerne une piste à construire à Hihifo, à Futuna, la piste étant inutilisable la majeure partie de l'année.

Il serait indispensable — et nous le répétons également depuis plusieurs années — d'entreprendre la même opération pour l'aérodrome de Port-Vila, aux Nouvelles-Hébrides, de façon à permettre une desserte à peu près régulière de cet archipel sans donner une préférence à la desserte anglaise à partir des îles Fidji, et par appareils légers, alors que les intérêts français sont prépondérants dans cet archipel.

Il nous a été promis une amélioration pour le début de 1967. Nous aimerions en avoir confirmation.

*
* *

II. — Le contrôle de la circulation aérienne.

Différents programmes font partie des crédits prévus au budget de 1967 parmi lesquels il faut citer les moyens d'information qui prennent d'autant plus d'importance que la densité du trafic s'accroît.

Cependant, nous avons dans notre préambule indiqué l'essentiel des installations qui sont prévues soit en Polynésie, soit aux Antilles, de même que les équipements de certains aérodromes de métropole en moyens d'atterrissage les plus élémentaires.

Notons à ce sujet combien nous regrettons à nouveau l'abondance relative des moyens très importants concernant l'aviation en Polynésie française eu égard à la relative indigence des mêmes facilités accordées dans la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances. Il y a là une anomalie qui nous apparaît d'autant plus fâcheuse que l'économie de la Nouvelle-Calédonie présente plus d'importance que l'économie actuelle de la Polynésie, qui aurait certainement pu s'accommoder d'aérodromes touristiques plus nombreux mais moins importants que ceux que l'on a créés.

Déplorons une fois de plus que des études prospectives n'aient pas amené à envisager de se servir de l'aérodrome militaire de Hao pour servir de terrain de secours à Tahiti-Faaa. Les D. C. 8 avaient, à l'époque, un rayon d'action un peu court mais on connaissait déjà les projets maintenant réalisés d'avions D. C. 8 à long rayon d'action.

Cela aurait évité de construire une piste de plus de 2.600 mètres à Rangiroa mais cela aurait permis en revanche de construire des pistes touristiques dans des atolls plus spectaculaires.

De même façon, nous soulignons combien il serait utile de hâter les travaux de construction d'un aérodrome, même rudimentaire, à Muku-Hiva, dans l'archipel des Marquises, afin de permettre de recevoir au minimum les D. C. 4.

L'étude est difficile, la construction encore plus, mais il y a là une œuvre sociale à accomplir pour désenclaver un territoire qui n'est accessible qu'au prix de trois semaines d'une navigation difficile.

Il en est de même des Iles australes.

Enfin, les études météorologiques ont été très poussées en Polynésie, en relation avec les expériences atomiques effectuées à Mururoa et à Fangatofa.

Une station d'écoute des satellites est construite à Papeete, deux stations de radio-vent existent aux îles Australes, une station de radio-sondage à Atuona et deux stations météorologiques automatiques à Rangiroa et Mopélie.

*
* *

III. — Les aérodromes locaux.

Pour l'aménagement des aérodromes dits « locaux », plus précisément des aérodromes de classe D dont il n'est pas propriétaire, et qui sont utilisés principalement pour la formation aéronautique et le tourisme aérien, l'Etat a poursuivi, en 1966, l'attribution de subventions aux collectivités qui créent ou équipent de tels aérodromes, dans les conditions fixées par le décret n° 57-551 du 29 avril 1957.

Les crédits disponibles, soit 513.415,55 F, sont d'ores et déjà utilisés.

Après consultation de la commission de l'Aviation légère, conformément à la procédure prévue pour l'application du décret précité, ces crédits ont été répartis au profit des aérodromes ci-après :

Oyonnax-Arbent	Ain.
Moulins-Avernes	Allier.
Romans-Saint-Paul	Drôme.
Muret-l'Herm	Haute-Garonne.
Amboise-Dierre	Indre-et-Loire.
Quiberon	Morbihan.
Nevers-Fourchambault	Nièvre.
Propriano	Corse.
Oloron-Herrerre	Basses-Pyrénées.
Saulieu-Liernais	Côte-d'Or.
Villeneuve-sur-Lot	Lot-et-Garonne.
Aubigny-sur-Nère	Cher.

Les crédits inscrits au chapitre 66-71 du projet de budget 1967, soit 500.000 F, seront répartis selon la même procédure au profit des collectivités dont les dossiers sont en instance dès maintenant, et de celles qui en feront la demande au cours de l'année 1967.

IV. — L'aéroport de Paris.

A. — LE PROGRAMME PRÉVU POUR 1966-1970.

Le programme d'investissement élaboré par l'Aéroport de Paris lors de la préparation du V^e Plan, et dont la réalisation est en cours, est marqué principalement par le commencement de la réalisation du nouvel aéroport de Paris-Nord qui doit constituer, à partir de 1968, le poste principal des dépenses.

De nouveaux investissements seront néanmoins réalisés sur l'aéroport d'Orly afin d'augmenter la capacité de ses ouvrages, bâtiments et installations, de telle sorte qu'il puisse faire face à l'augmentation escomptée du trafic et, en particulier, à la mise en œuvre des appareils à grande capacité (Boeing 747, par exemple).

Les travaux prévus à ce titre portent essentiellement sur la réfection des sections anciennes de la piste Est-Ouest actuelle piste n° 3 (travaux en cours de finition), sur l'agrandissement des aires de stationnement, l'aménagement et le développement de l'aérogare de voyageurs, la mise en chantier d'une deuxième aérogare, l'extension des installations de la zone de fret et la construction de parcs à voitures supplémentaires.

La mise en service, dès 1969, des Boeing 747 dont la Compagnie nationale Air France a été autorisée à acquérir 4 exemplaires, oblige à exécuter des travaux supplémentaires portant sur le renforcement de certains ponts de la tranchée routière, l'aménagement de 4 postes de stationnement, la construction d'un hangar et des aménagements divers dans le corps central de l'aérogare, pour l'accueil au départ et à l'arrivée de masses importantes de voyageurs arrivant simultanément. Ces travaux évalués à 98 millions, sur lesquels d'importants dépassements nous paraissent à craindre, sont pris en compte pour 5 millions dans le budget de 1967.

Sur l'aéroport du Bourget, seuls de modestes travaux d'aménagement des installations existantes seront entrepris pour faire face au développement du trafic dont cet aéroport est le siège, compte tenu de sa fermeture prévue après la mise en service de l'aéroport Paris-Nord.

En ce qui concerne les aérodromes d'aviation générale, un équipement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble est prévu pour faire face aux besoins de l'aviation de tourisme et de l'aviation d'affaires dans la région parisienne au cours de ces prochaines années tout en tenant compte des récentes options du schéma directeur.

Enfin, il sera procédé à l'acquisition :

— des matériels nécessaires à la sécurité aérienne, afin d'achever l'équipement des pistes et le développement des aides à la navigation aérienne en vue de permettre aux aéronefs d'atterrir avec une visibilité horizontale de 400 mètres et un plafond de 30 mètres, alors que les normes actuelles sont respectivement de 800 et de 60 mètres ;

— de véhicules spéciaux pour le transport des passagers sur les aires ;

— d'équipements destinés aux installations de dissipation de brouillard.

En résumé, pour l'année 1967 sont prévus l'achèvement, la poursuite ou le démarrage des travaux suivants :

1° *Aéroport d'Orly :*

— achèvement des travaux de renforcement d'une partie de la piste n° 3 ;

— achèvement de la construction de nouveaux postes de stationnement pour avions ;

— achèvement de la nouvelle salle de départ par autobus ;

— achèvement de la première phase d'extension des installations de fret ;

— début de la construction de l'aérogare d'Orly 2 (première phase) rendue nécessaire pour faire face à l'extension du trafic avant la mise en service de Paris-Nord ;

— construction de bâtiments divers pour les compagnies aériennes et du gros-œuvre d'un bâtiment destiné au transfert du « commissariat hôtelier » exploité par la Compagnie internationale des Wagons-Lits ;

— extension des installations électriques et téléphoniques et des réseaux de chaleur.

2° *Aéroport du Bourget :*

- amélioration du balisage de la piste Est—Ouest pour la rendre conforme aux nouvelles normes internationales ;
- travaux divers de viabilité.

3° *Aéroport de Paris-Nord :*

- acquisitions immobilières ;
- travaux hors emprise (déviation de réseaux) ;
- construction d'une base provisoire pour l'installation des services de l'Aéroport de Paris ayant leur activité à Paris-Nord ;
- clôture de l'emprise de l'aéroport ;
- début de travaux de voirie, notamment de la route périphérique ;
- travaux d'assainissement.

4° *Autres aérodromes et hélicoptère :*

- réaménagement de plateforme de l'héliport de Paris-Issy, rendu nécessaire par la réaffectation d'une partie du terrain à la Ville de Paris. Le démarrage de ces travaux reste subordonné à l'issue des procédures administratives et de la controverse entre le Ministère des Armées et la Préfecture de la Seine ;
- achèvement des travaux d'aménagement entrepris sur l'aéroport de Toussus-le-Noble.

B. — LES PROBLÈMES DE FINANCEMENT

Le financement des travaux entrepris par l'Aéroport de Paris est essentiellement assuré par le recours à l'emprunt et par le réinvestissement des liquidités de l'établissement provenant des dotations aux amortissements et provisions.

1° Le programme pour 1967.

Pour l'année 1967, le budget des opérations en capital se présente comme suit :

DEPENSES		RECETTES	
	Francs.		Francs.
A. — Dépenses d'équipement :		Réinvestissement des liqui-	
Aéroport d'Orly.....	68.400.000	dités provenant des dota-	
Aéroport du Bourget....	6.800.000	tions aux amortissements	
Autres aérodromes et héli-		et provisions.....	47.000.000
port	4.800.000	Participation de l'Etat aux	
Opérations communes....	23.500.000	charges de rembourse-	
Aéroport Paris-Nord.....	71.500.000	ment des emprunts.....	22.200.000
Frais d'établissement....	7.000.000	Cessions d'immobilisation..	200.000
		Subventions d'équipement..	30.000
		Remboursement de prêts et	
		avances	400.000
		Emprunts	125.000.000
	<hr/> 182.000.000		<hr/> 194.850.000
B. — Autres dépenses en capital :			
Prêts, avances et partici-		Prélèvement sur trésorerie.	22.110.000
pations	3.000.000		
Remboursement d'em-			
prunt	31.940.000		
	<hr/> 216.940.000		<hr/> 216.940.000

Le chiffre des paiements qui interviendront effectivement pour l'opération d'acquisition des terrains de Paris-Nord peut être assez sensiblement différent du chiffre actuellement prévu.

Des rectifications en dépenses et en recettes seront proposées en temps opportun.

2° Le programme.

Ce programme figure dans le tableau ci-après :

DESIGNATION	1966	1967	1968	1969	1970	TOTAL
	(En millions de francs.)					
Orly	58,6	68,5	66	80	64,9	338,0
Le Bourget.....	4,8	6,8	6	6	6	29,6
Autres aérodromes.....	1,6	4,8	6	6	5	23,4
Opérations communes.....	15,0	23,5	17,8	19	19	94,3
Paris-Nord	48,5	75,9	57,7	95	141,6	418,7
Frais généraux imputables aux frais d'établissement.....	p. m.	7,0	16,0	21	28	72,0
Prêts, avances, participations.....	1,5	3,0	3,0	3	3	13,5
	130,0	189,5	172,5	230,0	267,5	989,5

3° Le bilan d'équipement de l'aéroport de Paris de 1963 à 1966.

Il est résumé dans le tableau suivant :

DESIGNATION	ENGAGEMENTS				PAIEMENTS			
	1963	1964	1965	1966 autori- sation.	1963	1964	1965	1966 autori- sation.
	(En millions.)				(En millions.)			
Orly	45,8	30,6	56,3	59,6	59,5	65,0	59,7	58,6
Le Bourget.....	16,4	6,6	4,6	3,4	18,2	8,2	6,7	4,8
Autres aérodromes et hélicopt	1,6	0,6	0,8	4,5	0,8	0,6	0,5	1,6
Paris-Nord	0,1	0,5	47,4	89,0	0,04	0,2	2,7	48,5
Opérations communes...	9,0	11,5	28,0	21,5	11,8	14,0	11,9	15,0
Frais généraux à impu- ter sur frais d'établis- sement	»	»	»	»	p. m.	p. m.	6,4	p. m.
Prêts et participations..	1,6	1,3	1,3	1,5	1,7	0,8	1,0	1,5
Totaux	74,5	51,1	138,4	179,5	92,0	88,8	88,9	130,0

**C. — LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'AÉROPORT DE PARIS
DE 1965 A 1967**

Elle a évolué et évoluera de la manière suivante :

DESIGNATION	1965		1966		1967	
	CHARGES et dépenses.	PRODUITS et recettes.	CHARGES et dépenses.	PRODUITS et recettes.	CHARGES et dépenses.	PRODUITS et recettes.
	(En millions de francs.)					
I. — Charges et produits d'exploitation.						
Charges de fonctionnement (per- sonnel, matériel, entretien)....	106,5		119,2		132,8	
Dotation aux amortissements....	44,6		46,0		47,0	
Intérêt des emprunts.....	38,7		40,5		45,0	
	189,8		205,7		224,8	
Produits d'exploitation (rede- vance)		166,7		183,5		203,0
Travaux faits par l'entreprise imputables aux opérations en capital		10,0		13,0		14,0
		176,7		196,5		217,0
Excédent des charges sur les produits		13,1		9,2		7,8
II. — Opérations en capital.						
Dépenses d'investissement.....	89,0		143,0		189,5	
Remboursement des emprunts..	26,4		28,9		31,5	
	115,4		171,9		221,0	
Recettes: emploi des dotations aux :						
Amortissements		44,4		46,0		47,0
Divers		14,4		2,0		26,8
Emprunts		37,0		106,0		125,0
		95,8		154,0		198,8
Excédent des dépenses sur les recettes		19,6		17,9		22,2
Excédent des charges par rap- port aux ressources.....		32,7		27,1		30,0

Pour l'année 1967 le compte prévisionnel des charges et produits d'exploitation et le compte général prévisionnel (y compris les opérations en capital) font apparaître les éléments suivants :

— la marge de dépassement du « petit équilibre » paraît devoir être de 68 millions de francs, soit 34 % des produits ;

— en supposant que les pourcentages d'augmentation du trafic se maintiennent comme en 1966 et en tenant compte d'une modification de la structure de la redevance d'atterrissage qui pourrait être mise en application en cours d'année, les redevances aéronautiques devraient atteindre 86 millions, en augmentation de 14 % par rapport à 1966 et représenter 42 % des produits d'exploitation ;

— les charges financières passeront de 69,5 millions à 76,5 millions ;

— les dotations aux amortissements s'élèveront à 47 millions de francs.

Il convient de remarquer que la subvention de l'Etat a été ramenée à 30 millions de francs contre 36 millions pour 1966.

D. — LES REDEVANCES D'AÉROPORT

Nous avons souligné les années précédentes combien les redevances d'aéroport nous paraissaient approcher de leur limite maximum acceptable compte tenu des comparaisons avec les principaux aéroports étrangers et surtout européens.

Depuis, la situation a quelque peu évolué en raison du relèvement d'un certain nombre de taxes dans différents pays. Nous en indiquons ci-dessous les principaux.

Il n'en reste pas moins vrai, et les tableaux qui vont suivre en illustrent la démonstration, que nous nous situons encore dans les plus coûteux, ce qui ne manque pas de nous attirer quelques réflexions désagréables et, pis encore, quelque désaffection à l'égard de nos aéroports.

Au cours des années 1965 et 1966, plusieurs aéroports européens ont apporté des modifications parfois très importantes dans la structure et les taux de leurs redevances, et plus particulièrement :

1° *Les aéroports scandinaves.*

a) Redevance d'atterrissage :

A *Copenhague*, le relèvement a été de 15 % à partir du 1^{er} juillet 1965, mais il s'est accompagné de la suppression de la redevance d'éclairage.

A *Stockholm*, un premier relèvement de 50 % en trafic national et de 37 % en trafic international, accompagné de la suppression de la redevance d'éclairage, est intervenu le 1^{er} juillet 1965, un deuxième relèvement de 5,5 % en trafic national et de 15 % en trafic international a pris effet à compter du 1^{er} janvier 1966.

A *Oslo*, un premier relèvement, à partir du 1^{er} juillet 1965, de 31 % en trafic national et de 33 % en trafic international, avec suppression de la redevance d'éclairage, est intervenu le 1^{er} juillet 1965 ; un deuxième relèvement de 15 % à partir du 1^{er} juillet 1966, accompagné cette fois de la suppression de la redevance de stationnement (1), a pris effet à compter du 1^{er} juillet 1966.

b) Redevance « passagers » :

A *Copenhague*, le taux de la redevance est passé, à partir du 1^{er} janvier 1966, de 15 à 20 couronnes (10,72 F à 14,30 F) pour les passagers à destination de l'étranger.

A *Stockholm*, le taux de la redevance est passé de 5 à 15 couronnes (4,75 F à 14,25 F) pour les passagers à destination de l'étranger, à compter du 1^{er} juillet 1965. A la même date, une redevance de 10 couronnes (9,50 F) a été instituée pour les passagers en trafic intérieur.

A *Oslo*, le taux de la redevance est passé, à partir du 1^{er} janvier 1966, de 15 à 20 couronnes (10,35 F à 13,80 F) pour les passagers à destination de l'étranger. Une redevance de 15 couronnes (10,35 F) a été instituée à la même date pour les passagers en trafic intérieur.

(1) Il est à noter que la franchise de 6 heures accordée sur les aéroports scandinaves pour le stationnement des aéronefs, rendait le produit de cette redevance négligeable.

2° *Les aéroports allemands.*

a) Redevance d'atterrissage. — Il a été fait application d'un relèvement de 20 % à compter du 1^{er} avril 1966.

b) Redevance passagers. — Une redevance passagers de 5 DM (6,17 F) a été instituée à partir du 1^{er} mai 1966 pour les passagers à destination de l'étranger.

