

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

## 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 1969, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,  
Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

### EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 26

**Transports.**

**II. — AVIATION CIVILE**

*Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Modeste Legouez, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 30),  
360 (tome XI) et in-8° 42.

Sénat : 39 (1968-1969).

---

Lois de finances. — Transports - Aviation - Aéronautique (industrie).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
Préambule .....	3
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le projet de budget de l'Aviation civile pour 1969.</i>	4
CHAPITRE II. — <i>L'infrastructure et l'exécution du V<sup>e</sup> Plan .....</i>	21
CHAPITRE III. — <i>Le Secrétariat général à l'Aviation civile .....</i>	27
CHAPITRE IV. — <i>La formation aéronautique .....</i>	32
CHAPITRE V. — <i>La construction aéronautique .....</i>	33
CHAPITRE VI. — <i>L'Aéroport de Paris.....</i>	46
CHAPITRE VII. — <i>Les compagnies aériennes françaises .....</i>	54
CHAPITRE VIII. — <i>Observations de la commission .....</i>	70
Annexes .....	75

---

Mesdames, Messieurs,

Beaucoup plus que les autres moyens de transport, le transport aérien subit actuellement une mutation très profonde, provoquée par l'accroissement des vitesses et la plus grande capacité des appareils. Cette mutation s'accompagne d'une progression du trafic, provoquée par l'élévation générale du niveau de vie, la baisse relative des tarifs, et aussi l'engouement accru pour ce mode de transport (1). Aussi, tant pour le matériel volant que pour les infrastructures, d'importants problèmes financiers se posent. D'autre part, les facteurs techniques et une protection météorologique plus étendue conditionnent la sécurité du transport, sécurité qui devient un problème de plus en plus important au moment où la capacité et le coût des appareils vont augmenter de façon considérable.

Le rapport économique et financier annexé au projet de loi de finances pour 1969 précise d'ailleurs que l'aviation civile est un des secteurs qui figurent parmi les priorités, soulignant qu'« *un nouvel effort est également prévu dans ce domaine en 1969 tant en ce qui concerne le fonctionnement que l'équipement, pour répondre à la très rapide croissance du trafic aérien* ».

L'analyse des propositions budgétaires va permettre d'examiner si elles répondent aux besoins résultant de l'accroissement du trafic, et de la sécurité nécessaire.

---

(1) Voir en annexe (n° 1) des statistiques sur la croissance du trafic aérien.

## CHAPITRE PREMIER

### LE PROJET DE BUDGET DE L'AVIATION CIVILE POUR 1969

Les dotations pour 1969, avec l'indication des pourcentages de variation, sont rassemblées dans les tableaux suivants, qui développent les titres, dont le Parlement est appelé à voter les mesures nouvelles, à raison de :

Titre III.....	33.293.355 F
Titre IV.....	— 11.040.239
Titre V :	
Autorisations de programme.....	1.165.755.000
Crédits de paiement.....	551.613.000
Titre VI :	
Autorisations de programme.....	22.750.000
Crédits de paiement.....	14.199.000

## I. — Dépenses ordinaires.

	CREDITS votés pour 1968.	CREDITS PREVUS POUR 1969			DIFFERENCES entre 1968 et 1969.	
		Mesures acquises.	Mesures nouvelles.	Total.	En valeur absolue.	En pourcentage.
<b>TITRE III. — MOYENS DES SERVICES</b>						
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité :						
Totaux pour la première partie .....	218.980.707	+ 9.063.179	+ 12.071.920	240.115.806	+ 21.135.099	+ 9,7
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales :						
Totaux pour la troisième partie .....	26.237.422	+ 2.414.059	+ 929.002	29.580.483	+ 3.343.061	+ 12,7
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services :						
Totaux pour la quatrième partie .....	122.179.668	— 1.975.700	+ 19.096.816	139.300.784	+ 17.121.116	+ 14
Cinquième partie. — Travaux d'entretien :						
Totaux pour la cinquième partie .....	13.683.435	»	+ 1.177.617	14.861.052	+ 1.177.617	+ 8,6
Septième partie. — Dépenses diverses :						
Totaux pour la septième partie .....	1.500.000	»	+ 18.000	1.518.000	+ 18.000	+ 1,2
Totaux pour le titre III .....	<u>382.581.232</u>	<u>+ 9.501.538</u>	<u>+ 33.293.355</u>	<u>425.376.125</u>	<u>+ 42.794.893</u>	<u>+ 11,2</u>
<b>TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES</b>						
Première partie. — Interventions politiques et administratives :						
Totaux pour la première partie .....	65.324.157	»	— 11.730.239	53.593.918	— 11.730.239	— 17,9
Troisième partie. — Action éducative et cultu- relle .....						
Totaux pour la troisième partie .....	5.632.750	»	+ 160.000	5.792.750	+ 160.000	+ 2,8
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions .....						
Totaux pour la quatrième partie .....	3.393.000	»	+ 440.000	3.833.000	+ 440.000	+ 13
Cinquième partie. — Action économique : Sub- ventions aux entreprises d'intérêt national :						
Totaux pour la cinquième partie .....	26.230.000	»	+ 90.000	26.320.000	+ 90.000	+ 0,3
Totaux pour le titre IV .....	<u>100.579.907</u>	<u>»</u>	<u>— 11.040.239</u>	<u>89.539.668</u>	<u>— 11.040.239</u>	<u>— 11</u>
Totaux pour les titres III et IV .....	<u>483.161.139</u>	<u>+ 9.501.538</u>	<u>+ 22.253.116</u>	<u>514.915.793</u>	<u>+ 31.754.654</u>	<u>+ 6,6</u>

II. — Dépenses en capital.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1968.	Prévues pour 1969.	Différences.		Votés pour 1968.	Prévus pour 1969.	Différences.	
			En valeur absolue.	En pour- centage.			En valeur absolue.	En pour- centage.
<b>TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT</b>								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications :								
Totaux pour la troisième partie....	952.380.000	1.106.000.000	+153.620.000	+ 16,1	954.000.000	1.076.200.000	+122.200.000	+ 12,8
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie.....	31.000.000	24.000.000	— 7.000.000	— 22,6	37.500.000	24.000.000	— 13.500.000	— 36
Septième partie. — Equipements admi- nistratifs et divers .....	Mémoire.	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»	»
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole.								
Totaux pour la huitième partie....	35.000.000	35.755.000	+ 755.000	+ 2,2	40.000.000	47.000.000	+ 7.000.000	+ 17,5
Totaux pour le titre V .....	1.018.380.000	1.165.755.000	+147.375.000	+ 14,5	1.031.500.000	1.147.200.000	+115.700.000	+ 11,2
<b>TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT</b>								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications ....	1.535.000	650.000	— 885.000	— 57,7	1.600.000	765.000	— 835.000	— 52,2
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie ....	6.600.000	6.600.000	»	»	6.000.000	7.000.000	+ 1.000.000	+ 16,7
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole .....	16.500.000	15.500.000	— 1.000.000	— 6,1	22.000.000	17.000.000	— 5.000.000	— 22,7
Totaux pour le titre VI .....	24.635.000	22.750.000	— 1.885.000	— 7,7	29.600.000	24.765.000	— 4.835.000	— 16,3
Totaux pour les dépenses en capital.	1.043.015.000	1.188.505.000	+145.490.000	+ 13,9	1.061.100.000	1.171.965.000	+110.865.000	+ 10,4

L'ensemble des crédits demandés pour l'Aviation civile s'élève donc, pour 1969, à 1.686.880.793 F, à raison approximativement d'un tiers pour les dépenses ordinaires et de deux tiers pour les dépenses en capital.

Le pourcentage d'augmentation des dépenses totales d'une année sur l'autre s'établit à 9,2 % : 6,6 % pour les dépenses ordinaires et 10,4 % pour les dépenses en capital.

L'accroissement de la part du budget d'investissement est donc sensible. C'est ainsi que notamment le chapitre 53-24 « *Participation de l'Aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes* », qui finance les programmes tels que celui de Concorde, représente un pourcentage de plus de la moitié (52,5 %) de l'ensemble des crédits de l'Aviation civile, atteignant 0,6 % du budget total de l'Etat.

Quant au chapitre 53-90 « *Equipement des aéroports et routes aériennes* », il représente lui aussi une masse importante, bien que moins considérable : 9,8 % de l'ensemble des crédits de l'Aviation civile.

Les principales modifications sont fonction de l'expansion du trafic aéronautique et du progrès des techniques ; en ce qui concerne les *Moyens des services* on relève :

— un renforcement des moyens généraux de l'aviation civile .....	+	5	millions de francs.
— un renforcement des services de la navigation aérienne .....	+	11	— —
— un relèvement des dotations prévues pour la météorologie nationale.	+	6	— —
— l'ajustement des besoins des bases aériennes .....	+	3	— —
— l'extension des moyens destinés à la formation aéronautique .....	+	8	— —

Les dépenses de personnel sont majorées de 10 %, celles de matériel augmentent de 14 %, alors que les travaux d'entretien progressent de 8,6 %.

Quant aux *interventions publiques*, elles sont en diminution de 11 %, cette diminution étant imputable essentiellement à la disparition de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie (O. G. S. A.), qui conduit à la suppression de la subvention antérieure de 12 millions de francs.

Parmi les *dépenses en capital*, les transferts, communications et télécommunications connaissent un important accroissement, avec 122 millions, soit 12,8 % s'appliquant essentiellement à la participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes, d'une part, et à l'équipement des aéroports de la métropole. Les investissements hors de la métropole exécutés par l'Etat progressent de façon importante, avec une majoration de 17,5 %.

Parmi les subventions d'investissement accordées par l'Etat, la principale modification concerne la formation aéronautique, avec 16,7 % d'accroissement, les autres parties étant en diminution.

Après cet examen général, il convient de procéder à l'analyse détaillée des dispositions proposées.

## I. — Les dépenses ordinaires.

### A. — LES MOYENS DES SERVICES

*Les mesures acquises*, qui traduisent l'extension en année pleine d'avantages financiers obtenus au cours de l'année 1968, appliquent des dispositions réglementaires et retracent les modifications intervenues en matière de statut, n'appellent pas d'observations particulières.

*Les mesures nouvelles* se montent à 33.293.355 F, en majoration de 11,2 %, portant l'ensemble des « Moyens des services » à 425.376.125 F.

L'accroissement du trafic aérien qui se poursuit à un rythme annuel supérieur à celui qui avait été retenu comme probable lors de l'élaboration du V<sup>e</sup> Plan (12 à 13 % contre 10 % prévus) ainsi qu'en font foi les statistiques du trafic des aérodromes et celles des appareils contrôlés en vol (1), expliquent les mesures nouvelles.

Les principales mesures concernent :

1° *Des créations d'emploi* liées essentiellement à l'expansion du trafic : on note 442 créations et 78 suppressions, soit un chiffre de créations net de 364.

---

(1) Voir annexe 1.

Ces mesures concernent :	Emplois créés.
— l'administration centrale, comme corollaire des moyens supplémentaires d'ensemble en personnels techniques, en matériels et installations.....	12
— le personnel administratif dans les services extérieurs et de sécurité incendie.....	70
— la navigation aérienne où les impératifs de sécurité imposent la mise en place de nouveaux secteurs de contrôle, et l'utilisation de matériels de plus en plus complexes entraînant le renforcement de personnel technique de haut niveau, dans les centres de contrôle régionaux et les aérodromes (10 ingénieurs de la navigation aérienne, 25 ingénieurs des travaux de la navigation aérienne, 75 officiers contrôleurs de la circulation aérienne, 79 électroniciens de la sécurité aérienne).....	189
— le personnel technique de la météorologie, dans un domaine où les besoins sont directement influencés par le développement du trafic aéronautique.....	61
— le personnel technicien et ouvrier pour les bases aériennes .....	30
— le personnel d'instruction pour le centre école de Saint-Yan et les centres de Montpellier, Muret et Challes-Eaux, en fonction de l'augmentation importante du nombre d'élèves pilotes.....	15
— un poste de pilote supplémentaire pour les essais en relation avec la mise en exploitation de l'avion supersonique Concorde.	

2° *Les dépenses de matériel et de fonctionnement.*

Leur ajustement est commandé par la mise en œuvre de matériels et d'installations nouvelles réalisés ou mis en place dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan ; il est aussi fonction de besoins nouveaux qu'il importe de couvrir, particulièrement dans le domaine des télécommunications, pour se conformer aux recommandations des organisations internationales, notamment en matière de météorologie.

On note des augmentations sensibles pour :

— l'accroissement des besoins au niveau de l'administration centrale, où l'incidence de l'expansion de l'aviation se fait sentir (missions, traductions, études économiques, statistiques)..	+ 290.000 F.
— la réfection du standard téléphonique de l'immeuble du Secrétariat général (des développements ultérieurs sont consacrés à ce problème immobilier (1) .....	+ 216.000
— l'achat et l'entretien de véhicules automobiles, afin notamment d'atteindre progressivement le rythme de renouvellement souhaitable de 1/7 par an .....	+ 527.000
— l'accroissement des installations techniques et des équipements électroniques; les mesures de la navigation aérienne étant ceux dont les besoins subissent le plus immédiatement la répercussion de l'essor du trafic aéronautique.	+ 5.500.000
— le maintien de nos engagements internationaux dans le domaine des services de sauvetage en mer et à terre (2) .....	+ 555.000

---

(1) Voir chapitre III.

(2) L'action du S. A. R. (Search and Rescue) consiste essentiellement dans la recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse ou en difficulté évoluant à l'intérieur d'une zone dite de juridiction aérienne.

Actuellement cette mission fondamentale est élargie à la recherche et au sauvetage de tout navire de surface et toute personne en détresse.

La mission de la France s'étend dans ce domaine au territoire métropolitain, aux zones maritimes de l'Atlantique et de la Méditerranée, aux régions correspondantes des T. O. M. et des D. O. M. ainsi qu'à celles des Etats africains francophones dans les conditions définies par des accords particuliers qui ont été passés avec les Etats suivants :

- Espagne et Italie (1957) ;
- Brésil et Guyane (ex-britannique et Surinam) (mars 1966) ;
- Etats-Unis (octobre 1965) ;
- Mauritanie (Juin 1961) ;
- Mali (Juin-septembre 1960) ;
- Sénégal (décembre 1966, juin 1967) ;
- Côte-d'Ivoire, Haute Volta, Niger, Dahomey (avril 1961) ;
- Tchad, Centre Afrique, Congo-Brazzaville (juillet 1960) ;
- Gabon (avril 1960) ;
- Madagascar (juin 1960) ;
- Maroc (1963).

Le service S. A. R. français proprement dit dispose de 6 Lockheed L. 749 Constellation stationnés à Toulouse-Francazals, acquis et entretenus par le Secrétariat général à l'Aviation civile; leurs équipages sont fournis et entretenus par l'Armée de l'Air.

Un appareil est en permanence détaché à Dakar depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1967 en vertu de la convention franco-sénégalaise du 22 décembre 1966.

D'autre part, la Polynésie étant hors de portée des appareils Constellation S. A. R., la totalité des responsabilités S. A. R. de l'espace aérien correspondant a été confiée sous contrat à la compagnie R. A. I. (Réseau aérien interinsulaire).

Les crédits demandés correspondent :

a) A la réfection des réservoirs structuraux des Constellation : il est nécessaire d'entreprendre la revision totale des appareils les plus déficients, et le crédit inscrit doit permettre d'effectuer, dans une première étape, cette opération sur deux appareils.

b) Le montant actuel de la convention conclue avec la compagnie R. A. I. (Réseau aérien interinsulaire) en Polynésie (100.000 F) ne permet plus à cette compagnie d'effectuer les prestations prévues étant donné l'augmentation du prix de revient, à l'heure de vol, des appareils mis en œuvre. Le crédit inscrit doit permettre de porter le montant de cette convention à 150.000 F.

c) Les appareils S. A. R. en mission ou en exercice de navigation à longue portée sont astreints à payer des redevances d'atterrissage, d'escale ou de survol pour lesquelles aucun crédit n'est jusqu'alors inscrit au budget. Le crédit demandé a pour but de combler cette lacune.

— l'augmentation des frais de fonctionnement de l'Ecole nationale de l'aviation civile à la suite de son transfert à Toulouse..... + 500.000 F.

— la météorologie nationale, en liaison avec l'augmentation des charges en vue de la préparation des vols supersoniques et l'étude des retombées radioactives ..... + 3.077.000

— les observations météorologiques, les recommandations de l'O. M. M. et de l'O. A. C. I. visant à ce que soient comblées des lacunes du réseau au sol et en altitude ..... + 691.000

— les bases aériennes ..... + 615.000

— des travaux d'entretien pour certains immeubles de l'aviation civile et des installations techniques des bases aériennes ..... + 1.500.000

— l'organisme de contrôle en vol (1) .... + 35.000

— la formation aéronautique..... 6.416.000

---

(1) Les membres de l'O. C. V., actuellement au nombre de six, sont tous des commandants de bord appartenant aux grandes compagnies aériennes françaises et ayant une grande expérience de tous les problèmes du transport aérien.

Dans la plupart des cas, ils ne sont à la disposition de l'administration qu'à temps partiel et continuent d'assurer un service au sein de leur compagnie. C'est pourquoi leur rémunération n'est qu'en partie à la charge de l'Etat.

Leur activité est, dans une très large mesure, une activité en vol. De plus, la plupart des rapports et avis qui leur sont demandés par le Secrétaire général à l'aviation civile nécessite l'exécution préalable de vols particuliers; il en est ainsi notamment des avis qu'ils sont appelés à donner sur des matériels en étude et sur les programmes d'instruction des pilotes de transport sur les nouvelles machines...

L'arrivée au centre-école de Saint-Yan et aux deux nouveaux centres de formation de Montpellier et de Muret de promotions d'élèves pilotes doublées par rapport à celles qui étaient formées jusqu'à présent nécessite de prévoir les moyens correspondants en heures de vol.

## B. — LES INTERVENTIONS PUBLIQUES

Leur montant total est de 89.539.668 F, les mesures nouvelles manifestant une diminution de 11.040.239 F, soit une réduction en pourcentage de 11 %.

Cette réduction est provoquée essentiellement par la dissolution de l'O. G. S. A. (Organisme de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie), intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 1968. L'assistance aéronautique à l'Algérie est poursuivie, mais dans le cadre de la coopération technique, relevant du Ministère des Affaires étrangères.

Cette suppression de crédits est accompagnée, au même chapitre, d'une demande de crédits de 500.000 F, représentant la participation de l'Etat à la mise en place d'une société d'économie mixte, groupant l'Etat, les organismes publics et les entreprises privées intéressés aux études et au développement à l'étranger des matériels et procédés français dans le domaine de l'aviation civile. Cette création répond à un besoin général de modernisation des équipements aéronautiques au sol ainsi que des services d'exploitation ; nombre d'Etats, qui ne disposent pas des moyens techniques nécessaires, font appel au concours d'autres pays, dont la France ; d'où la création de cette société d'économie mixte, pour laquelle la somme demandée au budget correspond à la prise en charge par l'Etat des frais fixes d'installation.