3° *Les aéroports suisses.*

a) Redevance d'atterrissage. — Il a été fait application d'un relèvement variant de 10 à 12 % à partir du 1^{er} mars 1966.

b) Redevance passagers. — La redevance est passée de 3 à 5 francs suisses (3,39 F à 5,65 F) depuis le 1^{er} mars 1966.

4° *L'aéroport de Bruxelles.*

La redevance passagers est passée de 50 à 80 francs belges (4,95 F à 7,92 F) depuis le 1^{er} juin 1966.

D'autre part une augmentation de la redevance passagers sur les aéroports italiens est envisagée par le Gouvernement italien ; le taux de cette redevance passerait de 700 à 1.000 liras (5,53 à 7,90 F).

Pour un Boeing 707, la redevance d'atterrissage est maintenant plus élevée à Londres, sur les aéroports allemands et à Stockholm qu'à Paris. Pour une Caravelle III, la redevance d'atterrissage est plus élevée à Londres, sur les aéroports allemands, à Oslo, à Stockholm, à Copenhague et à Vienne qu'à Paris.

En ce qui concerne la redevance passagers pour les destinations à moyenne distance (Europe, Afrique du Nord), les taux perçus à Paris sont voisins de ceux en vigueur sur les aéroports européens, observation faite que les aéroports scandinaves pratiquent des taux doubles de ceux de Paris.

Par contre, pour les passagers « long-courrier » le taux reste plus élevé à Paris que partout ailleurs.

Lorsque l'on considère l'ensemble des redevances auxquelles sont assujettis les *transporteurs aériens* pour l'utilisation des aéroports, on constate que Paris se situe au 6^e rang des aéroports

européens après Londres, Oslo, Stockholm, les aéroports allemands et Dublin. Il se place au 4^e rang avec Copenhague, après Londres, Oslo et Stockholm lorsque l'on ajoute la redevance passagers (1) qui est supportée par le passager et non par le transporteur.

Ces comparaisons semblent montrer que, s'il est peut-être possible d'envisager une modification de la structure et des taux de la redevance d'atterrissage afin d'obtenir un relèvement modéré de son produit sans compromettre la compétitivité de l'Aéroport de Paris par rapport aux autres aéroports européens, il faut néanmoins observer une très grande prudence dans cette opération.

Des études sont actuellement en cours, dont les résultats pourraient conduire à adapter la tarification à l'intensité du trafic et à réajuster les tarifs pour les aéronefs de faibles et moyens tonnages qui, sur les aéroports étrangers, donnent lieu à la perception de redevances nettement plus élevées qu'en France.

Les tableaux ci-dessous indiquent les taux de la redevance passagers perçue sur les principaux aéroports européens, établissent les comparaisons entre redevance d'atterrissage, redevance d'éclairage, redevance de stationnement, redevance carburant et résument l'ensemble de ces redevances :

Taux de la redevance « passagers » actuellement perçue sur les principaux aéroports européens.		Francs.
<i>Amsterdam :</i>		—
— passagers à destination de la Belgique, le Luxembourg, Cologne, Dusseldorf	2 dfl.	2,75
— passagers à destination d'autres aéroports d'Europe	4 dfl.	5,50
— passagers à destination de tous autres aéroports	6 dfl.	8,25
 <i>Bruxelles :</i>		
— quelle que soit la destination	80 fb.	7,92
 <i>Copenhague :</i>		
— passagers à destination d'un autre aérodrome domestique.	5 kr.	3,58
— passagers à destination de l'étranger	20 kr.	14,30
 <i>Francfort :</i>		
— passagers à destination de l'étranger	5 DM	6,17

(1) Pour ce classement, le montant de la recette procurée par cette redevance est calculée sur la base du nombre moyen de passagers locaux départ payants embarqués pour chaque catégorie d'aéronefs (trafic intérieur, moyens et longs-courrier).

		Francs.
<i>Genève :</i>		
— passagers à destination de l'étranger	5 F	5,65
<i>Lisbonne :</i>		
— passagers à destination de l'étranger	30 esc.	5,10
<i>Londres :</i>		
— la redevance passagers a été supprimée à compter du 1 ^{er} novembre 1964 mais elle a été remplacée par une redevance « pour service technique » qui s'ajoute à la redevance d'atterrissage	»	»
<i>Madrid :</i>		
— passagers à destination de l'étranger	50 p.	4,10
— il est perçu en outre diverses taxes variables selon le prix du billet et incluses dans le prix.		
<i>Rome :</i>		
— quelle que soit la destination	700 liras (1)	5,50
<i>Stockholm :</i>		
— passagers en trafic national + Norvège, Danemark, Finlande, Islande.....	10 cs	9,50
— passagers à destination de l'étranger	15 cs	14,25
<i>New York :</i>		
— il n'est pas perçu de redevance « passagers » (2).	»	»
<i>Paris :</i>		
— passagers en trafic national		4,00
— passagers à destination de l'Europe, de l'Algérie, Tunisie et Maroc		7,00
— autres destinations		25,00
<i>Vienne :</i>		
— passagers à destination de l'étranger	30 sh.	5,70
<i>Oslo :</i>		
— passagers en trafic national (3)	15 kr.	10,35
— passagers à destination de l'étranger	20 kr.	13,80

(1) Le Gouvernement italien envisage de porter cette redevance à 1.000 liras, soit 7,90 F.

(2) Cependant diverses redevances de caractère analogue (manutention de bagages, droit d'inspection, redevance générale d'aérogare perçue par aéronef) sont comprises dans une « redevance globale d'aéroport » et payées par les Compagnies de transport aérien.

(3) Pour les vols domestiques, la redevance passagers est incluse dans le prix du billet.

Taux de la redevance d'atterrissage.

(Un atterrissage et un décollage.)

(En francs.)

AEROPORTS	NORD 262 11 tonnes.	VISCOUNT 806 30 tonnes.	CARAVELLE 111 46 tonnes.	TRIDENT 53 tonnes.	BOEING 707-320 142 tonnes.	D C-8 143 tonnes.
Amsterdam	64	175	295	347	1.013	1.020
Bruxelles	70	193	296	341	913	919
Copenhague	77	232	355	409	1.096	1.104
Francfort	99	348	534	615	1.647	1.659
Londres	150	459	719	833	3.436	3.459
Paris	13	168	322	389	1.504	1.518
Rome	26	154	268	317	950	956
Stockholm (Arlanda).	99	328	502	579	1.552	1.563
Genève	56	153	234	273	827	833
New York	42	115	175	204	545	549

NOTA. — Les avions figurant sur ce tableau ont été choisis en raison de la structure actuelle des flottes de compagnies. Le Nord 262 a été porté à titre indicatif car il est utilisé par Air-Inter sur certaines liaisons métropolitaines.

Taux de la redevance d'éclairage.

(Un atterrissage ou un décollage.)

(En francs.)

AEROPORTS	NORD 262	VISCOUNT 806	CARAVELLE	TRIDENT	BOEING	D C-8
Amsterdam	»	»	»	»	»	»
Bruxelles	27	74	114	131	352	355
Copenhague	»	»	»	»	»	»
Francfort	»	»	»	»	»	»
Londres	»	»	»	»	»	»
Paris	45	45	45	45	45	45
Rome (1).....	7	39	67	80	238	239
Stockholm (Arlanda).	»	»	»	»	»	»
Genève	23	34	34	34	57	57
New York.....	»	»	»	»	»	»

(1) Surtaxe de 50 % de la redevance d'atterrissage.

NOTA 1. — Voir nota du tableau précédent.

NOTA 2. — Les modalités suivant lesquelles est calculée la redevance d'éclairage lorsqu'elle existe sont très diverses : d'un taux constant à Paris (45 F pour un atterrissage ou un décollage), elle varie en fonction du poids de l'aéronef à Bruxelles, à Copenhague et à Genève et représente à Rome une surtaxe de 50 % sur le taux de la redevance due par atterrissage ou décollage.

La comparaison de la redevance d'éclairage d'un aéroport à un autre n'est donc pas significative.

Taux de la redevance de stationnement.

(En francs.)

AEROPORTS	NORD 262	VISCOUNT 800	CARAVELLE III	TRIDENT	BOEING 707-320	DC-8
Durée moyenne de stationnement	2 h	2 h	2 h	2 h	2 h	2 h
Amsterdam	»	»	»	»	»	»
Bruxelles	»	»	»	»	»	»
Copenhague	»	»	»	»	»	»
Francfort	»	»	»	»	»	»
Londres	»	»	»	»	»	»
Paris	4	12	18	21	57	57
Rome	»	»	»	»	»	»
Stockholm (Arlanda) ..	»	»	»	»	»	»
Genève	»	»	»	»	»	»
New York	50	50	50	50	250	250

NOTA 1. — Voir nota du tableau « Redevance d'atterrissage ».

NOTA 2. — La plupart des aéroports européens ne perçoivent la redevance de stationnement que pour les durées de stationnement supérieures à 6 heures. Leurs recettes au titre de cette redevance sont donc négligeables.

A l'aéroport de Paris, la redevance de stationnement sur les aires de trafic situées à proximité immédiate de l'aérogare est due à partir de la deuxième heure de stationnement constatée à Paris en 1964.

Taux de la redevance carburant.

(En francs.)

AEROPORTS Quantité moyenne de carburant mis à bord.	NORD - 262 — 800 litres.	VISCOUNT - 800 — 2.300 litres.	CARAVELLE - II — 8.000 litres.	TRIDENT — 6.000 litres.	BOEING - 707-320 — 45.000 litres.	DC-8 — 35.000 litres.
Amsterdam	3	8	27	20	153	119
Bruxelles	»	»	»	»	»	»
Copenhague	8	23	80	60	450	350
Francfort	5	14	49	37	275	214
Londres	»	»	»	»	»	»
Paris	4	11	38	29	216	168
Rome	»	»	»	»	»	»
Stockholm	15	31	152	114	855	665
Genève	9	26	91	68	513	399
New York	12	33	116	87	653	508

NOTA 1. — Voir nota du tableau « Redevance d'atterrissage ».

NOTA 2. — La redevance carburant est toujours calculée en fonction des quantités de carburant mis à bord. Les calculs ont été effectués en retenant, pour chaque type d'aéronef, un volume moyen de carburant embarqué, déterminé d'après les constatations faites sur l'aéroport de Paris.

Tableau comparatif des redevances d'aéroport.

(Ensemble des redevances d'atterrissage, d'éclairage, de stationnement et carburant par type d'aéronef.)

AEROPORTS	NORD - 262	VISCOUNT - 800	CARAVELLE - III	TRIDENT	BOEING - 707-320	DC - 8
	(En francs.)					
Amsterdam	67	183	322	367	1.166	1.139
Bruxelles	97	267	410	472	1.265	955
Copenhague	85	255	435	469	1.546	1.454
Francfort	104	362	583	652	1.922	1.873
Londres	150	459	719	838	3.436	3.459
Paris	66	236	423	484	1.822	1.783
Rome	32	193	335	397	1.188	1.195
Stockholm	114	359	654	693	2.407	2.228
Genève	88	213	359	375	1.397	1.289
New York	104	341	341	341	1.448	1.307

E. — OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PROJETS EN COURS
A L'AÉROPORT DE PARIS

1° *Problèmes posés par la mise en service des appareils du type Airbus.*

Nous sommes assez sceptiques quant à l'évaluation des crédits à affecter à Orly pour la réception des appareils à grande capacité.

Certes, au début, ils seront peu nombreux, mais, quand on constate — comme chacun peut le faire — l'embouteillage des guichets d'enregistrement aux heures de pointe, l'exiguïté des salles d'attente avant embarquement, les queues interminables à la douane ou à la police à l'arrivée, force nous est de constater qu'il faut revoir entièrement dans ce domaine l'organisation d'Orly pour mettre cet aéroport en mesure de remplir décentement sa fonction sans imposer une fatigue et un énervement compréhensible à ses voyageurs.

Si l'on ajoute à cela les servitudes concernant les appareils eux-mêmes : renforcement des pistes, accroissement de l'écartement entre appareils en stationnement, accélération du service du carburant, du nettoyage et de l'hygiène, et enfin les liaisons

entre aéroport et ville, les crédits de 98 millions de francs pour l'ensemble de l'opération nous apparaissent comme nettement sous-estimés et à revoir.

2° *Atterrissage par visibilité réduite.*

Nous n'employons volontairement pas le terme d'atterrissage sans visibilité, trop ambitieux et prêtant à confusion.

Actuellement, le système Sud-Lear permet l'atterrissage à Orly des Caravelles équipées avec des plafonds abaissés de 400 à 200 mètres.

Pour le Nord 262, le système Sfena aboutira aux mêmes résultats.

L'Etat a financé les études à concurrence de 25 millions de francs pour le Sud-Lear, allégeant de 55 % les dépenses de Sud-Aviation. La participation de l'Etat aux autres opérations s'élevait à 4,35 millions de francs.

En 1966 le budget de l'Aviation civile pour ces programmes est détaillé dans le tableau suivant :

AVION	CHAPITRES	
	53-24	53-22
Nord 262	3,55 MF	1,6 MF
Caravelle	1,2 MF	1 MF
Autres avions	1,3 MF	0,05 MF
Total	6,05 MF	2,65 MF

Il convient d'ajouter à ces chiffres les études financées par le Ministre des Armées, soit environ 1,5 million de francs de 1962 à 1965 et 0,5 million de francs en 1966.

Le système Sud-Lear, sous une forme plus ou moins élaborée, est actuellement monté ou en cours de montage à la demande des compagnies clientes sur 67 des Caravelles déjà livrées ou en commande ferme à Sud-Aviation. Bien que l'étude du système Sfena sur Nord 262 soit moins avancée, un certain nombre de clients potentiels de cet avion ont manifesté l'intention que leurs avions soient équipés pour l'atterrissage par mauvaise visibilité.

Ces études et ces essais ont en outre permis de faire bénéficier de l'expérience acquise un certain nombre de matériels périphériques au sol (balisages, émetteurs de radio-guidage, moyens de mesures météorologiques) ou à bord (radio-altimètres, horizons de secours) ; certains de ces matériels ont bénéficié d'une diffusion mondiale, tel l'horizon de secours Sfena vendu à 450 exemplaires en 1966 (chez Boeing et Douglas en particulier) et dont la vente espérée en 1967 est de 60 par mois.

Enfin les essais d'atterrissage par mauvaise visibilité réalisés conjointement par les constructeurs et les services officiels permettent de définir une réglementation nationale et fondent sur des bases solides notre participation à l'élaboration de règlements internationaux.

3° Paris-Nord.

Les acquisitions de terrains sont en bonne voie après un démarrage difficile. Les indemnités de dépossession pour ces achats de terres d'excellente qualité varient de 19.000 à 20.000 F l'hectare, plus une indemnité de remploi de 25 %.

Une indemnité de 11.000 F l'hectare amputé couvre tous les chefs de préjudices ainsi que toute réclamation au titre de l'article 10 de la loi complémentaire agricole du 8 août 1962.

Les 8/10 de l'opération, dont le montant total est évalué à 110 millions de francs environ, seront ainsi traités à l'amiable.

Pendant que se déroulaient les formalités administratives et les négociations ainsi sommairement rappelées, l'Aéroport de Paris a poursuivi les études qui permettront de commencer les travaux dès la prise de possession des terrains.

a) Etudes.

1° Avant-projet de plan de masse.

L'avant-projet de plan de masse a été préparé en 1964 et le dossier était établi en février 1965.

Le 7 mai 1965, l'avant-projet a été pris en considération et l'ouverture de l'instruction a été prescrite.

Les dosiers ont été expédiés aux organismes consultés le 1^{er} juin 1965. Le rapport rendant compte des avis formulés lors de l'instruction locale a été expédié le 6 octobre 1965.

Le 28 octobre 1965, le dossier de l'avant-projet de plan de masse, accompagné des avis recueillis au cours de l'instruction locale, a été soumis au Conseil supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation aérienne (C. S. I. N. A.).

Dans sa séance du 15 avril 1966, le C. S. I. N. A. a donné un avis favorable à l'approbation de l'avant-projet.

2° *Plan de masse.*

Les études du plan de masse étaient essentiellement fonction des dispositions des pistes, des voies de circulation et des aérogares passagers que nous évoquons aux paragraphes suivants.

Le plan de masse général est actuellement suffisamment élaboré pour permettre de commencer les études de détail. Des plans de masse partiels sont maintenant en cours d'établissement pour la zone passagers, la zone de fret, la zone des installations d'entretien des aéronefs et la zone des installations propres à l'Aéroport de Paris.

3° *Aérogares.*

Différentes solutions d'aérogares ont été étudiées et les premières conclusions auxquelles les études ont abouti ont été présentées au Conseil d'administration de l'Aéroport de Paris le 21 juillet 1966.

Dès cette année, l'avant-projet de la première aérogare de Paris-Nord sera à l'étude.

4° *Pistes et voies de circulation.*

L'implantation des pistes et voies de circulation a fait l'objet d'études détaillées.

L'avant-projet de la première piste et de ses voies de circulation est en cours d'établissement, ainsi que celui des ponts correspondant sur l'autoroute A 1.

5° *Centrales diverses.*

Les études sont actuellement en cours pour arrêter les dispositions relatives aux différentes centrales et à leurs réseaux correspondants :

- centrale thermo-frigorifique ;
- centrale électrique,

les deux devant peut-être se trouver réunies.

6° *Téléphone.*

Les études du central téléphonique sont en cours, en étroite liaison avec les P. T. T.

7° *Assainissement.*

Deux avant-projets ont été présentés et approuvés :

— collecteur extérieur d'évacuation des eaux pluviales à Mitry-Mory ;

— digue et bassin de retenue, permettant la régulation des débits, au Nord de Mitry-Mory.

Un avant-projet a été présenté :

— émissaire, ouvrage de collecte des eaux traversant l'ensemble de l'aéroport.

8° *Alimentation en eau.*

Les pourparlers sont en cours pour une participation de l'aéroport à la réalisation de l'alimentation de la Z. U. P. de Tremblay-lès-Gonesse à partir de laquelle l'aéroport sera desservi.