---

*(Suite de la note de la page précédente.)*

C'est à ce titre, par exemple, que les contrôleurs doivent voler actuellement sur Caravelle pour la mise au point de l'atterrissage tous temps, sur Boeing 707 pour définir l'utilisation des plateformes à inertie, sur Mirage III pour préparer l'utilisation de Concorde.

L'expansion des compagnies, la multiplication des lignes et les progrès des matériels se traduisent dans ces conditions, pour l'organisme du contrôle en vol, par une augmentation et une diversité plus grande des missions qu'il doit assurer. Quant aux moyens matériels mis par l'administration à sa disposition pour assurer l'entraînement des contrôleurs, il est nécessaire de les renforcer en fonction de la diversification des types d'appareils utilisés par les compagnies ; l'entraînement des pilotes de l'O. C. V. doit avoir lieu sur un plus grand nombre de types d'avion.

D'autres subventions sont en augmentation, notamment :

— pour le Condominium des Nouvelles-Hébrides, une participation au fonctionnement du service radio-électrique ..... + 30.000 F.  
et du service météorologique..... + 30.000

— la subvention représentant la contribution au budget de l'aéroport de Bâle - Mulhouse, établissement public franco-suisse, comme conséquence de l'augmentation des effectifs de la navigation aérienne, rendue nécessaire par l'accroissement du trafic ..... + 90.000

— la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de l'Institut du transport aérien, association internationale qui constitue un centre d'information permanente de documentation et d'étude, pour l'ensemble de ses adhérents, tant Français qu'étrangers, parmi lesquels le Secrétariat général à l'Aviation civile. Par ailleurs l'I. T. A., qui participe à de nombreuses réunions internationales, constitue un élément efficace de diffusion de la technique française en matière aéronautique ;

— les dépenses afférentes au dégrèvement des carburants. Sont bénéficiaires du dégrèvement, essentiellement les transports réguliers de presse par les compagnies Air France (Bréguet) et Trans-Union (DC-6) ;

— des subventions allouées aux associations pratiquant l'initiation aéronautique, telles que la Fédération nationale aéronautique française, la Fédération nationale de parachutistes français, l'Aéro-club de France.

Nous nous plaisons à souligner l'importance de cette formation aéronautique élémentaire, qui touche plus de quatre millions de jeunes de onze à quatorze ans et près de quatre millions de quinze à dix-neuf ans.

\*  
\* \*

## II. — Les dépenses en capital.

Les autorisations de programme subissent une forte hausse de 13,9 %, en augmentation de 145.490.000 F, les crédits de paiement progressant de 10,4 %, leur montant étant porté à 1.171.965.000 F.

### A. — LES PROGRAMMES DE RECHERCHES ET D'ÉTUDES

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En francs.)	
	1968	1969
CHAPITRE 53-21. — Etudes et recherches .....	16.330.000	15.800.000
CHAPITRE 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisa- tion de matériel aéronautique .....	7.750.000	7.750.000
CHAPITRE 53-24. — Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes .....	787.000.000	914.000.000

1° Le *chapitre 53-21* comporte des dotations consacrées aux programmes expérimentaux et à la recherche, dans des domaines spécifiques à la construction aéronautique civile :

- études économiques telles que, notamment, analyse de données statistiques et préparation du Plan ;
- recherches relatives à la sécurité des transports aériens ;
- études sur le matériel de radionavigation et application de techniques nouvelles aux équipements de la navigation aérienne ;
- recherche scientifique en matière de météorologie spatiale.

2° Les crédits du *chapitre 53-22* correspondent à des expérimentations opérationnelles et essais de matériel volant et de matériel pour la navigation aérienne, les marchés étant passés notamment avec la Société Nord-Aviation, la Société d'instrumentation Schlumberger, la Compagnie nationale Air France et I. B. M.

3° Le *chapitre 53-24* constitue la grosse masse de ce budget puisqu'il représente 52,5 % des crédits de l'aviation civile, et 0,6 % du total du budget de l'Etat.

La quasi-totalité des crédits est d'ailleurs transférée à la Direction technique des constructions aéronautiques du Ministère des Armées, le Secrétariat général à l'Aviation civile n'en conservant qu'une fraction minime, consacrée à des études prospectives.

Pour 1969, figurent 893 millions de francs en autorisations de programme.

Il s'agit :

a) De la poursuite du programme « Concorde » qui dépasse 7 milliards de francs (hors taxe) aux conditions de janvier 1968, soit 5 milliards de francs (taxes comprises) pour la part française, dont 2 déjà dépensés. Un chapitre spécial de ce rapport (n° V) est consacré à ce programme, comme à l'ensemble de la situation de l'industrie aéronautique ;

b) De prévisions de crédits pour Air-Bus.

Dans l'hypothèse où les conversations entre les responsables français, britanniques et allemands, qui doivent se poursuivre au cours du mois de décembre conduiraient à ne pas réaliser cette opération, le Gouvernement a mis à l'étude d'autres programmes indépendants des projets internationaux, tels que l'avion Mercure, biréacteur court-courrier.

Le chapitre 53-24 comporte également en autorisations de programme :

a) 5 millions pour des études et développements des matériels de l'aviation légère ;

b) 14 millions pour des études sur les solutions de réduction des bruits de jet et compresseurs des moteurs à réaction ;

c) 2 millions pour la mise au point d'un appareil à coefficients variables, c'est-à-dire permettant de simuler le comportement en cas de panne d'avions comme le Concorde, le Boeing 747 ou l'Air-Bus, en vue de l'entraînement des équipages des futurs avions de transport civil.

B. — LES PROGRAMMES D'ACHAT DE MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En francs.)	
	1968	1969
CHAPITRE 53-20. — Equipement de l'aviation civile en matériel aéronautique .....	1.750.000	4.750.000
CHAPITRE 56-70. — Formation aéronautique. — Equipement .....	16.000.000	17.000.000
CHAPITRE 63-20. — Subvention pour l'achat de matériel aéronautique et pour travaux d'équipement de l'institut du transport aérien .....	1.535.000	650.000
CHAPITRE 66-70. — Formation aéronautique. — Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction .....	6.100.000	6.100.000

Pour le *chapitre 53-20*, les crédits se rapportent à trois opérations :

a) *Acquisition d'un appareil Nord 262* : 3.500.000 F.

Cet appareil, qui sera équipé en classe volante de navigation est destiné à remplacer un des deux Douglas DC 3 utilisés jusqu'à présent par l'école nationale de l'aviation civile pour l'enseignement en vol et les exercices de navigation indispensables à cet enseignement.

b) *Achat d'un avion bimoteur léger* : 630.000 F.

L'acquisition de plusieurs appareils est envisagée pour répondre aux besoins des trois grandes directions de l'aviation civile outre-mer (Antilles/Guyane, Nouvelle-Calédonie et Polynésie) dans les domaines suivants : liaisons, reconnaissance des sites, enquêtes accident, opérations de recherches, sauvetages et essais de procédure. Un premier appareil est demandé au budget de 1969.

c) *Equipement de bord pour les avions laboratoires* affectés au contrôle en vol des aides radioélectriques de la navigation aérienne (matériels de réception, d'enregistrement et de dépouillement des essais, bancs de mesures et d'enregistrement) : 600.000 F.

Parmi les autorisations de programme du *chapitre 56-70*, relevons :

— 300.000 F pour l'achat de matériel d'aéromodélisme qui est, par excellence, l'instrument éducatif de l'initiation aéronautique de la jeunesse ; près de 100.000 jeunes sont intéressés ;

— 8.500.000 F pour l'achat de matériel aéronautique pour les centres nationaux et l'entraînement des personnels des corps techniques de la navigation aérienne ; ces matériels sont les suivants :

a) *Monomoteurs de perfectionnement ZLIN 326* : ces appareils étant destinés à la poursuite de la modernisation et de l'uniformisation du parc, commencée il y a quatre ans. Avec les 18 machines dont l'acquisition est prévue, le nombre des appareils de ce type en service dans les centres de Challes, Carcassonne et Muret atteindra 50, nombre suffisant pour assurer les 16.000 heures de vol annuelles prévues et pour remplacer les 65 Stamps SV-4 précédemment utilisés, dont le coût d'exploitation est plus élevé ;

b) *Morane-Saulnier 892* : 10 unités sont prévues pour remplacer les 26 « Nord 1.101 » de la génération 1946-47, afin d'entraîner dans de meilleures conditions les pilotes des corps techniques ;

c) *Planeurs* : monoplaces de performance pour le remplacement de 17 « Breguet 901 », interdits de vol depuis deux ans ;

d) *Rechanges pour les 75 monomoteurs MS 733* ;

e) *Equipements radio* pour l'achèvement de la mise aux normes des appareils du service (30 MS 733-50, avions largeurs) et des « ZLIN » dont l'acquisition est prévue en 1969 ;

f) *Quinze appareils Morane-Saulnier 893*, pour la poursuite du programme de modernisation d'un parc de remorqueurs ayant plus de vingt ans d'âge en moyenne ;

g) *Parachutes* : il s'agit, d'une part, de parachutes de saut (1/5 du programme d'achats prévu au V<sup>e</sup> Plan), d'autre part, de la poursuite de l'opération de remplacement, entreprise dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan, des parachutes de sauvetage équipant les planeurs du S. G. A. C.

Les crédits du *chapitre 63-20* sont destinés à la participation de l'Etat à l'achat et l'exploitation par la compagnie Air France d'appareils « Breguet 763 », les pouvoirs publics s'étant engagés

à supporter les charges financières correspondant à 40 % du prix des appareils, en raison de leur achat à des prix considérés comme supérieurs aux prix moyens mondiaux d'appareils similaires.

La dotation inscrite au *chapitre 66-70* : « Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction » permet d'allouer chaque année, aux aéro-clubs, des primes d'achat pour les matériels d'instruction : avions, planeurs, parachutes, acquis dans certaines conditions.

La suppression en 1968 du dégrèvement des carburants assortie corrélativement de l'extension du régime des bourses en faveur des jeunes fait prévoir à brève échéance, la nécessité pour les aéro-clubs de procéder à des achats plus importants en appareils biplaces d'école ou d'entraînement.

C. — LES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En francs.)	
	1968	1969
CHAPITRE 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole .....	139.550.000	163.700.000
CHAPITRE 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole .....	35.000.000	35.755.000
CHAPITRE 66-71. — Formation aéronautique. — Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien .....	500.000	500.000
CHAPITRE 68-90. — Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar .....	16.500.000	15.500.000

Le *chapitre 53-90* concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes en métropole. Il montre les efforts réalisés pour l'équipement des aérodromes. L'opération la plus notable est celle de Lyon—Satolas : pour des besoins d'aménagement du territoire, il est apparu nécessaire de prévoir le déplacement de Lyon-Bron. Il s'agit d'une opération importante, réalisée à cheval sur les V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plans. Les 9 millions d'autorisations de

programme constituent une fraction des crédits d'acquisition des 11 hectares de terrain nécessaires, l'ensemble de l'opération, de l'ordre de 250 millions pour l'acquisition et l'aménagement devant aboutir, pour le début de l'année 1974, en raison de la croissance du trafic de Lyon : le palier de 2 millions de passagers par an doit être atteint en 1973.

D'autres opérations importantes sont prévues notamment pour Marseille, où les travaux consistent à renforcer une partie des pistes et pour Nice, où l'allongement de la piste doit avoir lieu dans le lit du Var.

Le *chapitre 58-90* est consacré à l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole.

Les crédits destinés à l'Outre-Mer sont très sensiblement moins importants que ceux de la Métropole et risquent bien d'être insuffisants, le total des crédits n'étant que de 47 millions.

L'effort essentiel est porté sur les territoires du Pacifique, pour la poursuite et l'achèvement de travaux antérieurement entrepris.

Le programme d'infrastructure du *chapitre 56-70* se rapporte aux opérations suivantes :

a) pour les acquisitions immobilières, un complément de crédits en vue de l'acquisition des terrains d'emprise de deux aérodromes (Château-Landon et Ezy-sur-Eure), prévus pour la décentralisation du vol à voile dans la région parisienne ;

b) travaux consistant dans la poursuite d'opérations en cours, l'adaptation de l'infrastructure aux besoins de centres nationaux, et la participation à certains éléments d'infrastructure.

Le *chapitre 66-71* concerne la subvention aux collectivités locales pour l'aménagement d'aérodromes.

Le crédit de 500.000 F correspond exactement aux prévisions du V<sup>e</sup> Plan dans le domaine de la participation de l'Etat à l'aménagement de ces aérodromes. Il est égal d'autre part à celui qui a été ouvert au budget de 1968 (1).

---

(1) L'aide de l'Etat est accordée après avis de la Commission de l'aviation légère complétée par les représentants du Ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressés et du Ministre chargé du Budget. Le montant de la subvention ne peut dépasser ni 120.000 F (plafond fixé par arrêté interministériel), ni 30 % des charges d'équipement incombant au créateur de l'aérodrome. En moyenne, les subventions allouées représentent 10 à 15 % de ces charges.

Le chapitre 68-90 concerne la participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'A. SEC. N. A. (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar), après accord sur un programme d'investissement. Pour 1969, les dotations correspondent au programme suivant :

OPERATIONS	AUTORISATION DE PROGRAMME
	(En francs.)
<b>EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ AÉRIENNE</b>	
1° <i>Electricité balisage</i> .....	2.000.000
— Centrales de secours de Port-Etienne.	
— Balisages haute intensité à Brazzaville.	
— Réaménagement réseaux télécommande et énergie.	
2° <i>Radioélectricité</i> .....	2.000.000
— Equipement bloc technique Douala.	
— Couverture VHF à grande distance (poursuite du programme).	
3° <i>Matériel</i> .....	1.500.000
— Equipement télégraphique.	
— Matériel émission-réception HF et VHF.	
— Indicateurs lumineux d'angle d'approche.	
<b>GÉNIE CIVIL</b>	
1° Transfert des installations de Douala .....	2.000.000
2° Rechargement de la piste de Brazzaville .....	3.000.000
3° Renforcement de la piste de Cotonou .....	800.000
4° Construction de 4 nouveaux postes de stationnement .....	2.400.000
5° Bâtiments et aménagements divers .....	1.300.000
6° Réfections partielles de pistes, parkings et taxiways .....	500.000
	15.500.000

## CHAPITRE II

### L'INFRASTRUCTURE ET L'EXECUTION DU V<sup>e</sup> PLAN

Après l'examen des crédits budgétaires pour 1969, auquel il vient d'être procédé, il y a lieu d'examiner quel sera, à la fin de la quatrième année du Plan quinquennal, l'état d'avancement des réalisations.

Cet état est donné par le tableau suivant pour la *métropole*. Si les objectifs sont réalisés en ce qui concerne les bases, et même au-delà, les transports aériens, on note un retard, à vrai dire léger, pour la navigation aérienne, la météorologie, la formation aéronautique, le pourcentage général ne s'établissant qu'à 74,5 %, souffrant sans doute de la concurrence de « Concorde ».

Le pourcentage des réalisations des collectivités est plus élevé, puisqu'il s'établit à 92 %.

Ce pourcentage d'ensemble s'établira à 77,5 %, mais, si l'on tient compte des hausses de prix intervenues ou à intervenir, on doit constater que le Plan, à l'issue de ses quatre premières années, ne sera « physiquement » réalisé qu'à 65 %.

Infrastructure aéronautique et services

I. —

RUBRIQUES	PREVISIONS du V <sup>e</sup> Plan. (a)	1966 — Autorisations de programme. (b)	1967 — Autorisations de programme. (c)
<b>I. — BUDGET DE L'ÉTAT</b>			
Chapitre 56-40. — Ecoles et stages E. N. A. C.....	66,0	14,88	17,90
Chapitre 57-90. — Immeuble du S. G. A. C.....	32,4	»	»
Chapitre 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes :			
Art. 1 <sup>er</sup> . — Bases aériennes.....	163,5	27,57	26,66
Art. 2-3. — Navigation aérienne.....	425,9	69,24	74,28
Art. 4. — Météorologie nationale.....	104,6	16,78	17,79
Chapitre 6320. — Transports aériens (subvention)..	7,2	3,30	1,80
Chapitre 5670. } Chapitre 6670. } Formation aéronautique..... Chapitre 6671. }	120,4	20,34	20,60
Sous-total I (Etat).....	920,0	152,11	159,03
<b>II. — COLLECTIVITÉS ET DIVERS</b>			
Fonds de concours et dépenses directes :			
Bases aériennes (1).....	138,0	34,42	35,51
Formation aéronautique.....	42,0	7,99	8,26
Sous-total II.....	180,0	42,41	43,77
<b>III. — TOTAL DES ENGAGEMENTS (I + II).....</b>	<b>1.100,0</b>	<b>194,52</b>	<b>202,80</b>
dont :			
Bases aériennes.....	301,5	61,99	62,17
Formation aéronautique.....	162,4	28,33	28,86
<b>IV. — AÉROPORT DE PARIS</b>			
		<b>ENGAGEMENTS</b>	
Orly.....	343,5	61,8	139,2
Roissy.....	497,2	89,0	121,4
Autres opérations d'équipement.....	146,3	28,1	27,5
Total IV.....	987,0	178,9	288,1

(1) Evaluation.

(2) Résultat peu significatif en raison de la revision du programme de l'Aéroport de Paris.

de l'aviation civile. — Engagements.

Métropole.

1968 — Autorisations de programme. (d)	ENSEMBLE 66 + 67 + 68 (e) = b + c + d	AVANCEMENT à fin 1968. $\frac{e}{a}$ %	1969 — Autorisations de programme demandées. (g)	TOTAL (e + g). (h)	AVANCEMENT à fin 1969. $\frac{h}{a}$ %
15,00	47,78	72,0	7,00	54,78	80 %
»	»	»	0	0	0
30,70	84,93	52,0	46,00	130,93	80 %
90,60	233,52	54,8	92,80	326,32	77 %
18,85	53,42	51,2	24,90	78,32	74,5 %
1,53	6,63	92,0	0,65	7,28	101 %
22,60	63,54	52,8	23,60	87,14	73 %
178,68	489,82	53,2	194,95	684,77	74,5 %
28,00	97,93	71,0	34,00	131,93	94,5 %
8,63	24,88	59,3	8,85	33,73	80,5 %
36,36	122,81	68,3	42,85	165,66	92 %
215,31	612,63	55,7	237,80	850,43	77,5 %
58,70	182,86	61,7	80,00	262,86	87 %
31,23	88,42	54,4	32,45	120,87	74,5 %
<b>ENGAGEMENTS</b>					
200,3	401,3	117 %			
79,0	289,4	58 %	530,0	1.319,0	
42,7	98,3	67 %			
322,0	789,0	(2)	530,0	1.319,0	(2)

La situation d'ensemble est plus satisfaisante pour l'*outre-mer*, puisque le pourcentage général s'établit à 83,4 %, les objectifs étant réalisés pour la météorologie et au-delà pour la navigation aérienne ; mais les bases accusent un fléchissement qui s'explique par la relative modicité des crédits, que nous avons soulignée.