9° *Viabilité.*

Les études de l'échangeur avec l'autoroute A 1, ainsi que des principaux réseaux routiers de l'aéroport sont en cours. L'avant-projet de la route périphérique est commencé.

10° *Généralités.*

Outre les études ci-dessus, celles concernant le principe d'autres ouvrages sont entreprises, par exemple pour le type de hangars à adopter, la possibilité d'installer sur l'aéroport un système électromécanique de transport des passagers...

b) *Travaux.*

Les premiers travaux concernent les ouvrages d'assainissement. Ceux relatifs au collecteur extérieur seront lancés cette année. Ceux concernant la digue de retenue le seront au début 1967 afin que les travaux commencent dès la prise de possession des terrains.

Les pourparlers sont en cours avec l'E. D. F. pour les déviations de lignes électriques.

Il est enfin envisagé de construire une base provisoire pour les premiers services de l'Aéroport de Paris qui s'installeront à Paris-Nord pour les besoins des travaux.

1967 verra donc, sauf imprévu en ce qui concerne l'occupation, les premiers travaux sur le site de Paris-Nord.

Mais ce n'est qu'en 1968 que commenceront les travaux importants.

c) *Mise en service.*

Quant à la mise en service et à l'ouverture de l'aéroport au public, elle est prévue pour 1972.

CHAPITRE IV

EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN GENERAL ET RESULTATS COMPARES DES GRANDES COMPAGNIES MONDIALES

I. — Le trafic.

L'évolution du trafic aérien des principales compagnies mondiales a suivi un rythme généralement satisfaisant en 1965, par rapport à 1964 et, *a fortiori*, par rapport à la période 1960-1963.

Le transport des passagers s'est accru de 16 % en 1965 et le trafic fret de 27 %. Quant au trafic postal, qui n'avait augmenté en 1964 que de 6 % par rapport à 1963, il enregistre un progrès de 21 % en 1965.

Ainsi le nombre total des tonnes/kilomètres a progressé de 18,7 % en 1965 sur les résultats de 1964 qui, eux-mêmes, ne s'étaient accrus que de 16,3 % sur 1963.

Le trafic aérien intérieur s'est accru légèrement plus vite que le trafic international, ce qui s'enregistre pour la première fois dans l'histoire du transport aérien « voyageurs ».

Les coefficients de remplissage accusent des résultats moins spectaculaires, en raison de l'augmentation très importante de l'offre de sièges. La progression se situe à peine à 1 % en moyenne pour le transport passagers et 0,5 % à peine pour les coefficients globaux (passagers, fret et poste).

La tendance à l'accroissement du trafic aérien mondial s'est poursuivie en 1966 et, pour les cinq premiers mois de l'année, le trafic passagers a augmenté de 19,4 % contre 12,1 % dans les cinq premiers mois de 1965 par rapport à la même période de 1964.

De même, les coefficients de remplissage « passagers » se sont élevés en moyenne et pour les mêmes mois, à 50,3 % contre 48,6 % en 1965. Le trafic « fret » a beaucoup moins évolué : + 22,6 % contre 55,3 % en 1965.

II. — Les tarifs.

Les tarifs marquent une tendance à la baisse après des discussions laborieuses et parfois orageuses. Mais la mise en service de plus en plus poussée de jets a permis, grâce à un prix de maintenance moins élevé, des améliorations sensibles sur le réseau international :

— généralisation des trafics de 2^e classe et création sur l'Atlantique Nord d'une 3^e classe (classe économique) suivie assez rapidement par la suppression de la 2^e classe sur cette même relation ;

— expérimentation des nombreuses formules tarifaires « promotionnelles » (tarifs d'excursion, tarifs pour émigrants, tarifs saisonniers, tarifs combinés, à la fois d'excursion et saisonnier, par exemple).

L'Atlantique Nord est, par tradition, le banc d'essai des compagnies ; aussi, l'évolution des tarifs transatlantiques est-elle intéressante à suivre.

Le tableau ci-annexé, exprimé en dollars, montre l'évolution des tarifs normaux sur la ligne Paris—New York de 1956 à 1966. Il appelle les remarques suivantes :

a) La *classe touristique* (créée par les compagnies des Etats-Unis sur leur réseau intérieur en 1948) instaurée sur l'Atlantique Nord en 1952 a été supprimée le 1^{er} juillet 1960 ;

b) La *classe économique* a été créée le 1^{er} avril 1958 et a bien vite conquis la quasi-totalité du trafic (plus de 90 % en 1964) ;

c) L'écart entre les tarifs des classes extrêmes, après s'être accentué vers 1960, a diminué par la suite mais reste cependant très important. Le tarif normal le moins cher représentait 54 % du tarif de 1^{re} classe en 1960 et 68 % en 1964, pendant les périodes de pointe (56 % en dehors de ces périodes) ;

d) Si l'on retient les tarifs aller-retour individuels valables toute l'année qui se situent au niveau le moins élevé, et si l'on tient compte de l'évolution du pouvoir d'achat du dollar, on constate qu'en dix ans les tarifs normaux ont diminué de 20 % en valeur réelle.

Pour avoir une image exacte de l'évolution de la structure tarifaire sur l'Atlantique Nord, l'analyse des tarifs normaux doit être évidemment complétée par celle des tarifs spéciaux, relati-

vement nombreux sur ce secteur, certains d'entre eux étant d'ailleurs seulement valables à certaines époques de l'année et pendant une période limitée : tarifs excursion, parfois directionnels ; tarifs de groupe, tarifs familiaux, voyages « tous frais compris » (« inclusive tours »).

Evolution des tarifs Paris—New York de 1956 à 1966.

LEGENDE

- F** Tarif première classe.
- FJ** Tarif première classe applicable sur avion à réaction.
- GAA** Tarif groupe.
- ITZ** Tarif applicable à des voyages à forfait.
- T** Tarif classe touriste applicable sur avion conventionnel.
- W** Tarif excursion 14/21 jours hiver.
- Y** Tarif classe économique.
- YJ** Tarif classe économique applicable sur avion à réaction.
- YH** Tarif classe économique saison.
- Z** Tarif excursion 14/21 jours été.

(En dollars U.S.)

DATES	CLASSES	ALLER SIMPLE	ALLER RETOUR
1 ^{er} avril 1956.....	F	460	828
	Y	310	558
1 ^{er} avril 1957.....	F	420	756
	Y	310	558
1 ^{er} avril 1958.....	F	455	810
	T	335	603
	Y	272	489,60
1 ^{er} avril 1959.....	F	462	831,60
	T	342	615,60
	Y	279	502,20
1 ^{er} avril 1960.....	FJ	522	939,60
	YJ	292	525,60
1 ^{er} octobre 1960.....	FJ	522	939,60
	YJ	292	525,60
	Z		389,60
1 ^{er} avril 1963.....	FJ	497	944,30
	YJ	292	554,80
	Z		391,80
1 ^{er} octobre 1963.....	FJ	497	944,30
	YJ	285	541,50
	Z		391,80
	GAA		339

DATES	CLASSES	ALLER SIMPLE	ALLER RETOUR
1 ^{er} avril 1964.....	F	397	754,30
	Y	232	440,80
	YH	277	526,30
	Z		341,80
	GAA		356
1 ^{er} avril 1965.....	F	397	754,30
	Y	232	440,80
	YH	277	526,30
	Z		341,80
	GAA		356
15 août 1965.....	F	397	754,30
	Y	232	440,80
	YH	277	526,30
	Z		341,80
	W		376,80
	GAA		356
1 ^{er} mai 1966.....	F	397	754,30
	Y	232	440,80
	YH	277	526,30
	Z		331
	GAA		306
	ITZ		301

Evolution du prix du billet aller simple.

1963		
—	F + 8 %	Y — 8 %
1956		
1966		
—	F — 20 %	Y — 18 %
1963		
1966		
—	F — 14 %	Y — 25 %
1956		

III. — Les résultats financiers.

Le tableau ci-après retrace les résultats connus de neuf compagnies mondiales pour 1965 et permet la comparaison avec 1964.

Nous sommes particulièrement heureux de constater que la Compagnie Air France accède au titre, jamais encore atteint, de compagnie bénéficiaire, avec une augmentation de près de 4 points du rapport recettes/dépenses.

Toutes les compagnies mentionnées dans le tableau ont atteint ou dépassé le point d'équilibre à l'exception de la Sabena probablement très touchée par l'évolution de son trafic vers l'Afrique et surtout le Congo.

Des résultats très spectaculaires sont enregistrés pour certaines compagnies, et la K. L. M. en particulier, dont le rapport recettes/dépenses augmente de près de 9 points, et la moyenne pour les neuf compagnies citées passe de 101,82 à 104,2, soit une progression de 2,4 points inférieure à la progression d'Air France.

On pourrait se demander pourquoi Air France, tout en atteignant l'ère bénéficiaire, n'a pas progressé autant que la K. L. M. ou Lufthansa, par exemple.

La comparaison serait difficile. La K. L. M. a connu ces dernières années des périodes très sombres dont elle commence à se relever sérieusement, grâce à une gestion draconienne.

Quant à la Lufthansa, elle n'a démarré que tardivement et sa croissance est continue.

Notre Compagnie nationale est peut-être plus que celles que nous venons de citer, soumise aux répercussions de la politique extérieure et aux fluctuations qu'elle implique, et ses résultats ont été quelque peu influencés par des grèves surtout sensibles en 1966.

Nous verrons plus loin combien cette influence se manifeste en Afrique, combien elle est sensible sur l'Atlantique Nord et combien elle impose des solutions parfois quelque peu acrobatiques pour la desserte de l'Asie.

La comparaison elle-même peut être légèrement faussée par la tenue de comptabilités différentes conçues selon des optiques divergentes.

Quoi qu'il en soit, et malgré que des progrès soient toujours possibles et souhaitables dans toutes les gestions, quelles qu'elles soient, notons avec pleine satisfaction l'heureux aboutissement des efforts d'Air France et souhaitons que l'avènement du supersonique n'entraîne pas à nouveau les désordres qu'a amené l'apparition des jets sur les trafics principaux.

Remarquons enfin que les compagnies américaines enregistrent de moins fortes progressions et que les recettes et dépenses globales des neuf compagnies croissent à peu près dans la même proportion, alors que les dépenses totales d'Air France croissent sensiblement moins vite que les recettes, ce qui souligne l'amélioration de sa gestion.

Résultats financiers de quelques grandes compagnies mondiales.

	RECETTES totales.		DEPENSES totales.		SOLDE		RAPPORT recettes/dépenses.	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965	1964	1965
	(En milliers de dollars U.S.)							
Air France.....	354.163	380.046 + 7,5 %	361.132	373.019 + 3,5 %	— 6.969	+ 7.027	98,07	101,8
Alitalia	175.535	207.468	175.099	205.418	+ 436	+ 2.050	100,2	100,9
K. L. M.	187.989	204.472	190.333	189.988	— 2.344	+ 14.484	98,7	107,6
Lufthansa	192.981	236.427	192.956	225.613	+ 25	+ 10.814	100	104,7
Sabena	89.889	101.046	93.587	103.691	— 3.698	— 2.645	96	97,4
S. A. S.	198.383	217.167	184.909	202.638	+ 13.474	+ 14.529	107,2	107,1
Swissair	131.155	146.769	127.711	142.455	+ 3.444	+ 4.314	102,7	103
P. A. A.	602.209	669.019	525.069	621.744	+ 37.140	+ 47.275	106,6	107,6
T. W. A.	574.969	672.787	537.879	622.683	+ 37.090	+ 50.104	106,9	108

**Coefficient de remplissage en 1964 et en 1965
de quelques grandes compagnies aériennes.**

(En pourcentage.)

COMPAGNIES	TOUS RESEAUX		ATLANTIQUE NORD	
	1964	1965	1964	1965
Air France	55,0	56,5	49,6	(1) 51,3
Alitalia	55,3	55,4	56,9	56,9
K. L. M.	52,0	53,2	59,4	59,2
Lufthansa	59,0	56,0	59,2	55,4
Sabena	54,0	53,8	48,1	47,3
B. O. A. C.	57,1	56,6	63,3	62,7
S. A. S.	52,9	54,3	56,6	57,7
Swissair	54,0	54,7	51,5	52,5
P. A. A.	58,1	57,9	56,9	54,6
T. W. A.	56,6	54,6	59,2	58,0
Toutes compagnies	54,9	56,0	57,5	56,8

(1) Il convient de signaler que le nombre moyen de sièges offerts par vol a été de 147,1 pour Air France en 1965, alors qu'il n'avait été que de 138,3 pour l'ensemble des compagnies membres de P. I. A. T. A. Si l'équipement en sièges des avions d'Air France avait été identique à l'équipement moyen, le coefficient de remplissage de la Compagnie nationale aurait augmenté de plus d'un point passant de 51,3 % à 52,7 %.

Pourcentage d'occupation des sièges sur l'Atlantique Nord.

Comparaison Air France par rapport aux autres compagnies.

COMPAGNIES	1962	1963	1964	1965	1966 (1)
P. A. A.....	49,5	50,3	56,9	54,6	61
T. W. A.....	52,3	49,9	59,2	58	56,2
T. C. A.....	53,8	53,4	67,5	65,7	63,3
C. P. A. L.....	51,7	49,1	58,7	60,2	59,2
Total des compagnies américaines	51	50,4	58,8	57,3	59,4
Air France.....	50,7	41,4	49,6	51,3	53,6
Lufthansa	55,7	54,4	59,2	55,4	52,6
Sabena	47,5	35,7	48,1	47,3	45,3
Alitalia	54,2	53,9	56,9	56,9	54,9
Total Air Union (3).....	(3) 52,2	46,6	(2) 54,9	(2) 54,5	(2) 54,3
K. L. M. (2).....	52,2	46,2	59,4	59,2	58,6
S. A. S.....	51,9	50,3	56,6	57,7	53,4
Swissair	52,3	51,4	51,5	52,5	53
Total	52,1	48,7	54,4	55,4	53,2
B. O. A. C.....	51,8	50,8	63,3	62,7	66,3
Quantas	47,5	44,4	49,2	47,8	52,7
Air India.....	40,1	35,3	43,8	40,4	41,1
Total	50,5	49	60,6	59,8	63,4
Divers	54,2	49,7	58,5	58,7	62,1
Total général.....	51,6	49,1	57,5	56,8	58,1

(1) Résultats cumulés jusqu'au 31 juillet.

(2) La K.L.M. est comprise dans le pourcentage du total Air Union à partir de 1964: elle ne figure donc plus dans le total avec le S.A.S. et la Swissair.

(3) Air Union qui ne se réalisera pas a été mentionné tel qu'il avait été prévu pour l'ensemble de la compagnie.

Tableau concernant les coefficients de remplissage comparés des différentes compagnies de l'I. A. T. A. sur l'Atlantique Nord en 1966.

	COMPAGNIES membres de l'I. A. T. A.	AIR FRANCE	ALITALIA	LUFTHANSA	SABENA	K. L. M.	B. O. A. C.	S. A. S.	Swissair.	T. W. A.	P. A. A.
Janvier	44,3	40,7	37	42,7	33,8	46,6	53,2	40,9	38,2	46,7	45,1
Février	38,7	37,7	37,2	36,3	31,2	44,7	46,6	34,7	36,9	38,9	36,5
Mars	46,3	37,5	46	39	35,4	48	55,3	52	45,1	49,4	44,2
Avril	54,9	45,2	50,3	47,7	38,6	54,9	64	42,4	41,3	60,3	59,4
Mai	60,4	54,2	55,1	47,8	39	61,7	66,7	50	53,9	63	70,9
Juin	68,2	62,9	61,1	65,7	71,2	73,3	76,6	69,3	68,3	65,1	71,5
Juillet	74,9	72	73	72,9	63,9	75,8	80,9	74,9	75,6	55,2	79,1

Trafic et coefficients de remplissage d'Air France sur les principaux secteurs en 1964 et en 1965.

	TRAFFIC EN MILLIONS de passagers/kilomètres.			COEFFICIENT de remplissage (en pourcentage).	
	1964	1965	Variation 1965/1964	1964	1965
Métropole	306	343	+ 12,0	67	69
Algérie	457	355	— 22,4	67	70
Afrique noire et Madagascar.....	388	393	+ 1,2	57	61
Méditerranée (Maroc et Tunisie).	249	254	+ 2,0	68	67
Europe (sans la France).....	1.171	1.284	+ 9,6	61	62
Proche-Orient	182	226	+ 24,1	50	49
Moyen et Extrême-Orient (par le Sud)	507	541	+ 6,7	39	46
Extrême-Orient (par le Nord)....	174	145	— 16,7	35	39
Amérique du Nord.....	1.835	2.148	+ 17,0	46	53
Amérique du Sud et Centrale....	559	638	+ 14,1	54	55

**Statistiques relatives aux coefficients de remplissage
de quelques grandes compagnies aériennes de 1963 à 1965
sur l'ensemble de leurs réseaux.**

(En pourcentage.)

COMPAGNIES	1963	1964	1965
Air France	52,6	55,0	56,5
Allitalia	56,0	55,3	55,4
K. L. M.	43,2	52,0	53,2
Lufthansa	54,0	59,0	58,0
Sabena	47,1	54,0	53,8
B. E. A.	63,4	61,1	62,6
B. O. A. C.	52,7	57,1	56,6
S. A. S.	49,9	52,9	54,3
Swissair	52,7	54,0	54,7
P. A. A.	57,2	58,1	57,9
T. W. A.	51,3	56,6	54,6
Toutes compagnies (1).....	53,5	54,9	56,0

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

**Statistiques relatives aux coefficients de remplissage
de quelques grandes compagnies aériennes de 1963 à 1966
sur les réseaux de l'Atlantique Nord et de l'E. A. R. B. (1).**

(En pourcentage.)