II. — *Outre-mer.*

SERVICES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME					DEGRE DE REALISATION DU V <sup>e</sup> PLAN					
	Montant total du Plan.	Accordées en 1966.	Accordées en 1967.	Accordées en 1968.	Demandées pour 1969.	Fin 1967.		Fin 1968.		Fin 1969.	
						Cumul des autorisations de programme.	Pourcentage.	Cumul des autorisations de programme.	Pourcentage.	Cumul des autorisations de programme.	Pourcentage.
(En millions de francs.)											
Bases aériennes.....	131,7	(1) 42	22	18	20,5	64	48,6	82	62,2	102,5	77,8
Navigation aérienne.	47,5	16	11	11	10	27	56,8	38	80,0	48	101,0
Météorologie .....	29,2	5	7	6	5,5	12	41,0	18	61,6	23,5	80,4
Total général....	208,4	63	40	35	36,0	103	49,4	138	66,2	174,0	83,4

(1) Dont 13,5 millions ouverts par la loi de finances rectificative n° 66-945 du 22 décembre 1966 au titre de l'opération Cayenne-Rochambeau, et 2,5 millions dont le transfert en provenance des services du Premier Ministre avait été prévu au titre de l'année 1966.

Le tableau ci-après retrace l'évolution du trafic aérien sur les aéroports de la métropole ; il demeure dans la fourchette des prévisions d'origine, mais se situe nettement au-dessus de l'hypothèse moyenne du Plan.

**Trafic commercial sur les principaux aérodromes de la France métropolitaine  
en unités de trafic local payant.**

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

AÉROPORTS	UNITES DE TRAFIC EN				TAUX ANNUEL de variation.		PREVISION du V <sup>e</sup> Plan 1971/1965. Taux annuel moyen de variation.			OBSERVATIONS
	1962	1965	1966	1967	1967/ 1966	1967/ 1965	Hypothèse.			
							Basse.	Moyenne.	Haute.	
							(En pourcentage.)			
Nice .....	881	1.149	1.304	1.426	9,3	11,4	8	10	11,8	Plus de 500 uni- tés de trafic : 4 aérodromes.
Marseille .....	1.085	923	1.018	1.098	7,8	9	8,2	11,2	13,4	
Lyon .....	193	397	545	710	+ 30,3	+ 33,8	13,6	20,4	23,7	
Le Touquet .....	994	590	702	573	- 17	- 1,5	- 6,9	- 5,1	- 3,5	
Ajaccio .....	153	233	256	284,3	11	10,5	13,5	15,4	17,8	De 80 à 500 uni- tés de trafic : 14 aérodromes.
Bastia .....	146	217	245	277,5	13,3	13,1	11,8	14,1	17	
Bordeaux .....	100	142	202	248,6	23,1	32,3	13,9	16,7	20,3	
Toulouse .....	241	205	279	297,7	6,7	20,5	10	13,1	16,4	
Perpignan .....	135	183	222	209	- 6,1	+ 6,9	- 3,3	1,8	3,1	
Tarbes .....	62	107	115	121,7	5,8	6,6	5,2	8	11	
Beauvais .....	102	149	218	231,5	6,2	24,7	3,2	5	7,5	
Calais .....	540	220	175	137,7	- 21	- 21	- 12,3	- 6,2	- 0,8	
Cherbourg .....	242	139	143	97,6	- 31,7	- 16,2	- 17,2	- 10,8	- 4,5	
Dinard .....	70	78	82	81,1	- 1	+ 2	9,6	12,1	16,5	
Strasbourg .....	43	57	74	104,9	41,7	35,6	13,2	17,5	25,2	
Lille .....	28	63	70	91,2	30,3	20,3	18,6	23,2	27,4	
Nantes .....	11	56	78	100,2	28,5	33,8	22	29,2	32,6	
Nîmes .....	15	50	95	114,5	20,5	51,3	9	15,7	21,4	
Montpellier .....	15	11	19	35,9	89	81	21,2	26,4	28,7	De 15 à 80 uni- tés de trafic : 10 aérodromes.
Clermont-Ferrand .....	16	34	50	56,5	13	28,9	14,1	16,5	21,6	
Calvi .....	16	26	29	34,8	20	15,7	20,6	26,2	30,8	
Pau .....	14	22	27	31,1	15	18,9	8	12,7	16,5	
Biarritz .....	12	16	20	24,2	21	23	13,9	20,9	24,6	
Brest .....	14	27	34	36,9	8,5	16,9	18,6	22,2	26,4	
Rennes .....	15	20	27	36	33,6	34,2	20,1	23,2	26	
Saint-Brieuc .....	12	19	21	21,8	3,8	7,1	10,7	15,5	19,4	
Lorient .....	»	11	16	17,7	10,6	26,9	24	28,7	32,7	
<b>Sous-total .....</b>	<b>5.155</b>	<b>5.143</b>	<b>6.066</b>	<b>6.499</b>	<b>7,1</b>	<b>12,5</b>	<b>7,5</b>	<b>10,8</b>	<b>13,5</b>	
<b>Autres aérodromes .....</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>57</b>	<b>65</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>Moins de 15 uni- tés de trafic : 10 aérodromes.</b>
Paris-Orly .....	4.064,6	5.917,6	6.940,9	7.976,8	14,9	16,1	»	»	»	
Paris-Le Bourget .....	1.329,5	1.889	2.033,5	2.228,1	9,6	8,6	»	»	»	
<b>Sous-total Aéro- port de Paris .....</b>	<b>5.394,1</b>	<b>7.806,6</b>	<b>8.974,4</b>	<b>10.204,9</b>	<b>13,7</b>	<b>14,3</b>	<b>10,8</b>	<b>13</b>	<b>15,4</b>	
Bâle-Mulhouse .....	245	420,8	592,6	605,9	2,2	20	»	»	»	
<b>Total .....</b>	<b>10.794</b>	<b>13.370</b>	<b>15.690</b>	<b>17.375</b>	<b>10,7</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	
<b>Sans Mulhouse- Bâle .....</b>	<b>10.549</b>	<b>12.950</b>	<b>15.097,4</b>	<b>16.769,9</b>	<b>11,1</b>	<b>13,6</b>	<b>9,9</b>	<b>12,5</b>	<b>15,1</b>	

Voici enfin un tableau du trafic passagers des aéroports métropolitains :

**Trafic des aéroports métropolitains.**  
Trafic passager « local » payant (en milliers de passagers).

AEROPORTS	1965	1966	1967	TAUX ANNUEL moyen de variation.		TAUX annuel moyen 1971-1965 (prévisions)
				1967-1966	1967-1965	
Nice .....	976,3	1.080	1.193	+ 10	10,7	+ 9,2
Marseille .....	792,7	875,3	929	+ 6	8	+ 11
Lyon .....	330,9	452	594	+ 31	34	+ 21,5
Le Touquet.....	149	184	171	— 7	7	+ 6,1
Ajaccio .....	186,5	197	224	+ 14	9,6	+ 15,5
Bastia .....	184,5	198	226	+ 14	10	+ 14,1
Bordeaux .....	115,6	168	213	+ 27	34	+ 18,5
Toulouse .....	153,8	219	237	+ 8	24	+ 14
Perpignan .....	183,2	221	207	— 6	+ 7	+ 0,2
Tarbes .....	106,1	114	122	+ 6	+ 7	+ 8
Beauvais .....	136	203	220	+ 9	+ 21	+ 1
Calais .....	51,1	36	30	— 17	— 23	— 1,8
Cherbourg .....	34,4	37	27	— 26	— 10	+ 2,5
Dinard .....	70,2	69	68	— 2	— 2	+ 8,8
Strasbourg .....	43,8	57	91	+ 59	+ 43	+ 19,9
Lille .....	46,8	52	69	+ 32	+ 20	+ 20,3
Nantes .....	55,4	76	89	+ 31	33	+ 26
Nîmes .....	42,1	70	99	+ 26	+ 45	+ 15,8
Montpellier .....	0,6	8	23	+ 174	»	+ 91
Clermont-Ferrand .....	26,1	39	44	+ 14	+ 30	+ 19
Calvi .....	24,9	28	32	+ 12	+ 12	+ 26,1
Pau .....	11,6	14	20	+ 36	+ 31	+ 13,6
Biarritz .....	16,4	19	23	+ 20	+ 20	+ 21,2
Brest .....	20,7	26	28	+ 8	+ 21	+ 25
Rennes .....	2,5	8,4	15,4	+ 83	»	+ 58,7
Saint-Brieuc .....	18,4	20	21	+ 5	+ 7	+ 13,8
Lorient .....	11,2	14,7	16,7	+ 14	+ 22	+ 29,2
<b>Total .....</b>	<b>3.791</b>	<b>4.485</b>	<b>5.032</b>	<b>+ 12,2</b>	<b>+ 15,4</b>	<b>+ 13,3</b>
Aéroport de Paris.....	6.217	7.182	8.208,5	+ 14,3	+ 15	+ 11,9
Ensemble aéroports métro- pole sauf Mulhouse-Bâle.	10.038	11.708	13.306	+ 13,6	+ 15,2	+ 12,4
Mulhouse-Bâle (1) .....	335	493	520	+ 9,5	+ 27	»

(1) Il n'a pas été fait de prévision pour cet aéroport.

Le rythme de progression observé est plus soutenu que celui qui était prévu par le Plan, il est donc essentiel qu'un effort d'équipement important continue à être effectué.

## CHAPITRE III

### LE SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

#### I. — Le regroupement immobilier.

Le Cour des comptes, dans son dernier rapport public, a dénoncé à nouveau avec vigueur la lenteur, qu'elle avait déjà stigmatisée en 1962, apportée au regroupement des services centraux du Secrétariat général à l'aviation civile, dispersés entre plusieurs immeubles de l'agglomération parisienne (huit à Paris et six en banlieue) ; la nécessité de rassembler ces services était apparue dès 1945, au moment de la création du Secrétariat général à l'aviation civile. En 1958, le Gouvernement, reprenant un projet conçu six ans plus tôt, avait décidé la construction d'un immeuble particulier au Secrétariat général à l'aviation civile. En effet, la dispersion des services dans l'agglomération parisienne ne manque pas d'apporter des perturbations dans le bon fonctionnement du Secrétariat général, qu'il s'agisse de son rendement ou de l'amélioration de ses structures et de son efficacité.

Rappelons que la prévision des dépenses s'élevait à 66 millions, dont 39 millions concernant une première tranche, qui devait être achevée au cours de la période d'exécution du V<sup>e</sup> Plan. Un forage souterrain constitue actuellement la seule réalisation du projet, la décision ayant été prise en 1967 d'ajourner l'édification de l'immeuble. Des dépenses importantes risquent d'avoir été effectuées en pure perte, écrit la Cour des comptes. En tout état de cause, ainsi qu'à son tour le signale le Comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics, il est souhaitable que dans les meilleurs délais un nouvel immeuble puisse accueillir l'ensemble des services centraux.

## II. — Les effectifs.

Tableau des effectifs au 1<sup>er</sup> octobre 1968 du Secrétariat général à l'aviation civile (1).

	TITULAIRES						CONTRACTUELS		DIVERS		TOTAUX	
	Catégorie A.		Catégorie B.		Catégories C et D.		Effectifs budgétaires.	Effectifs de fonction.	Effectifs budgétaires.	Effectifs de fonction.	Effectifs budgétaires.	Effectifs de fonction.
	Effectifs budgétaires.	Effectifs en fonction.	Effectifs budgétaires.	Effectifs en fonction.	Effectifs budgétaires.	Effectifs en fonction.						
<i>Personnels administratifs :</i>												
Administration centrale ..	96	86	59	51	353	328	8	8	»	»	516	473
Services extérieurs .....	73	62	313	272	702	634	106	94	»	»	1.194	1.062
<i>Personnels techniques :</i>												
Navigation aérienne .....	595	515	2.676	2.411	624	553	71	43	»	»	3.966	3.522
Météorologie nationale ....	815	758	1.220	1.135	167	139	63	54	122	119	2.387	2.205
Formation aéronautique ..	»	»	»	»	»	»	264	250	»	»	264	250
Bases aériennes .....	288	275	361	326	400	376	245	239	19	19	1.313	1.235
<i>Divers :</i>												
Personnel militaire .....	»	»	»	»	»	»	»	»	227	217	227	217
Ouvriers .....	»	»	»	»	»	»	»	»	1.336	1.299	1.336	1.299
	1.867	1.696	4.629	4.195	2.246	2.030	757	688	1.704	1.654	11.203	10.263

(1) Voir en annexe les moyens d'action du secrétariat général.

### III. — Le personnel de la navigation aérienne.

Des créations d'effectifs importantes (189 emplois) concernant la navigation aérienne sont demandées dans le présent budget. Il s'agit d'ailleurs de mesures transitoires, car d'autres solutions, actuellement à l'étude, seront adoptées pour le recrutement de ces personnels, à la suite des travaux d'une commission actuellement réunie, dite « commission Cahen-Salvador », du nom de son président. C'est que les fonctionnaires de la navigation aérienne exercent des responsabilités qui n'ont que très peu de relation avec l'exercice de la fonction publique en général, à savoir qu'ils assurent la sécurité de tous les avions qui survolent le territoire, soit environ 2.000 par jour dans la région parisienne, et 1.500 à 2.000 pour le reste de la France. Dans l'exercice de ses fonctions, un contrôleur peut être amené à avoir en charge, à l'aide de radars, plus de dix avions en même temps, tant Boeing que DC 3 par exemple. Ce travail, effectué par des fonctionnaires de catégorie B, demande une concentration d'esprit relativement poussée et la mise en jeu de grandes responsabilités ; de nombreux conflits professionnels ont eu lieu depuis 1955, aboutissant à la mise en œuvre d'un statut, mais qui ne règle pas tous les problèmes. D'où la nomination de cette « commission Cahen-Salvador » qui doit déposer prochainement ses conclusions, lesquelles recevront une traduction législative.

#### IV. — Le parc aérien du Secrétariat général à l'Aviation civile.

##### Avions.

TYPES D'APPAREILS	NOMBRE	AFFECTATIONS	OBSERVATIONS
Mystère 20.....	2	S. G. A. C.	4 avions seront remis pour revente aux Domaines avant la fin de l'année.
Potez 842.....	1	S. G. A. C.	
Douglas DC 3.....	10	S. G. A. C.	
Dragon DH 89 A.....	3	1 C. N. P. Biscarrosse. 2 secteur privé.	Remorqueurs.  Un certain nombre d'entre eux est susceptible d'être remis aux Domaines avant la fin de l'année.
Piper PA 23.....	5	S. G. A. C.	
Cessna 310.....	4	S. G. A. C.	
Max Holste 1521 (Broussard)....	23	3 au S. G. A. C. 20 aux C. I. C. parachutisme.	
Morane-Saulnier Rallye.....	70	60 secteur privé. 10 S. G. A. C.	
Nord 1002 et 1101.....	25	S. G. A. C.	
Morane-Saulnier 760.....	6	S. G. A. C.	
Stampe SV 4.....	18	2 prêtés à l'Armée de l'Air. 1 prêté à l'Alat. 15 S. G. A. C. de Dax.	
Morane 317.....	35	Secteur privé.	
Morane 500 et 505.....	43	16 S. G. A. C. 27 secteur privé.	
Morane 733.....	74	S. G. A. C.	Remorqueurs. Remorqueurs.
Piper PA 18.....	2	S. G. A. C.	
Pilatus PC 6 A.....	2	S. G. A. C.	
Zlin Z 326.....	32	S. G. A. C.	
Divers .....	27	S. G. A. C.	
Total .....	382	147 au secteur privé. 235 au S. G. A. C.	

Planeurs.

TYPES	NOMBRE total.	SECTEUR public S. F. A.	SECTEUR privé.	OBSERVATIONS
<i>Biplaces.</i>				
Breguet 902 - 904 - 906 .....	18	17	1	
Bijave WA 30 .....	31	26	5	
<i>Monoplaces.</i>				
Air 100 et 102 .....	27	9	18	
Breguet 900 - 901 - 905 .....	40	22	18	33 interdits de vol.
Javelot WA 20/21/22 .....	22	22		
Edelweiss .....	7	7		
Divers .....	5	5		
Total .....	150	108	42	

En 1969, le service de la formation aéronautique envisage l'achat :

- 1° De monomoteurs de perfectionnement pour les centres nationaux ;
- 2° De monomoteurs pour l'entraînement des corps techniques ;
- 3° D'avions pour le remorquage des planeurs ;
- 4° De planeurs de performance.

## CHAPITRE IV

### LA FORMATION AERONAUTIQUE

L'accroissement des besoins en personnel navigant technique, corollaire de l'expansion du trafic aérien, implique le recrutement et la formation de nouveaux pilotes, navigateurs et mécaniciens navigants.

*Concernant les pilotes*, les effectifs actuels des principales compagnies françaises qui sont de 1.560 pilotes de ligne et pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe, devront être accrus par un apport de l'ordre de 120 à 150 pilotes par an.

Rappelons que depuis 1960, un mode de recrutement, dit recrutement A, intéresse environ 60 % du recrutement des pilotes de ligne ; il s'adresse à des jeunes gens n'ayant aucune expérience aéronautique préalable, la phase d'instruction pratique d'une durée de vingt-quatre mois se déroulant successivement dans les deux centres constituant l'école de pilotes de ligne du Secrétariat général de l'Aviation civile, le centre école de Montpellier et le centre école de Saint-Yan.

Un recrutement A' a été institué en vue de promouvoir l'accès au pilotage des jeunes ingénieurs.

Enfin, un recrutement B est ouvert à des personnels déjà titulaires d'une licence de pilotage, d'origine militaire dans la majorité des cas.

Le Ministre des Transports a indiqué, au cours du débat à l'Assemblée Nationale, qu'il était envisagé de faciliter le recrutement de pilotes militaires pour des besoins civils. Votre Commission souhaite que cette intégration soit assortie des conditions nécessaires, notamment d'âge limite, et il apparaît qu'une limite de 30 ans constitue, pour ce recrutement, une garantie de vocation.

La Compagnie Air France offre par ailleurs à de jeunes pilotes issus d'associations aéronautiques la possibilité d'une formation préparatoire au brevet de pilote et à la qualification de vol aux instruments.

*Concernant les navigateurs*, les besoins peuvent être couverts normalement, étant donné surtout l'incertitude qui règne quant au maintien de ce poste au sein de l'équipage de ligne long-courrier, en raison du progrès technique des matériels de navigation.

*Quant aux mécaniciens navigants*, dont les besoins d'ensemble des compagnies se situent aux alentours de 65 spécialistes par an, leur recrutement et leur formation ne posent aucun problème.

## CHAPITRE V

### LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

Pour ce grave sujet, qui met en jeu des problèmes importants, tant sur le plan économique que sur le plan social, l'exposé de la conception et de la réalisation des principaux programmes sera précédé du rappel des modalités d'action de l'Etat en la matière.

#### I. — Rappel des modalités d'action de l'Etat.

L'Etat favorise la construction de matériel aéronautique civil français par des crédits inscrits au budget de l'aviation civile, d'une part, et par des avances remboursables accordées en application des dispositions de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963 (n° 63-1293 du 21 décembre 1963), modifié par l'article 90 de la loi de finances pour 1968 (n° 67-1114 du 21 décembre 1967) (1).

---

(1) Article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963 (n° 63-1293) :

I. — En vue de faciliter la présentation en temps utile de matériels aéronautiques, le Gouvernement est autorisé à passer, pour le lancement de telles opérations, des contrats accordant des avances remboursables au fur et à mesure des ventes.