COMPAGNIES	RESEAU de l'Atlantique Nord.				RESEAU DE L'E. A. R. B.			
	1963	1964	1965	Cinq premiers mois de 1966	1963	1964	1965	Cinq premiers mois de 1966
Air France (2).....	41,4	49,6	51,3	43,8	61,2	58,5	60,9	57,0
Alitalia	53,9	56,9	56,9	46,4	60,7	57,4	63,0	54,7
K. L. M.	46,2	59,4	59,2	52,5	43,9	45,7	48,8	45,2
Lufthensa	54,4	59,2	55,4	43,4	49,9	52,9	54,5	50,4
Sabena	35,7	48,1	47,3	36,3	48,1	51,2	53,1	51,2
B. E. A.	»	»	»	»	60,8	59,3	51,1	58,8
B. O. A. C.	50,8	63,3	62,7	58,6	48,3	39,7	38,3	46,5
S. A. S.	50,3	56,6	57,7	42,9	49,7	54,1	53,0	49,5
Swissair	51,4	51,5	52,5	43,9	55,0	55,1	55,6	52,7
P. A. A.	50,3	56,9	54,6	52,3	»	»	»	»
T. W. A.	49,9	59,2	58,0	53,2	»	»	»	»
Toutes compagnies (3).	49,1	57,5	56,8	50,3	55,7	55,4	57,1	53,5

(1) Le réseau de l'E. A. R. B. (European Air Research Bureau) comprend outre les lignes intra-européennes, celles reliant l'Europe au Proche-Orient et à l'Afrique du Nord. Les compagnies membres de cet organisme sont: Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, B. E. A., B. O. A. C., D. L. H., Finnair, Iberia, Icelandic, K. L. M., Olympic, Sabena, S. A. S. et Swissair.

(2) Il convient de signaler que le nombre moyen de sièges offerts par vol a été de 147,1 pour Air France en 1965, alors qu'il avait été que de 138,3 pour l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A. Si l'équipement en siège des avions d'Air France avait été identique à l'équipement moyen, le coefficient de remplissage de la Compagnie nationale aurait augmenté de plus d'un point passant de 51,3 % à 52,7 %.

(3) Le terme « toutes compagnies » s'applique à l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A. pour le réseau Atlantique Nord et à l'ensemble des compagnies membres de l'E. A. R. B. pour le réseau E. A. R. B.

Remarque importante: les coefficients des 5 premiers mois sont chaque année très sensiblement inférieurs aux coefficients moyens de l'année entière. Ils sont donnés à titre indicatif pour situer les diverses compagnies entre elles.

Evolution des effectifs de personnel des grandes compagnies aériennes de 1963 à 1965.

(Effectifs au 31 décembre de chacune des années.)

	1963 (1)		1964 (1)		1965 (2)	
	Effectifs.	Classement des compa-gnies.	Effectifs.	Classement des compa-gnies.	Effectifs.	Classement des compa-gnies.
United Airlines.....	32.218	1	33.528	1	(4) 35.633	1
P. A. A.....	24.851	2	26.530	2	(4) 27.616	2
T. W. A.....	21.564	5	24.600	3	(4) 27.464	3
American Airlines.....	22.792	4	23.507	5	(4) 24.950	4
Air France.....	24.047	3	24.030	4	(5) 23.893	5
B. O. A. C.....	(3) 20.626	6	(3) 19.887	6	(6) 18.899	6
Lufthansa.....	12.224	8	12.963	8	(5) 14.990	7
K. L. M.....	15.600	7	14.500	7	(5) 13.811	8
S. A. S.....	11.772	9	12.126	9	(5) 12.552	9
Sabena.....	9.020	10	9.335	10	(5) 9.835	10
Alitalia.....	7.933	12	8.637	12	(5) 9.090	11
Swissair.....	8.471	11	8.682	11	(5) 8.922	12
U. T. A.....	3.990	13	3.882	13	(5) 3.402	13

(1) Source : O. A. C. I.

(2) Source : Air France.

(3) Effectifs au 31 mars de l'année.

(4) Effectifs au 30 septembre de l'année.

(5) Effectifs au 31 décembre de l'année.

(6) Effectifs au 8 janvier 1966.

**Classement des grandes compagnies aériennes mondiales
suivant le pourcentage de l'effectif du personnel navigant technique par rapport aux effectifs totaux.**

COMPAGNIES	1963				1964			
	Personnel total.	Personnel navigant technique.	Pourcentage.	Classement.	Personnel total.	Personnel navigant technique.	Pourcentage.	Classement.
Air France.....	24.047	1.282	5,33	3	24.030	1.280	5,32	3
U. T. A.....	3.990	362	9,07	12	3.882	497	12,80	15
Sabena.....	9.020	476	5,27	2	9.335	482	5,16	2
Lufthansa.....	12.224	565	4,62	1	12.963	617	4,75	1
B. O. A. C.....	20.626	1.410	6,83	6	19.887	1.336	6,71	6
K. L. M.....	15.600	1.206	7,73	10	14.500	1.022	7,04	7
Swissair.....	8.471	506	5,97	5	8.682	530	6,10	5
Air Canada.....	11.330	619	5,46	4	11.670	639	5,47	4
P. A. A.....	24.851	1.828	7,35	7	26.530	2.100	7,91	9
American Airlines.....	22.779	2.046	8,98	11	23.507	2.042	8,68	11
Alitalia.....	7.933	591	7,44	8	8.637	669	7,74	8
T. W. A.....	21.730	2.065	9,50	13	24.600	2.316	9,41	12
United Airlines.....	32.325	3.127	9,67	14	33.528	3.339	9,95	13
S. A. S.....	11.772	886	7,52	9	12.126	976	8,04	10
Eastern Airlines.....	17.915	2.166	12,09	15	19.532	2.233	11,43	14

Source : O. A. C. I.

Classement des grandes compagnies aériennes mondiales suivant le pourcentage de l'effectif des pilotes par rapport aux effectifs totaux.

COMPAGNIES	1963				1964			
	Personnel total.	Nombre de pilotes.	Pourcentage.	Classement.	Personnel total.	Nombre de pilotes.	Pourcentage.	Classement.
Air France	24.047	740	3,07	1	24.030	734	3,05	1
U. T. A.	3.990	162	4,06	6	3.882	120	3,09	2
Sabena	9.020	289	3,20	3	9.335	292	3,12	3
Lufthansa	12.224	388	3,17	2	12.963	438	3,37	4
B. O. A. C.	20.626	911	4,41	5	19.887	906	4,55	5
K. L. M.	15.600	767	4,91	7	14.500	675	4,65	6
Swissair	8.471	384	4,53	4	8.682	409	4,71	7
Air Canada	11.330	585	5,16	8	11.670	605	5,18	8
P. A. A.	24.851	1.358	5,46	9	26.530	1.482	5,58	9
American Airlines	22.779	1.493	6,55	10	23.507	1.489	6,33	10
Alitalia	7.933	487	6,13	12	8.637	571	6,61	11
T. W. A.	21.730	1.390	6,39	13	24.600	1.575	6,40	12
United Airlines	32.325	2.186	6,76	14	33.528	2.284	6,81	13
S. A. S.	11.772	764	6,48	11	12.126	851	7,01	14
Eastern Airlines	17.915	1.543	8,87	15	19.532	1.553	7,95	15

Source : O. A. C. I.

CHAPITRE V

COMPAGNIES NATIONALES ET LIAISONS AERIENNES

I. — Air France.

A. — GÉNÉRALITÉS

Dans la partie comparative des trafics des grandes compagnies, nous avons souligné l'heureux redressement financier d'Air France et l'influence des fluctuations politiques sur l'exploitation de l'un des réseaux les plus étendus du monde.

Les tableaux précédents nous permettent de constater que malgré ces fluctuations, le coefficient de remplissage moyen d'Air France a progressé de 1,5 point et se monte à 0,5 point au-dessus de la moyenne. Une nouvelle progression de 0,5 point est enregistrée pour les cinq premiers mois de 1966 et se situe à 3,5 points au-dessus de la moyenne générale.

Air France se situe d'autre part, au 5^e rang pour ses effectifs, alors qu'elle est 3^e par ses recettes et 3^e par ses dépenses ; 3^e également en 1964 (seule statistique connue) pour le rapport de son personnel navigant à son personnel total.

La Lufthansa, dans ce domaine particulier, arrive 1^{re}, ce qui ne veut pas dire que le service à terre y soit mieux assuré.

Enfin, Air France est 1^{re} pour le rapport du nombre de pilotes aux effectifs totaux.

Les tableaux complémentaires ci-après donnent l'évolution de la Compagnie Air France et la comparaison de cette évolution avec l'ensemble des compagnies de l'A. I. T. A.

1° Evolution du trafic de la Compagnie nationale Air France
(en passagers/kilomètres, en fret kilométrique et en poste kilométrique) de 1962 à 1965 :

	1962	1963	Variation 1963-1962	1964	Variation 1964-1963	1965	Variation 1965-1964
Passagers/kilomètres transportés (en millions)							
Fret kilométrique (en millions de tonnes/kilomètres)	5.104,1	5.255,4	+ 2,9 %	5.866,1	+ 11,6 %	6.347,2	+ 8,2 %
Poste kilométrique (en millions de tonnes/kilomètres)	114,4	118,2	+ 3,3 %	121,7	+ 2,9 %	153,6	+ 26,2 %
	33,7	32,4	- 3,9 %	33,6	+ 3,7 %	34,8	+ 3,5 %

De 1962 à 1965, le taux moyen de progression a été de 7,3 % pour les passagers/kilomètres transportés, de 10,3 % pour le fret kilométrique et de 1,1 % pour la poste kilométrique. Ces taux sont nettement inférieurs à ceux enregistrés au cours de la même période par l'ensemble du trafic aérien mondial (passagers kilomètres : + 12,6 %, fret kilométrique : + 19,8 %, poste kilométrique : + 9,5 %).

La progression d'ensemble du trafic d'Air France s'est trouvée affectée à partir du deuxième semestre 1962 par les conséquences de l'évolution de la situation politique de l'Algérie. Elle a été également ralentie à partir de 1963 par l'introduction, sur le marché de l'offre de transport, des compagnies africaines et malgache et par la nouvelle répartition, entre les compagnies françaises, de la part française vers l'Afrique et Madagascar.

En effet, si on fait abstraction du trafic en provenance ou à destination de l'Afrique (Algérie comprise) l'ensemble de l'exploitation des autres secteurs d'Air France a connu une progression notable, puisque le taux de progression moyen du trafic « passagers-kilomètres » durant la période 1962-1965 a été de + 14,8 % par an, soit nettement au-dessus de la moyenne mondiale (+ 12,6 %).

Le trafic fret a progressé très faiblement, de 1962 à 1964, sous l'effet du fléchissement du trafic vers l'Algérie et de la réduction de l'activité de la Compagnie vers l'Afrique Noire. Mais dès 1965, il a connu un essor remarquable grâce aux excellents résultats du réseau Amérique du Nord, dus en grande partie à la mise en service du Boeing cargo « Pélican ».

Le trafic postal a de son côté, diminué en 1963, par suite de la chute de près des deux tiers de ce trafic entre la France et l'Algérie, et n'a depuis, que progressé assez faiblement, au rythme de + 3,5 % par an.

2° De 1962 à 1965, l'évolution de la Compagnie nationale Air France sur le secteur de l'Atlantique Nord a été semblable à celle de l'ensemble des compagnies membres de l'I. A. T. A. Cette évolution, qui est analysée dans les deux tableaux ci-dessous, a intéressé aussi bien le trafic de passagers que le trafic de fret.

Trafic brut de passagers (en unités).

	1962	1963	VARIATION 1963-1962.	1964	VARIATION 1964-1963.	1965	VARIATION 1965-1964.
Air France	194.877	216.274	+ 11 %	263.810	+ 22 %	304.521	+ 15,4 %
Ensemble des compa- gnies membres de l'A. I. T. A.	2.587.189	2.840.077	+ 9,8 %	3.551.188	+ 25 %	4.091.770	+ 15,2 %
Part d'Air France dans le total en pourcentage	7,5	7,6		7,5		7,5	

**Trafic de fret (messageries + colis postaux).
(En tonnes brutes.)**

	1962	1963	VARIATION 1963-1962.	1964	VARIATION 1964-1963.	1965	VARIATION 1965-1964.
Air France	5.984	6.808	+ 13,7 %	8.048	+ 18,2 %	12.137	+ 50,8 %
Ensemble des compa- gnies membres de l'A. I. T. A.	79.675	90.171	+ 13,1 %	109.930	+ 21,9 %	161.438	+ 46,8 %
Part d'Air France dans le total en pourcentage	7,5	7,5		7,3		7,5	

Il résulte évidemment, de cette progression parallèle d'Air France et des autres compagnies, que la part de la Compagnie nationale est restée sensiblement constante d'une année à l'autre pour la période considérée. Cette part est d'ailleurs pratiquement identique pour le trafic de passagers et pour le trafic de fret. Cette égalité ne se retrouve pas toutefois dans le cadre d'un semestre. C'est ainsi que pour le premier semestre 1966, la part de la

Compagnie nationale a représenté pour les passagers transportés 7,1 % du trafic total des compagnies I. A. T. A., contre 7 % pour la même période de l'année 1965 ; en ce qui concerne le fret, ce taux a été de 7,7 % contre 7,6 % pour la même période de l'année 1965. Ceci s'explique par le fait que le trafic du secteur « Atlantique Nord » à destination ou en provenance de la France enregistre, au cours des mois d'été, une pointe saisonnière très marquée, ce qui permet à Air France d'enregistrer pour l'ensemble du deuxième semestre des résultats meilleurs qu'au cours du premier, comparativement à ceux des autres compagnies.

3° Enfin, les tableaux suivants montrent l'évolution respective du trafic des compagnies françaises de 1962 à 1965 et au cours des deux premiers semestres de 1965 et 1966.

La nette reprise du trafic global, exprimé en passagers-kilomètres transportés, des compagnies françaises, qui avait été constatée en 1964, par rapport à 1963 (augmentation de 10,5 % contre + 2,4 % en 1963, par rapport à 1962) s'est confirmée en 1965 puisque le taux de progression enregistré par rapport à l'année précédente est égal à 10,7 %.

L'accroissement du trafic de fret entre 1964 et 1965 a été encore plus rapide, puisque le trafic, exprimé cette fois en tonnes kilomètres transportées (passagers + fret), présente un taux de progression de 13,1 % (contre 9,1 % en 1964 par rapport à 1963).

Evolution du trafic des compagnies françaises de 1962 à 1965.

COMPAGNIES	1962	1963	VARIATION 1963-1962	1964	VARIATION 1964-1963	1965	VARIATION 1965-1964
------------	------	------	------------------------	------	------------------------	------	------------------------

I. — Passagers-kilomètres transportés. (En millions.)

Air France	5.104,1	5.255,4	+ 2,9	5.866,1	+ 11,6	6.347,2	+ 8,2
U. T. A.....	1.003,6	936,0	— 6,7	910,0	— 2,8	1.066,7	+ 17,2
Air Inter	89,9	153,5	+ 70,9	236,9	+ 54,3	351,7	+ 48,4
Ensemble	6.197,6	6.344,9	+ 2,4	7.013,0	+ 10,5	7.765,6	+ 10,7

II. — Tonnes-kilomètres transportées. (En millions.)

Air France	607,5	623,5	+ 2,6	683,3	+ 9,5	759,7	+ 11,2
U. T. A.....	122,4	111,0	— 9,4	112,9	+ 1,7	134,2	+ 18,9
Air Inter	7,5	12,7	+ 69,3	19,4	+ 52,7	28,7	+ 47,8
Ensemble	737,4	747,2	+ 1,3	815,6	+ 9,1	922,6	+ 13,1

Sources : Statistiques S. G. A. C.

Trafic des compagnies françaises au cours du premier semestre 1965 et 1966.

COMPAGNIES	PREMIER semestre 1965.	PREMIER semestre 1966.	POURCENTAGE de variation.
I. — Passagers-kilomètres transportés. (En millions.)			
Air France	2.702,8	3.017,0	+ 11,6
U. T. A.	434,0	586,9	+ 35,2
Air Inter	166,9	245,3	+ 46,9
Ensemble	3.303,7	3.849,2	+ 16,5

II. — Tonnes-kilomètres transportées. (En millions.)			
Air France	333,4	375,7	+ 12,6
U. T. A.	56,4	77,9	+ 36,9
Air Inter	13,6	20,0	+ 47,0
Ensemble	403,4	473,6	+ 17,2

Sources : Statistiques S. G. A. C.

B. — LES INVESTISSEMENTS D'AIR FRANCE

Les investissements d'Air France se sont élevés en 1965 à un montant global de 93,5 millions de francs, dont 50,4 au titre du matériel volant. Cette dernière somme correspond au paiement d'un Boeing cargo et d'un Boeing destiné au transport des passagers commandés antérieurement, ainsi qu'au paiement des acomptes pour la commande de deux Caravelle livrables en 1966 et de deux Boeing « passagers » livrables en 1967.

Le programme d'investissement pour 1966 prévoit les besoins suivants en matériel volant :

A livrer en 1967 :

Deux Boeing « passagers », convertibles le cas échéant, en avion-cargo.

A livrer en 1968 :

- trois Caravelle ;
- quatre Boeing 727/200 ;
- un Boeing « cargo » 707-320 B.

A livrer en 1970 :

— quatre Boeing 747.

Soulignons ici que les Boeing 727/200 seront équipés de 140 à 152 sièges contre 85 à 94 pour la Caravelle et que les Boeing 747 sont des avions subsoniques à très grande capacité (de l'ordre de 500 sièges).

Il est prévu en outre le versement d'acomptes sur avions supersoniques Concorde, d'un montant de 9 millions de francs.

Ce programme s'élève, en engagements, à la somme de 956,5 millions de francs, dont 817,8 millions pour le matériel volant. Dans ce total la commande des Boeing long-courriers 747 et de leurs rechanges entre-en ligne de compte pour 481,5 millions de francs. Les paiements prévus pour 1966 s'élèvent de leur côté à 186,8 millions de francs.