II. — Les dépenses mises à la charge de l'Etat en application de ces contrats seront couvertes par des crédits inscrits au budget des Finances et des Affaires économiques (Charges communes).

III. — Le produit du remboursement des avances consenties au titre du présent article sera rattaché par voie de fonds de concours au budget des Finances et des Affaires économiques (Charges communes) pour concourir au financement de ces dépenses.

IV. — Les conditions d'application des dispositions prévues ci-dessus seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 90 de la loi de finances pour 1968 (n° 67-1114) du 21 décembre 1967 :

1. — Le paragraphe I de l'article 5 de la loi n° 63-1293 du 21 décembre 1963 est modifié comme suit :

« I. En vue de faciliter la présentation en temps utile de matériels aéronautiques et de matériels d'armement complexes, le Gouvernement est autorisé à passer, pour le lancement de telles opérations, des contrats accordant des avances remboursables au fur et à mesure des ventes.

« 2. Le compte spécial du Trésor géré par le Ministre de l'Economie et des Finances et créé par l'article 20 de la loi n° 64-1278 du 23 décembre 1964 est intitulé comme suit :

« Lancement de certains matériels aéronautiques et de certains matériels d'armement complexes. »

Concernant les crédits inscrits au budget de l'Aviation civile aux chapitres 53-24, 53-21 et 53-22, rappelons qu'ils sont transférés, dans leur quasi-totalité, à la Direction technique des Constructions aéronautiques du Ministère des Armées.

Quant aux dispositions de l'article 5 modifié 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 conventions comportant l'attribution d'avances pour couvrir partiellement les dépenses de présérie ou de série, de fabrication d'outillages 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.

Les décisions concernant le choix des programmes 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) Une priorité est donnée 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, 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 ;

d) Enfin, étant donné les caractéristiques propres de l'industrie aéronautique, une politique de continuité s'impose ; or il n'est pas toujours facile de respecter cet impératif dans les opérations de grande envergure comportant des risques étendus, surtout lorsqu'il s'agit de programmes en coopération, dont l'administration française n'est pas seule maîtresse du déroulement.

Dans le cas où le programme est lancé par l'Etat il est normalement fait appel à une large concurrence. Le S. G. A. C. fait toutefois entrer dans son choix les éléments tels que l'expérience, l'assise commerciale et la surface financière des sociétés qui sont susceptibles d'avoir une influence sur la réussite du projet.

L'aide accordée porte en général sur :

- les études ;
- les prototypes ;
- les essais statiques et en vol ;
- l'outillage.

La part de l'Etat dans les investissements initiaux, le plus souvent de l'ordre de 50 %, varie en fonction de l'intérêt du programme. Elle doit, à la limite, tendre vers zéro si celui-ci est purement commercial. Dans ce dernier cas, cependant il peut y avoir avantage à aider le démarrage de l'opération, le soutien financier étant alors assorti d'une clause de récupération sur les bénéfices.

Les crédits budgétaires alloués à des programmes aéronautiques civils font, en principe, l'objet de remboursements : le contrat de participation de l'Etat aux dépenses de développement du *Mystère 20* comporte une clause de récupération sur les bénéfices ; d'autre part, il a été décidé que les constructeurs de *Concorde* paieraient aux Gouvernements français et britanniques des redevances pour la vente de chaque *Concorde* à des utilisateurs civils.

## II. — Les caractéristiques des différents programmes.

### 1. LE PROGRAMME CONCORDE

Le premier vol de *Concorde*, l'avion construit en commun par Sud-Aviation et British Aircraft Corporation, aura probablement lieu courant janvier 1969, et l'appareil pourrait entrer en service à la fin de 1972 ou au début de 1973.

Certes, des retards sont constatés, mais ils tiennent aux importantes difficultés rencontrées, qu'il s'agit de maîtriser complètement.

*Concorde* est un avion de transport civil supersonique, équipé de quatre turboréacteurs Rolls Royce (Bristol Engine Division) « Olympus ».

Il doit transporter sur l'Atlantique Nord 134 passagers à une vitesse légèrement supérieure à deux fois la vitesse du son (M. = 2).

La masse maximale au décollage sera de 170 tonnes.

La définition technique des avions de présérie et des avions de série a fait l'objet d'études avec la participation des compagnies de transport aérien détenant des options sur les appareils de série.

\*  
\* \*

Le programme franco-britannique a été lancé en novembre 1962 à partir d'études préliminaires nationales, qui avaient porté en France sur un appareil moyen courrier, en Grande-Bretagne sur un appareil long courrier de 90 passagers. L'accord franco-britannique portait sur l'étude, la réalisation, la mise au point et la préparation de la fabrication de série des deux versions pour chacune desquelles devaient exister un prototype et un avion de présérie.

A l'époque, le coût des opérations sur lesquelles portait l'accord était estimé, jusqu'à la certification des avions, à 1.865 millions de francs.

Les réactions des compagnies de transport aérien ont rapidement conduit les responsables du programme à faire porter tous les efforts de la version long courrier, qui seule intéressa les utilisateurs potentiels. La définition de l'avion évolua donc vers la recherche des meilleures performances économiques sur le parcours Paris - New York, avec une augmentation de la capacité en passagers et en fret, un agrandissement de la voilure et une augmentation de la poussée des moteurs. Les deux prototypes, identiques entre eux, sont finalement légèrement plus petits que les avions de présérie.

L'évolution de la définition de l'appareil et les difficultés techniques rencontrées ont conduit à des augmentations successives de l'estimation du coût de l'opération. Celle-ci dépasse aujourd'hui légèrement 7.000 millions de francs aux conditions économiques de janvier 1968 (hors taxes).

Cette estimation inclut des dépenses devant intervenir après la certification qui devrait être acquise en 1972 et suivie rapidement de la mise en service des premiers avions. Le programme

envisagé correspond à la livraison de tous les avions actuellement en option avant la fin de l'année 1974 ; le nombre des options prises par 16 compagnies de transport aérien différentes étant actuellement de 74.

\*

\* \*

En regard de ces perspectives, les opérations concurrentes étrangères, soviétique et américaine, se présentent ainsi actuellement :

Peu d'informations récentes sont parvenues en France au sujet du Tu 144 soviétique. Au début de 1968, des visiteurs compétents avaient pu voir le prototype de cet appareil dans un état voisin de celui dans lequel se trouvait alors le premier prototype du Concorde. On peut donc penser que l'appareil soviétique devrait être en mesure d'effectuer prochainement ses premiers vols, s'ils ne sont déjà effectués. Sur le plan commercial, aucun élément connu n'est de nature à faire penser que le TU 144 puisse être un concurrent immédiat du Concorde dans le monde occidental.

Le projet d'avion supersonique Boeing, qui avait été retenu début 1967 par l'administration américaine du fait des avantages présentés par sa voilure à géométrie variable a rencontré des difficultés techniques et subi des retards tels que le constructeur s'est vu, au début de 1968, dans l'obligation de procéder à une remise en cause fondamentale de la formule retenue. Une nouvelle étude comparative de diverses formules a finalement conduit Boeing à renoncer à la voilure à géométrie variable et à retenir une solution aérodynamique analogue à celle du Concorde. Trop peu de choses sont actuellement connues de ce nouveau projet pour avancer des estimations raisonnables de délais de mise au point, mais on peut penser qu'ils seront plus courts que ceux qui auraient été nécessaires pour la mise au point du projet initial. Il est de même trop tôt pour connaître les réactions des compagnies de transport aérien qui avaient réservé des rangs de livraison pour 122 appareils de série.

Le programme du nouveau projet américain reste caractérisé par une vitesse supérieure ( $M = 2,7$ ) et une capacité supérieure (250 à 300 passagers) à celle du Concorde.

\*

\* \*

L'avion franco-britannique conserve donc plusieurs années d'avance, sur le plan technique comme sur le plan commercial, par rapport à ses concurrents.

## 2° LE PROGRAMME AIRBUS

Ce programme est vital pour notre industrie aéronautique ; les Ministres français, britannique et allemand, responsables du programme Airbus, se sont réunis au mois d'août dernier pour examiner les propositions des constructeurs associés dans la réalisation de cet appareil.

Les trois Ministres ont réaffirmé leur résolution de voir ce projet aboutir à un appareil compétitif et conforme aux exigences des compagnies aériennes.

Ils ont décidé de poursuivre le projet en invitant les constructeurs à l'adapter mieux encore à l'évolution récente du marché et de la concurrence, de façon à obtenir la certitude que les besoins des compagnies atteindront 75 appareils.

Les trois Ministres se rencontreront à nouveau prochainement pour examiner ces informations complémentaires et prendre une décision définitive.

Cependant, les études se poursuivent activement et de façon satisfaisante. Le programme de développement actuellement établi a pour but d'obtenir, en supposant une décision positive des Gouvernements avant la fin de l'année, la mise en service de l'A-300 avant l'été 1973.

Les principaux jalons de ce calendrier sont :

— Premier vol : dernier trimestre 1971 ;

— Certification du moteur : fin 1971 ;

Certificat de navigabilité : fin 1972.

La part française du programme s'établit à 37,5 % du travail relatif à la cellule, confié à Sud-Aviation qui est d'ailleurs maître d'œuvre de la réalisation de l'avion, et 12,5 % du travail relatif au moteur. Cette répartition est celle qui ressort du protocole d'accord.

Rappelons les caractéristiques de ce biréacteur « court moyen-courrier ».