Le tableau suivant récapitule l'évolution des dépenses d'investissement de 1965, 1966 et 1967 ainsi que les modalités de financement de ces dépenses :

DESIGNATION	1965 (réalisations).	1966 (estimation).	1967 (prévisions).
1. — Dépenses.			
Matériel volant	50,432	122,2	204,636
Investissements au sol de caractère pluri-annuel	19,419	38,6	31,540
Investissements au sol de caractère annuel	17,378	20,3	24,948
Participations	6,282	8,5	6,000
Totaux	93,511	189,6	267,124
2. — Financement.			
Ressources propres disponibles	93,511	189,6	163,208
Montant à emprunter			103,916
Totaux	93,511	189,6	267,124

Le niveau relativement bas des dépenses d'investissement joint à l'amélioration de ces résultats d'exploitation permet à Air France en 1965 et en 1966 de couvrir, sans aucun recours à un financement extérieur, la totalité de ses dépenses d'équipement.

L'accélération des progrès enregistrés dans l'évolution du trafic ainsi que la nécessité pour la compagnie de disposer dès 1968

d'appareils à réaction de la deuxième génération, ont conduit à établir pour l'année 1966 et les années ultérieures un programme d'investissement beaucoup plus important qu'au cours des années précédentes. Il est donc normal que, malgré l'amélioration constante des résultats financiers de la compagnie, les ressources propres de la compagnie ne suffisent pas dès 1967 à financer l'ensemble du programme. Aussi un recours à l'emprunt est-il envisagé pour cette année-là. En l'état actuel du programme le montant à emprunter ne peut d'ailleurs être donné qu'à titre indicatif.

Evolution des investissements d'Air France.

Autorisations d'engagements pour 1966 et 1967.

DEPENSES	1966	1967
	(En millions de francs.)	
Matériel volant	(1) 817,817	373,725
Investissements au sol de caractère pluri-annuel	(2) 112,000	18,190
Investissements au sol de caractère annuel	19,944	24,948
Participations	6,783	6,000
Totaux	956,544	422,863

(1) Dont 9 millions de francs d'acomptes sur commandes du Concorde.

(2) Dont 84,4 millions de francs pour le système de réservation alphanumérique.

Evolution des paiements de 1965 à 1967.

DESIGNATION	1965 (réalisation).	1966 (estimations).	1967 (prévisions).
	(En millions de francs.)		
Matériel volant	50,432	119,206	204,636
Investissements au sol de caractère pluri-annuel	19,419	40,900	31,540
Investissements au sol de caractère annuel	17,378	19,944	24,948
Participations	6,282	6,783	6,000
Totaux	93,511	186,833	267,124

*
* *

La situation du matériel volant d'Air France était la suivante au 30 juin 1966 :

— 26 Boeing B 707 dont un mis à la disposition d'Air Madagascar ;

— 43 Caravelle S. E. 210 dont une en location-vente à Air Algérie et 2 à Air Inter ;

— 7 Lockheed L. 1649 Super Starliner, tous hors exploitation ;

— 17 Lockheed L. 1049 G. Super Constellation, dont 9 hors exploitation ;

— 6 Bréguet BR 763 Provence ;

— 3 Douglas DC 6 dont 2 hors exploitation et un mis à la disposition de Royal Air Cambodge, tous ces appareils étant d'ailleurs en instance de vente ;

— 17 Douglas DC 4, dont un hors exploitation et 8 mis à la disposition de diverses compagnies. En outre, 5 DC 4 sont mis à la disposition d'Air France par l'administration des P. T. T., propriétaire des appareils ;

— 6 Douglas DC 3, dont 3 affectés à la section de formation du personnel (Le Bourget). En outre, 15 DC 3 sont mis à la disposition d'Air France par l'administration des P. T. T., propriétaire des appareils.

*
* *

C. — LES FRAIS DE PUBLICITÉ, DE REPRÉSENTATION ET DE VENTE

Par rapport à ceux des grandes compagnies internationales, les crédits de publicité affectés à cet effet par Air France sont relativement modiques ; alors que la T. W. A. y consacre 4,54 % des recettes passagers et la P. A. A. 4,24 % le taux s'établit à 2,53 % pour Air France.

La mise en service des B 747 et B 727-200 contraindra très probablement Air France à un accroissement sensible de ces frais si elle veut maintenir sa position.

Les frais de publicité d'Air France ont évolué comme suit, de 1960 à 1965 :

ANNÉES	MONTANT des frais de publicité (en millions de francs).	POURCENTAGE de ces frais par rapport au chiffre d'affaires total.
1960	37,7	3,01 %
1961	39,7	2,67 %
1962	36,3	2,30 %
1963	33,4	2,04 %
1964	33,7	1,94 %
1965	33,3	1,78 %

Les effectifs de la représentation générale d'Air France en Amérique du Nord sont les suivants :

	1964	1965	VARIA- TION 1964-1965.	1966	VARIA- TION 1965-1966.
1 ^{er} janvier	1.283	1.215	— 5 %	1.198	— 1,4 %
1 ^{er} juillet	1.337	1.306	— 2 %	1.322	+ 1,2 %
Ecart entre juillet et janvier (en valeur absolue)	+ 54	+ 91		+ 124	

L'ouverture de l'escale de Boston, la concurrence sur l'Atlantique-Nord expliquent en partie cette augmentation du personnel de la représentation en Amérique du Nord.

L'évolution des frais de vente de la compagnie relatée dans le tableau ci-dessous appelle une observation du fait d'un changement de mode de calcul en 1963.

D'autre part, l'ouverture, le 19 septembre, de la ligne Paris—Shangai a alourdi les dépenses pour l'Asie, déjà élevées par suite de la concurrence très importante sur l'Extrême-Orient.

Deux séries d'indice retracent l'évolution des frais de vente :

- l'indice établi pour chacune des représentations qui correspond au rapport des frais de vente propres à la représentation au chiffre d'affaires réalisé dans sa zone géographique ;
- l'indice général des frais de vente de la Compagnie, établi à partir des frais de vente de l'ensemble des représentations auxquelles s'ajoutent les frais des services du siège qui concourent au bon fonctionnement de l'activité commerciale. Ce dernier indice est bien entendu supérieur à la moyenne générale des indices de représentation.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution, depuis 1960, de ces deux indices :

ZONES GEOGRAPHIQUES	1960	1961	1962	1963	1964	1965
	(En pourcentage.)					
<i>Indice des représentations.</i>						
France (sauf Paris).....	16,5	15,7	15,7	14,3	16,7	16,5
(dont Région parisienne).....	(13,0)	(13,9)	(13,9)	(16,1)	(16,9)	(16,8)
Amérique	30,0	29,6	27,8	26,7	25,4	23,3
(dont A. M. N.).....	(35,3)	(32,7)	(29,9)	(28,2)	(27,0)	(24,1)
Europe (sans France).....	22,0	21,3	22,6	23,9	24,1	23,2
Afrique noire.....	10,0	11,5	12,2	15,1	11,8	13,2
Afrique du Nord.....	11,0	10,5	10,0	12,7	12,3	12,3
Asie	20,0	19,2	19,2	20,9	20,7	22,2
Moyenne des indices des représentations	18,2	18,4	18,2	19,9	20,0	19,6
Indice général de la Compagnie.....	22,0	22,2	23,2	23,0	22,1	21,7

D. — LA SITUATION DU PERSONNEL

Des grèves survenues surtout en 1966 ont assez sérieusement perturbé le trafic : deux grèves du personnel au sol les 30 et 31 mars et 17 mai 1966, quatre grèves du personnel navigant les 31 mars, 1^{er} avril, 7 et 8 juin 17 et 18 juin 1966. Signalons cependant que la France n'a pas le monopole de ces mouvements.

Une grève de la Pan American Airways, dans la même période, a duré quarante-trois jours, de même des grèves ont affecté les compagnies Sabena et Alitalia.

Nous avons cherché à savoir quelle était l'incidence de ces grèves sur les recettes d'Air France. La diminution de recettes peut être évaluée à 30 millions de francs, tenant compte, d'une part, des recettes qui auraient pu être obtenues si les vols annulés avaient eu lieu et, d'autre part, de la baisse des coefficients de remplissage sur certains vols maintenus pendant la période des grèves.

En revanche, les incidences indirectes n'ont pas été prises en compte et parmi celles-ci il faut signaler la réticence des usagers à emprunter des avions de notre Compagnie nationale pendant les périodes précédant ou suivant immédiatement les grèves.

Il faut déduire des 30 millions de francs précédents, 7 millions représentant les économies résultant de l'annulation des vols — carburant et frais de personnel navigant, etc. ; le coût net des grèves serait donc de l'ordre de 23 millions de francs.

Nous rappelons que ces grèves ont eu plusieurs origines. D'une part, un litige opposant la Compagnie Air France à son personnel navigant prend sa source dans la décision du Gouvernement de ne pas appliquer à cette catégorie de personnel les mesures dites de « rattrapage » décidées en faveur du personnel au sol.

Le Gouvernement a proposé un compromis en attendant la décision du juge et les organisations professionnelles intéressées ont donné leur accord.

Le Ministre a donc été amené, en accord avec le Secrétariat d'Etat aux Transports, à décider la création d'un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes et les modifications à apporter aux règles en vigueur, de façon à éviter le renouvellement de grèves et également l'extension aux autres compagnies des conflits qui, pour l'instant, n'ont touché que la seule Compagnie Air France.

Sont en particulier mises en cause par les équipages les conditions mêmes de travail, principalement sur les lignes affectant des fuseaux horaires très différents, ce qui entraîne, aux dires des équipages, des inconvénients physiques qui sont en partie reconnus par la Faculté.

Paradoxalement, cette même Faculté, dans une étude à plus long terme, indique que l'apparition des supersoniques sera de nature à améliorer ces conditions de travail, l'aller et retour dans la même journée sur Paris—New York permettant de moins perturber le rythme physique naturel.

En dehors des mesures particulières, le niveau des salaires a été relevé de 4 % en 1965 et 4 % en 1966 pour le personnel navigant comme pour les autres agents du secteur nationalisé.

Des mesures catégorielles ont été prises, dont la masse globale a été de 0,18 % de la masse salariale totale pour 1965 ; elle devrait atteindre 0,65 % en 1966.

Les tableaux suivants indiquent les salaires du personnel navigant et du personnel au sol, soit à la Compagnie Air France, soit à l'U. T. A.

Personnel navigant :

Par discrétion, les compagnies européennes et américaines sont indiquées simplement par des lettres sans signification personnelle.

COMPAGNIES françaises.	COMPAGNIES EUROPEENNES			COMPAGNIES américaines.	
	A	B	C	D	E
<i>1° Commandant de bord.</i>					
(Maximum d'ancienneté — Boeing-707 - DC-8.)					
11.276	9.373	11.129	7.239	13.857	13.492
(Après 7 ans minimum d'ancienneté — Caravelle.)					
7.896	6.119	7.209	6.061	5.499	5.614
<i>2° Mécanicien.</i>					
(Maximum d'ancienneté — Boeing-707 - DC-8.)					
7.171	4.986	6.841	4.209	7.367	8.688
<i>3° Steward.</i>					
(Maximum d'ancienneté — Boeing-707 - DC-8.)					
2.831	2.488	3.239	2.135	2.514	2.771
(Minimum d'ancienneté — Boeing-707 - DC-8.)					
1.874	1.282	1.558	1.313	1.896	2.013

Ces chiffres ne doivent pas être considérés dans l'absolu. Ils doivent être examinés avec beaucoup de prudence, comme nous l'avons déjà indiqué dans nos rapports précédents, car il s'agit de chiffres bruts, ne tenant pas compte des différences de régimes fiscaux. Ils ne tiennent pas compte du pouvoir d'achat dans les différents pays et de l'application limite des barèmes en vigueur.

Personnel au sol :

Quant au personnel au sol, le tableau ci-dessous indique leur rémunération en francs pour notre pays.

L'échelle des salaires horaires calculés sur un forfait de 45 heures de travail par semaine donne les rémunérations mensuelles suivantes :

	Début de carrière.	Après 30 ans d'activité.
Manœuvre	721 F.	982 F.
Ouvrier spécialisé.....	835	1.072
Ouvrier professionnel.....	969	1.718

En ce qui concerne le traitement mensuel, une bonne représentation de leur hiérarchie peut être donnée par le tableau suivant :

	Début de carrière.	Après 30 ans d'activité.
Manutentionnaire	788 F.	1.046 F.
Agent de maîtrise.....	1.063	2.133
Ingénieur ou cadre administratif débutants	2.040	
Ingénieur en chef ou inspecteur en chef, chef de service.....	4.056	5.770

*
* *

Les effectifs d'Air France ont évolué de la manière suivante de 1964 à 1965 :

	AU 31 décembre 1964.	AU 31 décembre 1965.
<i>Personnel technique de bord :</i>		
Commandants de bord et pilotes à qualification unique	608	627
Navicateurs	77	87
Radio-navigateurs	185	172
Mécaniciens de bord	410	405
Total	1.280	1.291
<i>Personnel complémentaire de bord :</i>		
Encadrement du personnel navigant commercial	290	273
Stewards	339	328
Hôteses	481	518
Total	1.110	1.119
<i>Personnel au sol :</i>		
Personnel d'entretien du matériel aéronautique	7.273	7.182
Personnel administratif et commercial.....	14.367	14.301
Total	21.640	21.483
Total général.....	24.030	23.893

E. — LES RÉSULTATS FINANCIERS

Les résultats financiers sont résumés dans les tableaux ci-après qui comprennent le bilan et les comptes d'exploitation en fin d'année 1964 et 1965.

Quelques ombres sont à enregistrer au tableau pour l'année 1967. D'une part, en effet, la situation internationale et les accords inter-compagnies risquent d'apporter quelques bouleversements dans le trafic d'Air France. Si l'ouverture de la ligne Paris—Changhai permet d'envisager avec un certain optimisme les relations avec l'Extrême-Orient, il n'en est pas moins vrai que l'accord réalisé entre les Etats-Unis et la Russie soviétique pour une desserte directe New York—Moscou risque d'affecter la ligne New York—Paris qu'empruntaient volontiers les Américains se rendant en Russie.

D'autre part, l'ouverture, qui semble proche maintenant, d'une ligne de la J. A. L. sur Tokyo—Moscou nous amène à engager des pourparlers avec à la fois la Russie soviétique et le Japon pour une desserte permettant d'utiliser nous aussi le survol de la Sibérie.

Cependant, il est indiscutable que des difficultés seront à surmonter qui sont à la fois d'ordre politique, militaire et technique.

Enfin, il serait vain de cacher les difficultés qu'entraînent les tensions entre Etats souvent voisins : Cambodge et Thaïlande, par exemple, Israël et les pays arabes d'un autre côté, Inde et Pakistan, Etats-Unis et Chine, ce qui amène parfois à des compromis qui ne sont pas toujours financièrement heureux.

Evolution des bilans 1964 1965.

(En fin d'année.)

DESIGNATION	BILAN au 31 décembre 1964.	BILAN au 31 décembre 1965.
	(En millions de francs.)	
ACTIF		
Immobilisations (matériel volant)	854,4	753,7
Autres immobilisations	203,1	265,5
Immobilisations en cours	84,0	51,9
Autres valeurs immobilisées	85,2	71,9
Valeurs d'exploitation	162,9	166,7
Valeurs réalisables à court terme	425,8	435,2
Caisses et banques	187,6	159,4
	2.003,0	1.904,3
PASSIF		
Capital	500,0	500,0
Réserves	80,7	86,3
Report à nouveau	4,8	7,5
Provisions pour risques	79,0	89,7
Dettes à long terme	811,4	665,8
Dettes à court terme	524,2	544,1
Résultats	2,9	10,9
	2.003,0	1.904,3

Evolution des comptes d'exploitation des années 1964 et 1965.

DESIGNATION	COMPTE d'exploitation 1964.	COMPTE d'exploitation 1965.
	(En millions de francs.)	
DEBIT		
Stocks au 1 ^{er} janvier	174,4	162,9
Achats	270,0	284,5
Frais de personnel	710,9	757,2
Impôts, redevances et taxes.....	80,3	86,8
Travaux, fournitures et services extérieurs.....	313,9	338,4
Transports et déplacements.....	26,3	26,3
Frais divers de gestion.....	92,8	94,9
Frais financiers	53,9	45,4
Dotations aux comptes d'amortissements.....	192,3	188,5
Dotations aux comptes de provision.....	17,5	11,7
Bénéfice de l'exercice.....	6,9	34,4
	1.939,2	2.031,0
CREDIT		
Stocks au 31 décembre.....	162,9	166,8
Recettes :		
Passagers et bagages.....	1.218,0	1.301,6
Fret, colis postaux, poste.....	203,0	229,8
Vols spéciaux	22,0	16,1
Autres recettes commerciales.....	250,9	281,4
Recettes diverses	41,4	35,3
Contrat d'exploitation avec l'Etat.....	41,0	»
	1.939,2	2.031,0

Evolution des comptes de pertes et profits 1964 et 1965.

DESIGNATION	COMPTE de pertes et profits 1964.	COMPTE de pertes et profits 1965.
	(En millions de francs.)	
DEBIT		
Charges d'exercices extérieurs.....	0,9	7,8
Différence de change.....	1,3	1,8
Dotation à la réserve à réinvestir.....	14,4	10,1
Provision pour créance irrécouvrable.....	10,8	8,1
Provision pour éventualités diverses.....	4,0	1,0
Provision pour impôts.....	1,5	12,0
Bénéfice net.....	2,9	10,9
	35,8	51,7
CREDIT		
Bénéfice d'exploitation de l'exercice.....	6,9	34,4
Produits d'exercices antérieurs.....	1,0	7,2
Profits sur réalisations d'immobilisations.....	14,3	10,1
Régularisation du contrat triennal avec l'Etat....	13,6	»
	35,8	51,7

*
* *

II. — Air-Inter.

Le trafic de la compagnie Air-Inter relaté au tableau ci-dessous, montre la remarquable progression sur l'ensemble du réseau puisque le nombre de passagers/kilomètre transportés a quadruplé en trois ans.

	1962	1963	VARIATION 1963/1962:	1964	VARIATION 1964/1963.	1965	VARIATION 1965/1964.
Passagers - kilomètre transportés (en millions)	89,8	153,5	+ 70,9 %	236,9	+ 54,3 %	351,7	+ 48,4 %
Fret - kilométrique (en millions de tonnes-kilomètre)	0,3	0,4	+ 33,3 %	0,5	+ 25,0 %	0,6	+ 20 %
Poste-kilométrique (en millions de tonnes-kilomètre)	»	»	»	»	»	»	»

Les résultats financiers s'en sont immédiatement ressentis ainsi qu'en témoignent les comptes d'exploitation pour 1964 et 1965 qui figurent à l'annexe II.

Nous rappelons que les lignes exploitées par la compagnie Air-Inter peuvent être classées en trois catégories :

- celles qui ne bénéficient d'aucun soutien financier extérieur ;
- celles qui sont exploitées avec le soutien des collectivités locales ;
- celles qui bénéficient à la fois des deux soutiens, celui des collectivités locales et celui de l'Etat.

Une convention entre Air-Inter et les collectivités amène celle-ci à couvrir 90 % du déficit d'exploitation des lignes en cause ; dans le cas où l'Etat contribue à la couverture du déficit d'exploitation sa participation est définie par une convention qui expire au 31 décembre 1966.

La part de l'Etat ne peut excéder 47,5 % du montant du déficit d'exploitation pour chaque ligne subventionnée. La compagnie prend à sa charge, dans ce cas, 5 % du déficit et les collectivités

locales le reste. La réduction très sensible de la détaxe sur carburant risque d'obérer de 3.500.000 F les résultats d'Air-Inter, ce qui est fâcheux pour une compagnie en plein début de croissance.

Le système tarifaire actuel comporte deux taux kilomètre de base distincts applicables, l'un aux lignes supérieures à 400 km et l'autre, légèrement plus élevé, aux lignes inférieures à 400 km. Ce taux orthodromique entre aéroports détermine le tarif appliqué sur chacune des relations intéressées.

Des possibilités d'abonnement avec 30 % de réduction existent également. Deux relèvements ont été enregistrés depuis 1963, chacun d'environ 6 % au taux de base. La moyenne est de 0,275 le kilomètre pour les lignes supérieures à 400 kilomètres et 0,296 le kilomètre sur les autres lignes, ce qui est sensiblement plus cher que les tarifs de la S. N. C. F.

Nous rappelons que l'Etat est légèrement majoritaire dans la structure d'Air-Inter.

Comme une nouvelle convention doit voir le jour à partir du 1^{er} janvier 1967, il reste à savoir dans quelles conditions l'augmentation de capital qui sera indispensable sera effectuée et si l'Etat conservera sa majorité.

Il est incontestable qu'à l'heure actuelle, Air-Inter, dont la progression a été remarquable et qui est une compagnie bien gérée, passe par une crise normale de croissance dans laquelle son organisation et son matériel n'ont pas suivi la progression du trafic et surtout ne permettent pas un développement ultérieur.

Au point de vue organisation, des reproches ont été enregistrés concernant le système d'accès aux avions. Le système américain permet aux passagers de prendre l'avion comme on prend l'autobus. Il n'y a pas par conséquent de réservation effective, mais les fréquences sont telles sur les lignes principales que les attentes sont en réalité de peu d'importance. Air-Inter a adopté un système un peu différent sur les liaisons les plus fréquentes mais qui tend au même but. Elle distribue plus de billets qu'il n'y a de places et, en conséquence, les fréquences étant peu élevées, il peut s'ensuivre pour certains passagers des attentes qui peuvent excéder plusieurs heures, et même parfois vingt-quatre heures.

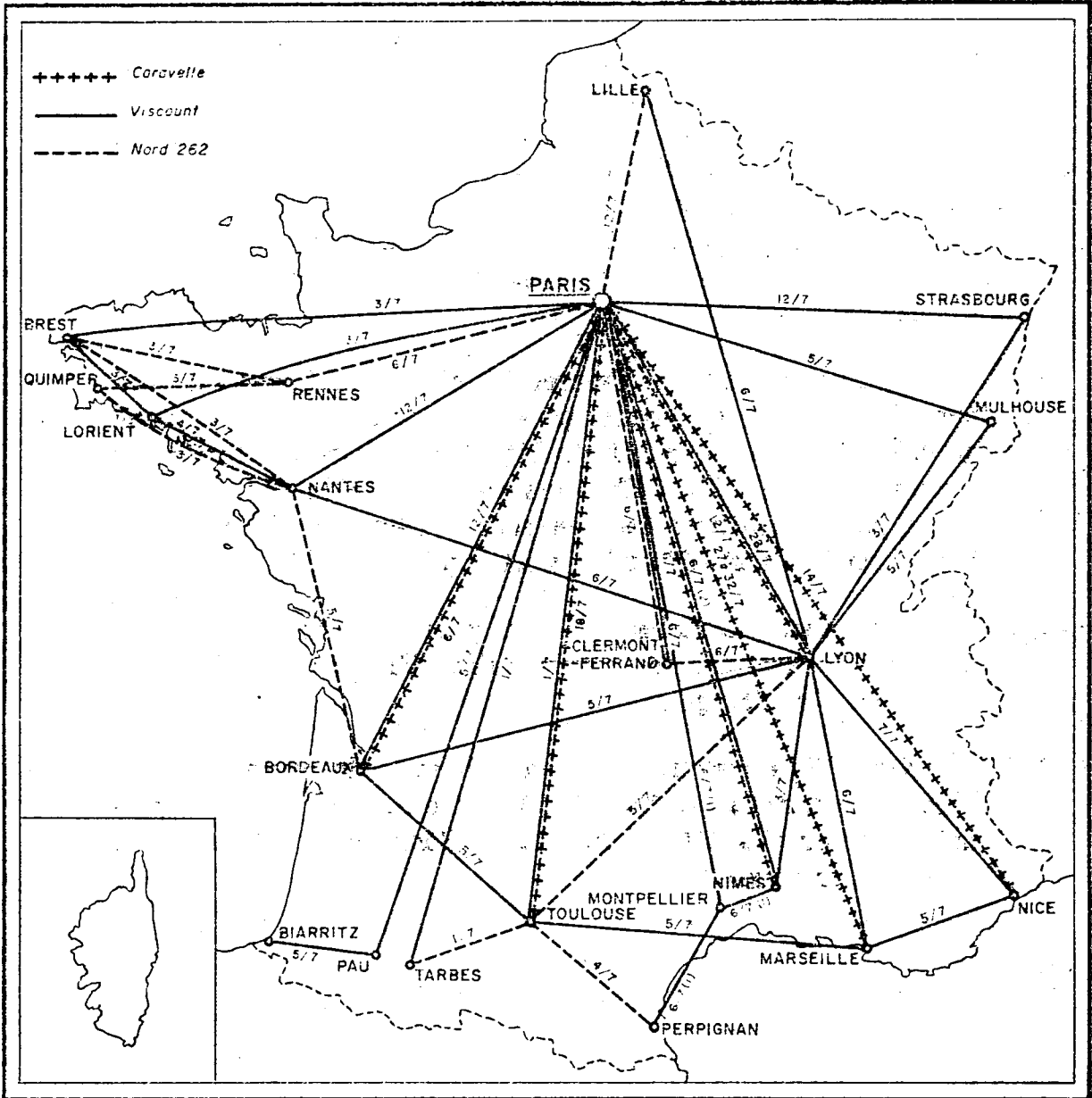
Il y a là une lacune à combler et nous ne doutons pas que les dirigeants d'Air-Inter ne s'y emploient.

D'autre part, le matériel, pour lequel il est envisagé d'acheter dans les années qui vont suivre huit à dix Caravelle et deux Viscount, ne répond pas entièrement aux objectifs recherchés. En effet, les Nord - 262, qui sont employés concurremment avec ces deux types d'appareils, ne peuvent servir qu'au défrichage de lignes nouvelles en attendant des développements qui sont en général assurés par les douze Vickers-Viscount que possède la compagnie.

Quant au passage sur Caravelle, il n'est possible que sur quelques liaisons dont les terrains peuvent recevoir ce type d'appareil et qui ont un trafic suffisant. Air-Inter exploite quatre de ces appareils qui ne lui ont d'ailleurs pas été vendus mais affrétés. Des types de matériel nouveau sont à l'étude, mais rien n'est encore sorti de définitif sur ce sujet inquiétant.

Il n'en est pas moins vrai que, pour permettre l'acquisition d'appareils nouveaux, des mesures financières nouvelles doivent également être dégagées.

Nos collègues trouverons ci-après la carte du réseau Air-Inter mise à jour pour l'année 1966 et, à l'annexe II, les comptes d'exploitation comparés de 1964 et 1965 et les éléments des bilans de ces deux mêmes années.



AIR-INTER

RÉSEAU 1966

Programme des lignes permanentes

- (1) Service "Tournant" 6/7 en Viscount Paris/Montpellier/Nîmes/Paris du 4 Juillet au 31 Octobre 1966. A compter du 1er Novembre, création d'une ligne Paris/Montpellier/Perpignan (6/7 en Viscount).
- (2) A compter du 1er Novembre, substitution de Caravelle au Viscount sur le service du matin.

* * *

III. — U. T. A.

Nous indiquons seulement pour mémoire les taux annuels moyens de progression enregistrés pour l'U. T. A. pour la période 1962-1965, qui indiquent une progression remarquable de cette compagnie dont la gestion n'appelle aucune remarque particulière et dont nous avons pu, les uns comme les autres, apprécier la qualité du service sur ses lignes les plus longues.

Les taux moyens annuels de progression enregistrés par l'U. T. A. pour la période 1962-1965, ont été, d'après le tableau ci-après, de 2 % pour les passagers/kilomètre transportés, de 6,1 % pour le fret kilométrique et de 5,5 % pour la poste kilométrique.

	1962	1963	VARIATION 1963 - 1962	1964	VARIATION 1964 - 1963	1965	VARIATION 1965 - 1964
Passagers-kilomètre transportés (en millions)	1.003,6	936,0	— 6,8 %	910,0	— 2,8 %	1.066,7	+ 17,2 %
Fret kilométrique (en millions de tonnes-kilomètre).	25,8	20,8	— 19,4 %	24,3	+ 16,8 %	30,8	+ 26,7 %
Poste - kilométrique (en millions de tonnes-kilomètre).	6,3	5,9	— 6,4 %	6,7	+ 13,5 %	7,4	+ 10,4 %

L'U. T. A., dont le trafic africain représentait une part importante de son activité, a ressenti, notamment en 1963, beaucoup plus fortement que la Compagnie nationale les effets des changements politiques survenus en Afrique. Avec la perte de ses réseaux locaux d'Afrique noire et la cession de droits de trafic importants aux compagnies aériennes des nouveaux Etats africains, elle a vu son

trafic à destination ou en provenance de l'ancienne A. O. F., de l'ancienne A. E. F. et de Madagascar diminuer dans des proportions importantes. Mais les bons résultats obtenus par ailleurs, sur les lignes d'Asie, du Pacifique et du Transpacifique ont compensé les pertes sur les lignes africaines de la Compagnie.

C'est en 1965 qu'apparaît une nette reprise du trafic passagers-kilomètres transportés, mais dès 1964 le trafic postal et surtout le trafic de fret s'étaient accrus assez sensiblement.

*
* *

IV. — Liaisons avec la Corse.

Les liaisons sont assurées pour l'essentiel par Air France ; Marseille, Paris et Nice sont reliées directement en toutes saisons à Ajaccio et à Bastia ; Calvi est desservie pendant la saison touristique au départ de Nice et Marseille.

La Compagnie Air Transport assure le transport des véhicules accompagnés à partir de Nice et de Nîmes.

*
* *

V. — Liaisons avec l'Afrique.

A. — LIAISONS FRANCE-ALGÉRIE

Elles sont régies par l'accord intergouvernemental signé à Paris le 18 février 1963.

La France n'a aucun droit de trafic commercial entre l'Algérie et un pays tiers (5^e liberté), de même que cette 5^e liberté est refusée à l'Algérie entre la France et un pays tiers.

Pour exercer les droits de trafic prévus à cet accord, le Gouvernement français a désigné la Compagnie Air France, et le Gouvernement algérien Air Algérie dont le gouvernement détient la majorité du capital.

Air France dessert au moyen de Caravelle, accessoirement de Breguet Deux-Ponts, Alger, Oran, Colomb-Béchar, Bône, Constantine, Ouargla, au départ de sept villes françaises : Paris, Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse et Bordeaux.

Air Algérie dessert de son côté, en Caravelle, et accessoirement en Douglas D. C. 4 : Paris, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse ; au départ d'Alger : Oran, Constantine, Philippeville - Skida, Bône - Annaba.

Le nombre d'escales est différent pour l'Algérie et la France mais le nombre de sièges offerts à la clientèle est le même. Le trafic a considérablement diminué depuis 1962, comme l'indique le tableau ci-après groupant le trafic régulier et le trafic sur vols affrétés, et cela n'a pas manqué d'affecter les résultats d'Air France.

Evolution du trafic passagers.

(En nombre de passagers transportés.)

	1962	EVOLUTION par rapport à 1961.	1963	EVOLUTION par rapport à 1962.	1964	EVOLUTION par rapport à 1963.	1965	EVOLUTION par rapport à 1964
Air France ..	744.174	+ 23 %	437.680	— 42 %	341.482	— 22 %	255.793	— 25 %
Air Algérie ..	412.598	— 11 %	303.897	— 27 %	222.796	— 27 %	209.261	— 6 %
Divers	14.650	—	155	—	133.	—	1.104	—
Total ...	1.171.422	+ 11 %	741.732	— 37 %	564.411	— 24 %	466.158	— 17 %

La baisse de trafic s'explique par la diminution considérable de la population française résidant en Algérie et par la contraction des échanges commerciaux entre les deux pays. Elle s'est toutefois ralentie progressivement et les résultats enregistrés par Air France au cours des six premiers mois de 1966 ne présentent par rapport au premier semestre 1965 qu'une diminution très réduite du nombre de passagers transportés (— 4,3 %), en raison de l'accroissement du nombre des émigrés algériens et de la reprise des voyages touristiques à destination des oasis sahariennes.

Ce même tableau fait apparaître que les résultats du trafic d'Air Algérie sont inférieurs à ceux d'Air France, ce qui a préoccupé les compagnies algériennes. C'est pourquoi des conversations ont eu lieu entre les deux Gouvernements en mars 1965, à la demande des Algériens. Ces entretiens n'ont donné, pour l'instant, aucun résultat et ils ont été reportés sans que l'exploitation des deux entreprises ait été perturbée.

B. — SITUATION D'AIR ALGÉRIE

Une convention a été passée le 18 février 1963 entre les actionnaires français d'Air Algérie (Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie de Navigation mixte et Air France) et l'Etat algérien, celui-ci devenant actionnaire majoritaire de la société.

Le capital est actuellement réparti de la façon suivante :

Etat algérien	51 %
C. G. T.	20,34 %
Air France	17,74 %
C. N. M.	10,78 %
Divers	0,14 %

Le conseil d'administration compte six membres ; trois sont Algériens, dont le président, et les trois autres Français.

La flotte se compose de cinq « Caravelle », dix « D.C. 4 » et trois « D. C. 3 ».

Le réseau intérieur comprend la desserte des principales villes de l'Algérie et du Sahara septentrional.

Les résultats financiers sont très mal connus depuis 1963.

Enfin, différents pays desservent l'Algérie soit en vertu d'accords bilatéraux, soit sous couvert d'accords provisoires, et nous citerons pour mémoire l'Aeroflot (U. R. S. S.), Tabso (Bulgarie), Adria Airways (Yougoslavie), C. S. A. (Tchécoslovaquie), Swissair (Suisse), Alitalia (Italie), Aviacion y Comercio

(Espagne), T. W. A. (U. S. A.), Royal Air Maroc, Tunis Air, United Arab Airlines (Egypte), qui font toutes escale à Alger, sauf la compagnie espagnole qui fait escale à Oran.

C. — AIR AFRIQUE

1964 a été une année de stagnation. 1965, une année de très faible progression. Il est à noter que le taux de progression du trafic international des Etats membres de l'O. A. C. I. a été de 16,4 % pour les passagers-kilomètres et que le taux d'accroissement du trafic global des compagnies françaises correspondant a été de 11 %.

Le trafic de la France avec les Etats d'Afrique du centre a progressé de 6 % de 1964 à 1965, alors que le trafic de la France avec les Etats d'Afrique occidentale ne s'est accru que de 2 %. Abidjan a supplanté Dakar. Brazzaville a vu son trafic décroître fortement depuis deux ans et est distancé par Douala.

Les liaisons aériennes entre la France et les Etats signataires du traité de Yaoundé sont assurées par Air France, Air Afrique et U. T. A.

La société multinationale africaine dessert le Mali, la Guinée, le Ghana, le Nigéria et le Maroc. Elle dessert également Genève sur une ligne à destination de Paris et New York. Mais la ligne qui unit Douala, Abidjan et Dakar aux Etats-Unis est en fait assurée par un avion de la Pan American Airways.

Comme pour l'Algérie, un certain nombre d'entreprises étrangères desservent les Etats actionnaires d'Air Afrique : Air-Mali, Air-Guinée, Ghana-Airways, Nigéria-Airways, Royal Air Maroc qui ressortissent à des pays voisins limitrophes.

La K. L. M. dessert Abidjan deux fois par semaine et Brazzaville une fois par semaine ; la Swissair dessert Abidjan une fois par semaine, la Sabéna Abidjan une fois par semaine ; la Middle East Airlines et Air-Liban desservent Abidjan trois fois par semaine et la Pan American World Airways dessert Dakar trois fois par semaine, Abidjan une fois par semaine, Douala une fois par semaine. Mais des négociations sont actuellement en cours entre plusieurs Etats membres d'Air Afrique qui répondent à des vues essentiellement politiques et là aussi on peut s'attendre à des bouleversements assez importants.

Le tableau ci-joint indique l'évolution du trafic sur un certain nombre de destinations.

	1963	VARIATION par rapport à 1962.	1964	VARIATION par rapport à 1963.	1965	VARIATION par rapport à 1964.
(En nombre de passagers transportés.)						
France—Cameroun	26.078	+ 13 %	21.432	— 18 %	26.827	+ 25 %
France—République centra- fricaine	5.612	+ 7 %	3.926	— 44 %	3.870	— 1 %
France—Congo/Brazzaville .	22.478	+ 5 %	19.891	— 13 %	15.110	— 24 %
France—Côte-d'Ivoire	38.617	+ 10 %	44.476	+ 15 %	45.904	+ 3 %
France—Dahomey	3.277	+ 59 %	2.636	— 20 %	5.308	+ 101 %
France—Gabon	2.186	+ 78 %	6.555	+ 199 %	8.712	+ 33 %
France—Haute-Volta	5.838	+ 14 %	5.236	— 11 %	6.061	+ 16 %
France—Mauritanie	7.098	+ 39 %	6.341	— 11 %	6.826	+ 8 %
France—Niger	11.289	+ 21 %	11.493	+ 1 %	11.078	— 4 %
France—Sénégal	45.738	— 4 %	43.323	— 6 %	40.497	— 7 %
France—Tchad	13.617	+ 19 %	17.868	+ 31 %	19.458	+ 9 %
Total	181.828	+ 9 %	183.177	+ 0,8 %	189.651	+ 3,5 %

D'autre part, la répartition actuelle des droits de trafic internationaux entre la Compagnie Air France et la Compagnie U. T. A. qui intéressent en grande partie l'Afrique, s'analyse comme suit :

a) Air France est autorisée à exploiter :

— les lignes intra-européennes ;

— les lignes reliant la France métropolitaine, d'une part, au Continent américain et aux pays d'Extrême-Orient, de l'autre ;

— les lignes reliant la France métropolitaine :

— à l'Afrique du Nord,

— au Sénégal, à l'Ile de Madère, aux Iles Canaries, à Ifni, au Sahara espagnol, aux Iles du Cap Vert, à la Gambie et à la Guinée portugaise,

— à la Côte française des Somalis, Madagascar, les Comores, la Réunion, ainsi qu'aux pays étrangers africains riverains du Canal de Suez et de l'Océan Indien, jusques et y compris le Mozambique ;

b) L'U. T. A. est autorisée à relier, via Athènes ou Le Caire, Téhéran, Karachi, Colombo, Bangkok, Pnom Penh et Saïgon, la France métropolitaine à la zone comprenant les pays d'Asie du Sud-Est et d'Océanie situés à l'Est du méridien de Calcutta et au Sud du parallèle de Saïgon, et, au delà, à Honolulu et à Los Angeles.

Elle est autorisée à exploiter les relations entre la France métropolitaine et les Etats africains autres que celles dont la desserte a été confiée à la Compagnie Nationale.

*

* *

VI. — Résultats d'exploitation des filiales d'Air France.

Le tableau ci-après indique les résultats des bilans. Certaines améliorations ont été constatées, mais subsistent quelques sujets de préoccupation, en particulier pour Air Algérie, Air Viet-Nam et Royal Air Cambodge. Pour cette dernière, des négociations sont en cours et ont amené à des contacts entre les dirigeants de Royal Air Cambodge et la Compagnie Air France au moment du voyage inaugural Paris—Changhaï

Résultats d'exploitation des filiales d'Air France.

(En millions de francs.)

	RECETTES d'exploitation.		DEPENSES d'exploitation.		SOLDE DU COMPTE d'exploitation.		RESULTATS du bilan.	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Middle East Air Liban.....	151.747	162.558	141.055	149.553	+ 10.692	+ 13.004	+ 5.619	+ 5.585
Royal Air Maroc.....	63.491	69.208	61.000	65.930	+ 2.583	+ 3.277	+ 312	+ 884
Royal Air Cambodge.....	7.235	(1)	7.230	(1)	+ 5	(1)	- 58	(1)
Tunis Air.....	25.791	32.999	22.310	26.769	+ 3.481	+ 6.230	+ 3.518	+ 6.088
Air Algérie (2).....	89.811	79.090	93.836	89.057	- 4.026	- 9.966	- 1.676	»
Air Vietnam.....	31.515	(1)	24.882	(1)	+ 6.603	(1)	+ 3.158	(1)
Air Inter.....	(3) 59.020	(3) 89.022	57.876	84.176	+ 1.144	+ 4.846	+ 2.570	+ 1.971
Air Madagascar.....	53.667	60.063	53.488	56.360	+ 179	+ 3.703	+ 177	+ 3.741
Air Transport (4).....	»	»	»	»	+ 431	- 1.437	»	»

(1) Résultats non encore communiqués.

(2) Il s'agit de chiffres provisoires, le bilan et les comptes de la Société pour 1964 et pour 1965 n'ayant pas encore été approuvés par l'assemblée générale des actionnaires.

(3) Les recettes s'entendent après déduction des commissions et des taxes du montant des recettes brutes, et addition des subventions de l'Etat et des collectivités locales : ces dernières se sont élevées à 3.659.349 F (part de l'Etat) et 4.327.467 F (part des collectivités).

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

VII. — L'aviation de voyage et d'affaires.

L'aviation de voyage et d'affaires occupe une place importante dans l'aviation de même ordre mondiale sans toutefois, bien entendu, atteindre les niveaux que nous enregistrons aux Etats-Unis. Les chiffres rassemblés par le bureau Véritas doivent être notés avec une certaine circonspection étant donné qu'un très grand nombre de ces avions ne sont pas actuellement en état de marche.

L'annexe III au présent rapport précise la situation dans ce domaine qui intéresse particulièrement la jeunesse, les hommes d'affaires et, dans une certaine mesure, conditionne le recrutement de nos écoles d'aviation.

*
* * *

VIII. — Le problème de la détaxation des carburants.

L'échenillage auquel nous avons fait allusion dans le début de ce rapport, affecte en particulier la détaxation des carburants. Cette mesure ne doit pas intéresser en principe les aéro-clubs et ne doit affecter que les compagnies exploitant des lignes régulières ou effectuant des vols à la demande. Mais nous rappelons ci-dessous le régime intérieur de la détaxation des carburants.

Il serait extrêmement grave que les aéro-clubs soient entraînés à voir leur subvention indirecte affectée par la mesure qui a été proposée au budget de 1967.

La détaxation des carburants, qui s'applique aux vols commerciaux effectués par les compagnies françaises à l'intérieur du territoire métropolitain continental ainsi qu'aux tronçons continentaux des lignes de Corse faisant escale à Marseille ou à Nice, intervient sur la base des taux de dégrèvement fixés par le décret n° 58-230 du 6 mars 1958 et qui sont les suivants :

- essence : 61,73 F par hectolitre ;
- kérosène : 7,94 F par hectolitre.

Le dégrèvement est accordé à concurrence des crédits votés chaque année et dans la limite des contingents en volume fixés pour chaque catégorie de bénéficiaires (compagnies exploitant des lignes régulières ou effectuant des vols à la demande, entreprises de travail aérien, centres d'Etat et aéro-clubs) par décision conjointe du Secrétariat d'Etat aux Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances.

En outre, une décision annuelle du Secrétariat général à l'Aviation civile fixe, en fonction des contingents ainsi déterminés, le pourcentage du taux de base qu'il sera possible d'accorder à chaque catégorie de bénéficiaires.

C'est ainsi que, jusqu'en 1965, ce pourcentage était de :

- 100 % du taux de base pour les compagnies exploitant des lignes régulières ;
- 55 % de ce même taux pour les compagnies effectuant des vols intérieurs à la demande et pour les entreprises de travail aérien ;
- 65 % pour les centres d'Etat et aéro-clubs.

En 1966, les disponibilités budgétaires ne permettront pas de maintenir le taux de dégrèvement appliqué antérieurement pour certaines de ces catégories.

En 1967, le crédit à inscrire au chapitre du dégrèvement des carburants sera inférieur de 4 millions de francs à celui ouvert au budget de 1966, ce qui entraînera une réduction du taux de dégrèvement encore plus importante que celle à opérer en 1966.

CHAPITRE VI

MATERIEL VOLANT

I. — Etudes et prototypes.

Nous rappelons, si besoin en est, que le tuteur de la construction aéronautique est le Ministère des Armées, et le budget militaire de l'équipement consacrerà une part importante à ce chapitre.

Nous avons déjà évoqué très longuement dans le préambule le problème posé par la construction du « Concorde ».

Nous serions désireux de ne pas voir interrompre complètement les études comprenant à la fois l'Airbus et l'avion à géométrie variable. Nous avons la conviction que cette dernière formule est une solution d'avenir pour les avions supersoniques, de même que l'avion à grande capacité subsonique ou transsonique est la solution d'avenir pour les transports économiques sur des distances moyennes pour l'Europe avec des capacités plus réduites ou à grande capacité pour les trajets intercontinentaux.

Des études ont été conduites par les ministères français et britannique en collaboration et par des organismes de conseils américains, pour un appareil de capacité moyenne de 250 à 300 places avec une autonomie de l'ordre de 1.800 kilomètres.

Les discussions ont abouti à un accord sur les points ci-dessus mais le lancement d'un programme n'a pas été possible en raison d'un désaccord sur le nombre des moteurs de l'avion, les Allemands exigeant un quadrimoteur, puis de divergences d'intérêts britanniques, français et allemands en matière du choix des moteurs, les Français préférant les moteurs Pratt et Witney dont l'expérience est grande, et les Anglais préférant évidemment des moteurs Rolls-Royce.

Les Britanniques souhaitent utiliser en période intérimaire leur production autochtone V. C. 10 et Trident et des difficultés financières dues à l'importance des crédits consacrés au « Concorde » ont encore retardé l'étude.

Nous pensons qu'il est grave de ne pas aboutir assez rapidement dans ce domaine, l'avance des Américains risquant de placer notre industrie dans une situation difficile.

*
* *

II. — Les réalisations.

A. — CONCORDE

Sans revenir sur ce que nous disions à l'origine, nous pouvons cependant préciser que la construction de cet avion avance conformément au calendrier prévu.

Les principaux sous-ensembles des deux avions prototypes sont en bonne voie et l'assemblage du premier prototype a commencé à Toulouse. Les essais au banc du réacteur Olympus 593 ont débuté avec une certaine avance et des essais en vol de ces réacteurs ont commencé début septembre.

B. — NORD 262

Certaines difficultés se sont fait jour aux Etats-Unis concernant l'utilisation du Nord 262 qui a même été interdit de vol, à la suite d'incidents survenus à ses moteurs.

Nous ne voudrions pas revenir sur ce que nous disions l'an dernier sur la nécessité de reviser nos méthodes de construction des moteurs car nous pensons que les incidents survenus aux Etats-Unis sont dus aux mêmes causes qui ont entraîné des difficultés parfois tragiques sur les starfighter américains utilisés dans l'armée de l'air allemande et les Mirage III utilisés en Suisse.

Les utilisateurs se croient autorisés à demander des modifications très importantes aux avions qui leur sont fournis pour correspondre à des usages qui n'ont pas été prévus à l'origine ou bien — et c'est le cas du « Nord 262 » — ils emploient l'avion dans des conditions très différentes de celles qui sont précisées par le

constructeur. Il en résulte des incidents dont nous ne constatons jamais l'équivalent en France où ces appareils rendent les services que l'on attend d'eux sur des lignes d'Air-Inter en particulier. Aux dernières nouvelles, ces appareils vont recommencer à voler aux U. S. A. dans des conditions que nous pensons satisfaisantes.

C. — MYSTÈRE 20 (DASSAULT-SUD-AVIATION)

L'avion a obtenu un succès commercial non négligeable dans la branche d'aviation d'affaires de la Pan American Airways.

115 avions sont en commande ferme et 45 en option pour cette compagnie. 30 sont en commande et 16 options ont été enregistrées auprès d'autres clients. Au moins 200 à 206 machines seront probablement vendues dont une cinquantaine sont sorties des chaînes.

L'Etat a apporté une aide sous forme de crédits budgétaires en participant aux dépenses de développement, à concurrence de 48 millions de francs, soit 50 % du montant initialement estimé pour l'opération, ces crédits provenant de l'Aviation civile et des Armées.

Le dépassement est important sur les prévisions initiales, le développement ayant coûté environ 180 % du montant estimé. 14 millions de francs ont été avancés aux constructeurs pour financer les outillages nécessaires à l'augmentation des cadences et cela au titre de l'article 5 de la loi de finances rectificative de 1963.

D. — POTEZ 84

Cet appareil quadri-turbo-propulseur, pour 24 passagers, rayon d'action 1.000 kilomètres, a une vitesse de croisière de 470 kilomètres-heure. Cet avion n'a pas trouvé de débouchés importants jusqu'à présent.

E. — AVIONS LÉGERS

L'aide de l'Etat est assez limitée. Sud-Aviation produit divers modèles d'appareils rallye.

La Société aéronautique normande et Centre-Est produit des modèles dérivés du Jodel et du Wassmer 40 et 41 et Reims-Aviation produit des avions Cessna sous licence.

Enfin, signalons pour mémoire certains avions qui ne sont pas encore lancés et dont les prototypes existent : le « Paris 3 » (Sud-Aviation), bi-turbo-réacteur léger pour cinq passagers, le « Moynet Jupiter », bi-moteur en tandem, et du matériel en projet tel que le « Breguet 941 » à décollage court et le « Transall » qui pourrait trouver une version civile étudiée par le constructeur. Enfin le « Super-Frelon », pour l'instant interdit de vol, à la suite d'un accident encore inexplicable.

*
* *

III. — L'aide de l'Etat à la construction et le plan de charge de nos industries.

En annexe IV, sont indiquées les aides que l'Etat peut apporter à la construction. La question principale qui nous intéresse est de savoir dans quelle mesure les remboursements sont effectués.

En ce qui concerne le « Concorde », étant donné les prix de développement extrêmement élevés et étant donné les menaces de concurrence sur le marché par l'appareil soviétique d'abord puis par l'appareil américain, nous sommes malheureusement persuadés que ces remboursements ne pourront avoir lieu.

222 « Caravelle » sont commandées ferme et 240 en fabrication. 10 avions supplémentaires prolongeront la fabrication jusqu'en juillet 1968. L'aide apportée à l'opération depuis son origine atteint 550 millions de francs auxquels s'ajoutent 7 millions de francs pour le développement du type 11 R.

CHAPITRE VII

PROBLEMES INTERNATIONAUX

I. — Eurocontrol.

Nous en sommes à la troisième année de plein exercice de l'organisation.

Outre la construction du centre d'expérimentation du centre de Brétigny et l'installation du simulateur, travaux qui se termineront en 1966, l'agence est engagée dans des études et la construction d'un nouveau centre de contrôle régional à Maastricht (Pays-Bas) qui couvrira l'espace supérieur de la Belgique, des Pays-Bas et du Nord de l'Allemagne fédérale en 1972.

L'agence poursuit avec le Royaume-Uni et la France la mise au point, à partir des plans nationaux, des plans à court terme intéressant l'espace supérieur des deux pays.

Enfin, Brétigny deviendra opérationnel en 1967.

II. — Organisation de gestion et de sécurité aéronautiques de l'Algérie et du Sahara (O. G. S. A.).

O. G. S. A. exploite toutes les installations aéronautiques en Algérie et au Sahara, l'équipement étant mené à bien avec le concours financier soit de la caisse algérienne de développement, soit avec l'organisme saharien.

Les dépenses n'excéderont pas, en 1967, celles de 1966 et le Gouvernement algérien sera par conséquent conduit à augmenter sa participation pour assurer l'équilibre du budget.

III. — Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Entrée en fonctionnement le 1^{er} octobre 1960, à laquelle adhèrent 14 Etats africains, 11 dès 1960 : Centre-Afrique, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Madagascar, Niger, Sénégal et Tchad, le Cameroun en 1961, le Togo en 1964 et le Mali en 1965.

L'agence, en dehors de la gestion des services de sécurité aérienne, forme des cadres africains et a créé, en 1963, l'école africaine de la météorologie et de l'aviation civile de Niamey. Elle a notamment travaillé au programme d'équipement en aide à l'atterrissage ILS et en modification des pistes, en particulier à Madagascar ; nous avons longuement, dans notre rapport 31 sur le budget de 1966, exposé combien étaient coûteuses les nouvelles installations de l'aérodrome de Tananarive-Ivato qui pourra remplacer l'aérodrome d'Arivanimbo.

L'annexe V au présent rapport retrace le budget de l'A. S. E. C. N. A. et la participation de la France aux dépenses d'infrastructure.

V. — Air-Union.

Nous ne pouvons que regretter l'enterrement pur et simple de ce projet. Il y a quelques années des accords eussent été réalisables. L'indécision française les a empêchés alors qu'ils nous étaient favorables. A l'heure actuelle ils ne sont plus ni possibles ni même souhaitables en raison des modifications très profondes qui ont été effectuées concernant l'activité des différents participants, en particulier la part de la Lufthansa s'est considérablement accrue, la K. L. M. ayant effectué un remarquable redressement.

Le tableau ci-après indique l'évolution des trafics des compagnies qui auraient dû faire partie d'Air-Union.

Evolution du trafic des compagnies membres d'Air Union.

	1962		1963		1964		1965	
	Millions de tonnes/kilomètre transportées.	Part relative.	Millions de tonnes/kilomètre transportées.	Part relative.	Millions de tonnes/kilomètre transportées.	Part relative.	Millions de tonnes/kilomètre transportées.	Part relative.
Compagnies françaises ...	434,5	28,6	483,4	29,7	557,3	29,1	640,5	28,4
Alitalia	257,9	17,0	301,7	18,5	358,6	18,7	415,8	18,5
Lufthansa	262,1	17,3	315,4	19,4	389,6	20,4	482,0	21,4
Sabena	126,6	8,3	141,5	8,7	159,2	8,3	184,5	8,2
K. L. M.	438,0	28,8	386,7	23,7	449,1	23,5	529,0	23,5
	1.519,1	100	1.628,7	100	1.913,8	100	2.251,8	100

CONCLUSION

Trois observations nous semblent mettre en relief les principales caractéristiques de ce budget :

— la part exorbitante prise par l'opération « Concorde » qui conduit à rechercher des économies discutables sur des postes importants ;

— l'arrivée d'Air France à l'ère bénéficiaire ;

— l'inconnue que fait peser sur tous les chapitres l'arrivée prochaine des avions supersoniques ou des avions à grande capacité. Enfin, soulignons les difficultés de recrutement des effectifs de la navigation aérienne qui devraient s'accroître de 500 unités par an alors que le budget n'en prévoit que 265.

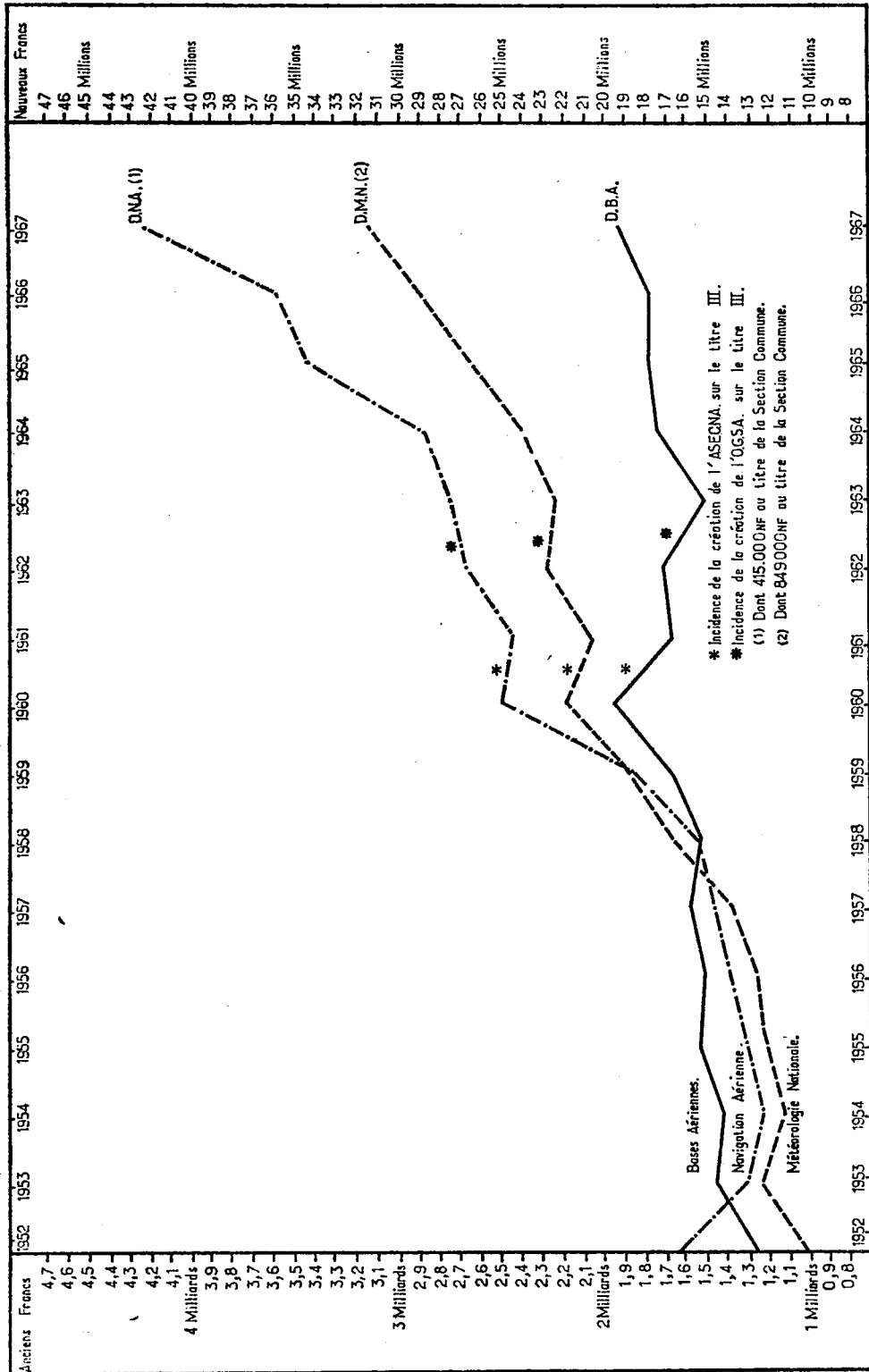
L'Assemblée Nationale a voté le budget sans modification. Nous pensons que ce rapport détaillé permettra à chacun de se faire une opinion précise sur les options prises et sur l'avenir de notre trafic aérien.

ANNEXES



ANNEXE I

EVOLUTION DES DEPENSES DE MATERIEL DE 1952 A 1967



ANNEXE II

COMPTES D'EXPLOITATION ET BILANS DE LA SOCIETE AIR INTER

Les résultats des comptes d'exploitation de la société Air Inter s'établissent comme suit pour 1964 et 1965 :

	1964	1965
<i>Recettes</i>	59.020.429,59	104.366.785,34
Dont subventions Etat....	2.421.999	3.659.349
Collectivités locales.....	4.222.251	4.327.467
<i>Dépenses</i>	57.876.216,97	99.520.707,84
Solde bénéficiaire de l'exercice	1.144.212,62	4.846.077,50

Le compte d'exploitation prévisionnel pour l'année 1966, établi le 15 janvier 1966, fait ressortir un solde bénéficiaire, après subvention de 5 millions de francs environ.

Pour l'année 1967, il n'est guère encore possible d'avancer des chiffres : on ne sera en mesure de le faire que lorsque le programme d'exploitation de la Compagnie aura été arrêté pour l'année prochaine et lorsque auront été définies les nouvelles bases sur lesquelles devront, à partir du 1^{er} janvier 1967, s'établir les rapports financiers de l'Etat et de la Compagnie.

Le tableau ci-dessus retrace les éléments principaux des bilans de la Compagnie au 31 décembre 1964 et au 31 décembre 1965.

Comparaison des bilans d'Air Inter au 31 décembre 1964 et 31 décembre 1965.

	VALEUR D'ACQUISITION		AMORTISSEMENT		VALEUR NETTE	
	au 31 décembre 1964	au 31 décembre 1965	au 31 décembre 1964	au 31 décembre 1965	au 31 décembre 1964	au 31 décembre 1965
ACTIF						
Immobilisations	29.451.049,51	38.001.997,98	10.484.295,36	16.242.540,63	18.966.754,15	21.759.457,35
Autres valeurs immobili- sées	»	»	»	»	2.076.281,81	2.300.151,01
Valeurs réalisables ou disponibles	»	»	»	»	23.570.967,35	26.755.456,87
					44.614.003,31	50.815.065,23
PASSIF					au 31 décembre 1964	au 31 décembre 1965
Capital (et réserves).....					8.500.000 »	8.535.677,68
Report à nouveau.....					»	167.875,89
Provisions					526.941,76	2.362.853,71
Dettes à long terme.....					17.741.061,40	16.561.070,56
Dettes à court terme.....					17.127.654,86	21.216.890,61
Bénéfice de l'exercice.....					718.345,29	1.971.196,79
					44.614.003,31	50.815.065,23

ANNEXE III

AVIATION DE VOYAGE

a) Il n'existe pas à l'heure actuelle de statistiques officielles et permanentes concernant l'aviation de voyage.

Cependant, d'une étude faite lors de l'élaboration du V^e Plan, il ressort :

— qu'en 1961, sur un total de 248.000 heures de vol effectuées en France sur des avions légers, 10.000 heures à peine concernaient l'aviation de voyage. Aucun des appareils sur lesquels elles avaient été faites ne possédait d'équipements de radio navigation VOR. 20 % étaient équipés de VHF ;

— qu'en 1964, sur un total de 440.000 heures de vol, 100.000 ont été consacrées au voyage. 50 % des appareils étaient équipés de VHF, 20 % de VOR.

En 1965, ce chiffre est passé à 130.000 pour un total de 460.000 heures de vol. Cette progression rapide se poursuit en 1966.

Pour faire face à cette évolution et permettre l'accomplissement des voyages aériens dans des conditions accrues de sécurité, le Secrétariat général à l'Aviation civile (Service de la Formation aéronautique) a été amené à prendre un certain nombre de mesures :

1° Une réforme des brevets et licences de pilotes privés d'avion est en cours actuellement, réforme ayant pour objet essentiel d'adapter les aptitudes des pilotes privés aux conditions de vol exigées par le voyage aérien et de leur faire acquérir les brevets leur donnant les prérogatives des pilotes habilités à effectuer des vols aux instruments (qualification I. F. R. privée). Un certain nombre de stages de radionavigation est prévu à cet effet dans les Centres nationaux du Service de la Formation aéronautique ;

2° Les constructeurs, à l'instigation des Pouvoirs publics orientent leurs études et leurs réalisations vers un appareil léger quadriplace, simple, rustique, mais susceptible d'être équipé des aides à la navigation nécessaires à l'accomplissement des voyages.

L'avion léger, n'est plus un appareil de sport mais un instrument de transport au même titre que l'automobile. D'où l'abandon de la recherche des performances pour l'amélioration de tout ce qui concourt au confort et à la sécurité ;

3° Le Secrétariat général à l'Aviation civile a été le promoteur des interventions tendant à faire prendre en considération l'aviation de voyage par les instances internationales.

Deux conférences organisées par l'O. A. C. I., l'une à Montréal, l'autre à Genève, ont étudié les moyens à mettre en œuvre pour permettre à l'aviation de voyage d'une part, de bénéficier des protections météorologiques et des aides à la navigation aérienne au même titre que l'aviation de transport et d'autre part, d'utiliser selon des normes qui restent à définir les voies aériennes fréquentées par les transports publics ;

b) Quantitativement, l'évolution du parc aérien de l'aviation privée et d'affaires est la suivante :

Le registre « Veritas » recensait au 1^{er} janvier 1965, 4.295 avions non affectés au transport public.

Au 1^{er} juin 1966, ce chiffre est de 4.489, soit une augmentation de 187 en dix-huit mois.

La France, dans ce domaine occupe la 2^e place derrière les U. S. A. (83.329) et avant le Canada (3.495), le Mexique (1.757) et l'Allemagne (1.546) ;

c) Les types d'appareils actuellement présentés sur le marché par les fabricants français ressortent du tableau ci-joint.

Tous sont des monomoteurs ;

d) L'aide apportée par l'Etat pour l'achat de ces avions est régie par les dispositions du décret n° 64-341 du 16 avril 1964.

Les primes d'achat sont accordées dans la limite du taux maximum de 40 % prévu pour les aéro-clubs agréés et de 15 % pour les autres bénéficiaires.

Il convient toutefois de préciser que la prime se compose, en réalité, de trois éléments fixes dont les tarifs sont établis par l'arrêté d'application :

1° Prime de catégorie, suivant qu'il s'agit d'un monoplace, d'un biplace, d'un triplace ou d'un quadriplace ;

2° Prime d'équipement, concernant les accessoires et certains équipements ;

3° Prime de puissance variant suivant qu'il s'agit d'un moteur construit dans l'un des pays membres de la Communauté européenne ou dans un pays étranger.

En fait, et compte tenu des augmentations de prix constatées dans l'industrie de l'Aviation légère, il est très rare que le montant de la prime atteigne le taux maximum de 40 %. Elle s'établit, en général, entre 35 et 38 %.

Un crédit de 4.000.000 de francs a été inscrit au chapitre 66-70, article 1^{er} du budget de 1966.

C'est un crédit de 4.250.000 F dont l'inscription est demandée au budget de 1967.

DESIGNATION	NOMBRE de places.	PUISSANCE en CV.	VITESSE de croisière en Km/heure.	RAYON d'action en Km.	PRIX (mai 1966).
Jodel D 120.....	2	90	190	1.100	34.900
Super Emeraude.....	2	100	210	1.000	45.000
DR 220.....	2 + 2	100	200	1.000	45.400
Rallye MS 880 B.....	3	100	175	1.000	49.000
D 150 Mascaret.....	2	100	215	1.600	51.250
Commodore MS 892..	4	150	200	1.000	63.900
DR 250.....	4	160	245	1.200	68.300
Horizon GY 80-150...	4	150	220	1.250	69.500
Commodore MS 893..	4	180	210	1.000	69.900
Mousquetaire D 140 C.	4 + 5	180	225	1.400	70.000
Baladou WA 41.....	4	180	245	1.500	79.000
Horizon GY 80-180...	4	180	240	1.300	82.000
Super IV WA 40.....	4	180	260	1.700	98.000

ANNEXE IV

AIDE A LA CONSTRUCTION DE MATERIEL AERONAUTIQUE

L'Etat peut favoriser la construction de matériel aéronautique civil français à l'aide de crédits provenant de deux sources différentes :

- le budget de l'Aviation civile ;
- les avances remboursables accordées en application de l'article V de la loi de finances rectificative pour 1963 (n° 63-1293 du 21 décembre 1963).

Aucune mesure nouvelle n'est intervenue à cet égard depuis 1965.

1. — Budget de l'Aviation civile.

Le budget de l'Aviation civile comporte deux chapitres 53-24 et 53-22 qui constituent des subventions à l'industrie aéronautique :

— le 53-24, intitulé « Participations de l'Aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes », sert au financement d'études, d'essais et d'outillages. La quasi-totalité des crédits correspondants est transférée à la Direction techniques des Constructions aéronautiques du Ministère des Armées avec un programme d'exécution d'ensemble, le S. G. A. C. n'en conservant qu'une fraction infime consacrée à des études prospectives ;

— le 53-2, intitulé « Expérimentation et essais d'utilisation du matériel aéronautique », constitue en fait un petit complément au 53-24, destiné à des expérimentations opérationnelles et géré directement par le Secrétariat général à l'Aviation civile.

2. — Article V.

Outre les interventions budgétaires classiques décrites ci-dessus, une nouvelle procédure d'aide à l'industrie aéronautique a été définie par l'article V de la loi de finances rectificative pour 1963.

Il s'agit, afin de permettre la présentation en temps utile de matériels aéronautiques sur les marchés étrangers, de conclure avec les entreprises intéressées des contrats comportant l'attribution d'avances pour couvrir partiellement les dépenses de liasses de présérie ou de série, de fabrication d'outillages et des préséries et, exceptionnellement, des opérations se situant à un stade technique antérieur.

Ces avances sont remboursables sur le produit des ventes des matériels concernés.

La dotation correspondante est inscrite au budget des charges communes du Ministère des Finances.

3. — Choix des programmes.

Les décisions sont prises, en dernier ressort, après une étude comparée des sommes à investir dans une opération donnée, de l'intérêt de celle-ci et de ses chances de réussite. Les critères suivants peuvent être dégagés :

a) On s'intéresse en priorité aux programmes visant à satisfaire des besoins nationaux, mais susceptibles d'intéresser également la clientèle étrangère, qu'il s'agisse des compagnies de transport ou de l'aviation légère et d'affaires ;

b) Les moyens disponibles sont concentrés sur un petit nombre d'opérations et en tout cas assez tôt dans le cours d'une étude, sur le meilleur projet ;

c) L'aide peut concerner, non seulement, des opérations susceptibles d'une réussite immédiate, mais aussi certaines opérations ayant des chances de déboucher dans un avenir plus lointain.

ANNEXE V

BUDGET DE L'A. S. E. C. N. A.

(Au titre de l'article 2 de la Convention de Saint-Louis.)

	1965	1966
	(En francs.)	
I. — Recettes :		
Redevances aéronautiques et divers.....	16.639.150	16.992.695
Participation de la France.....	43.553.365	43.553.365
Participation des Etats africains et malgache.....	13.121.178	17.166.294
Prélèvement sur le fonds de roulement.....	940.000	»
Aliénation d'immobilisations.....	60.000	126.000
Amortissements	2.200.000	3.200.000
Totaux	76.513.693	81.038.854
II. — Dépenses :		
Dépenses de fonctionnement.....	71.113.693	74.512.354
Immobilisations (opérations en capital).....	3.200.000	3.326.000
Provision pour amortissement.....	2.200.000	3.200.000
Totaux	76.513.693	81.038.354

Participation de la France aux dépenses d'infrastructure de l'A. S. E. C. N. A.

(En millions de francs.)

	1962	1963	1964	1965	1966	PREVISIONS 1967
I. — Engagements :						
1° Autorisations de programme ouvertes au budget de l'Aviation civile	28,6	25	20	13,92	18	16,5
2° Autorisations d'engagements données à l'A. S. E. C. N. A.	28,54	19,5	19,48	19,97	17,42	»
II. — Paiements :						
1° Crédits de paiement ouverts au budget de l'Aviation civile.....	15,73	24	23,87	12	12	19,5
2° Versements effectués à l'A. S. E. C. N. A. pour le règlement des opérations d'infrastructure.....	14,27	22,80	19,24	9	11,52	»

Liste des opérations inscrites dans le programme d'équipement financé sur la subvention d'investissement accordée à l'A. S. E. C. N. A. en 1966 et programme prévu à ce titre en 1967.

I. — PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT APPROUVÉ POUR 1966

Infrastructure :

Ivato : participation à l'aménagement de l'aérodrome..	4.000.000 (1)	
Douala : bloc technique et magasin.....	2.500.000	
Port-Etienne : bloc technique.....	1.100.000	
Garoua : renforcement de piste, taxiway et parking....	2.000.000	
Bâtiments divers, réévaluations et imprévus.....	2.400.000	
		12.000.000

Equipement électrique, balisage :

Réseau électrique et balisage Garoua.....	}	2.000.000
Balisage Fort-Lamy.....		
Deuxième tranche Ouagadougou.....		

Equipement radioélectrique :

ILS Port-Etienne et Cotonou.....	}	1.750.000
Blocs techniques Port-Etienne et Garoua.....		
Amélioration émission-réception et bureau central des télécommunications		

Matériel :

ILS	}	2.250.000
Matériel télégraphique.....		
Réseau phonie inter CIV.....		
Enregistreurs		
Balisage série		
Matériel incendie.....		

Total	18.000.000
--------------------	------------

II. — PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT PRÉVU POUR 1967

Equipement de sécurité aérienne :

Moyens radio en route, aide à l'atterrissage, véhicules incendie.....	6.000.000
---	-----------

Travaux d'infrastructure :

Transfert des installations techniques de l'aéroport de Douala.....	6.000.000
Travaux d'infrastructure nécessités par la mise en service des Caravelles	2.500.000
Bâtiments et divers.....	2.000.000

Total	16.500.000
--------------------	------------

(1) Opération engagée en totalité.