L'Airbus européen A-300 est un appareil d'une masse maximale au décollage un peu inférieure à 150 tonnes, pouvant transporter sur environ 2.000 kilomètres, 304 passagers à 9 de front et un espacement longitudinal confortable (860 mm) en équipement homogène « touriste ». L'avion peut emporter de plus, dans son fuselage de 5,90 mètres de diamètre, 6,35 tonnes de fret. Il est propulsé par deux turboréacteurs à double flux de technologie nouvelle Rolls Royce RB 207 de 24,5 tonnes de poussée. Cette poussée sera ultérieurement portée à 26 tonnes.

A titre de comparaison, rappelons que les Airbus américains trimoteurs (trois réacteurs de 18 tonnes de poussée environ) transportent 330 passagers environ sur plus de 5.000 kilomètres. Il s'agit d'avions « long moyen-courriers ».

### 3. AUTRES FABRICATIONS ET PROJETS

#### A. — Avions en fabrication.

##### a) *Caravelle* (Sud-Aviation).

Le très beau succès de cet appareil dont la carrière s'achèvera prochainement, nous amène à faire le point de sa carrière.

Sur les 265 appareils dont la fabrication a été autorisée par le Gouvernement, 251 avaient fait l'objet de commandes fermes à la date du 1<sup>er</sup> août 1968. Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres deux Caravelles Super B commandées, le nombre total étant ainsi porté à 267.

La concurrence des avions court-courrier de la seconde génération (Boeing 727, Douglas DC 9, BAC 1.11, dans une certaine mesure), a modifié les données du marché de la Caravelle. On n'est plus en droit d'attendre de commandes importantes des très grandes compagnies aériennes, sauf peut-être pour quelques unités destinées à compléter une flotte. En revanche, les compagnies de transport à la demande, les compagnies de pays du Moyen-Orient, de l'Amérique latine et d'Europe centrale offrent de nouveaux débouchés. En particulier, en ce qui concerne les compagnies

de transport à la demande, la version Super B, avec son important rayon d'action et sa capacité récemment portée à 118 passagers, présente des avantages qui expliquent l'actuel succès de cette version.

La vente de la Caravelle se fait donc moins aisée en face d'une concurrence dans laquelle ne rentrent d'ailleurs pas que des considérations techniques et économiques.

b) *Mystère 20* (Fan Jet Falcon) (Dassault et Sud-Aviation) :

Dans sa version la plus récente, ce biréacteur d'affaires de 12,4 tonnes de masse maximale au décollage peut emporter jusqu'à 14 passagers. Il est propulsé par deux turboréacteurs à double flux General Electric CF 700 de 1900 daN de poussée ; sa vitesse de croisière peut atteindre 860 kilomètres/heure et son rayon d'action près de 3.000 kilomètres.

L'avion, qui a reçu des améliorations continues, a bien résisté à la concurrence, et sa position commerciale a été récemment renforcée par l'annonce d'une augmentation du rayon d'action, rendue possible par des modifications assez importantes de la voilure. Une récente commande de 20 avions avec option pour 80, par la branche « aviation d'affaires » de la PAN AM, porte le total des avions commandés à 222.

Néanmoins, la concurrence de Hawker Siddeley 125 ne doit pas être négligée : la vitesse et le rayon d'action de cet appareil ont été récemment améliorés, cependant que son prix de vente à l'étranger bénéficiait des conséquences de la dévaluation de la livre. D'autre part, le Gulfstream II de Grumman présente l'avantage de pouvoir traverser sans escale les Etats-Unis. Il commence donc à exister des menaces sur l'avenir commercial du *Mystère 20*.

L'Etat a aidé l'opération *Mystère 20* par :

- une participation budgétaire de 48 millions de francs représentant 50 % de l'estimation initiale du coût de l'opération. Le programme a coûté en fait 180 % de cette estimation. Le contrat comporte une clause de récupération sur les bénéfices.

— 15 millions de francs ont été avancés aux constructeurs au titre de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963 pour financer les outillages nécessaires à une augmentation de la cadence de fabrication. Le principe d'un nouveau prêt couvrant une partie des améliorations à apporter en 1968 a été admis.

c) *Nord 262* (Nord - Aviation) et Turbopropulseur Bastan (Turboméca).

C'est un biturbopropulseur pour étapes courtes pouvant transporter 29 passagers sur 1.600 kilomètres, dont la masse maximale au décollage est de 10,6 tonnes, sa vitesse de croisière pouvant atteindre 350 kilomètres/heure. Les avions actuellement en service sont équipés de turbopropulseurs Bastan VI C de 1.000 cv ; ce moteur fournit à l'avion une puissance juste suffisante par temps chaud et sur terrains élevés. La version Bastan VII apportera à cet égard une amélioration sensible, de nature à relancer les ventes du Nord 262. L'éventuelle acquisition par l'armée de l'air, de Nord 262 à Bastan VII, serait un événement déterminant pour l'avenir commercial de ce type d'appareil.

A ce jour, une quarantaine d'appareils ont été commandés, sur 75 lancés en fabrication.

L'aide de l'Etat au programme Nord 262 a atteint 72 millions de francs et 20 millions de francs ont été avancés au titre de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963 à Turboméca et Nord-Aviation pour la mise au point du Bastan VII.

d) *MD 320 Hirondelle bi-Astazou XIV* (Dassault) :

C'est un biturbopropulseur d'affaire, de tourisme et de liaison militaire, dont un prototype, qui a volé en septembre, a été réalisé à ses frais par la Société Dassault. Cet avion, de 5,4 tonnes de masse maximale au décollage, transporte jusqu'à 14 personnes à 1.700 kilomètres, à 500 kilomètres par heure de vitesse de croisière, les deux turbopropulseurs étant des Astazou XIV de 870 cv.

Le constructeur espère obtenir un important marché civil aux Etats-Unis parmi les petites compagnies, ainsi que des commandes militaires.

Signalons que l'Etat n'a apporté aucune aide à ce programme.

e) *Breguet 941* (Breguet) :

Il s'agit du seul appareil à décollage et atterrissage courts ayant prouvé ses possibilités. Etudié comme transport militaire, cet appareil a été construit à quatre exemplaires « de série » au-delà du prototype. Deux présentations de ses possibilités se sont déroulées aux Etats-Unis.

C'est en effet dans les zones fortement urbanisées à grand courant de trafic, comme la zone Nord-Est des Etats-Unis, que les qualités de la formule prennent tout leur intérêt et il apparaît que les Américains sont susceptibles de passer commande de ce type d'appareil à l'industrie aéronautique française.

Les prototypes Breguet 940 et Breguet 941 ont été réalisés et mis au point sur des crédits d'études militaires, et la réalisation de quatre avions de série a bénéficié d'une avance de 91 millions de francs environ au titre de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963.

Les Breguet 941 S, d'une masse maximale de 24 tonnes, sont équipés de quatre turbopropulseurs Turboméca Turmo III D 4 de 1.400 cv. Leur vitesse d'approche pour l'atterrissage est de 90 kilomètres/heure, pour une vitesse de croisière de 400 kilomètres par heure. Ces appareils peuvent aider à résoudre le problème de l'encombrement des pistes, déjà très sensible, et qui ne fera que s'aggraver.

f) *Avions légers* :

Le Rallye, construit par Socata, doit trouver de nouveaux débouchés aux Etats-Unis grâce au montage d'un nouveau moteur. Centre-Est Aéronautique continue d'améliorer ses dérivés des Jodel en bois et en toile, en préparant son passage à la fabrication métallique. Wassmer-Aviation produit les Wassmer 40, 41 et 421, ainsi que d'excellents planeurs, et s'oriente de plus en plus vers la fabrication à base de plastiques.

Ces avions résistent bien à la concurrence étrangère, mais le renouvellement des technologies (métal, plastique) devient urgent : c'est en ce sens que l'Etat aide les constructeurs d'avions légers.

## B. — Hélicoptères en fabrication.

### SA 321 F et J Superfrelon (Sud-Aviation) :

Il s'agit des versions civiles (F : transport public de passagers ; J : travail aérien) de l'hélicoptère lourd triturbine, mis au point pour la Marine nationale et divers utilisateurs militaires étrangers.

La masse maximale est de 12,5 tonnes, le diamètre du rotor est voisin de 19 mètres. Les trois turbines Turmo III C 5 développent chacune 1.470 cv, et la version F peut transporter jusqu'à 37 passagers sur 200 kilomètres. Les trois turbines confèrent à l'appareil une grande sécurité.

La réalisation et la mise au point des modifications apportées au Superfrelon pour les besoins civils n'ont bénéficié jusqu'à présent d'aucune aide de l'Etat.

## C. — Moteurs en fabrication.

### a) Mars 45 H (S. N. E. C. M. A.) :

La S. N. E. C. M. A. étudie et réalise, avec la division Bristol de la société Rolls-Royce, ce turboréacteur double flux double corps d'environ 3.400 daN. L'étude de ce moteur a été lancée en 1965, sous la responsabilité principale de la S. N. E. C. M. A., en vue d'applications militaires et civiles. Le programme d'avion franco-britannique à géométrie variable, pour lequel était développé le M 45 G, ayant été abandonné, la seule application présente du moteur est le programme germano-hollandais de biréacteur pour étapes courtes à faible densité VFW 614.

La S. N. E. C. M. A. a demandé à bénéficier d'une avance au titre des dispositions de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963, d'un montant de 40 millions de francs, réparti sur trois ans.

b) *Astazou XIV* (Turboméca) :

C'est un turbopropulseur de 870 CV, présentant des améliorations technologiques par rapport à l'Astazou XII déjà en service. Ce moteur est retenu pour l'avion d'affaire britannique Handley Page Jetstream et le Dassault « Hironde » . Il doit également équiper une version de l' « Alouette » . Ses chances commerciales sont très sérieuses et une avance de 5 millions de francs au titre de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963 a été accordée en 1968.

c) *Turmo* (Turboméca) :

Les Turmo III et IV sont des turbomoteurs d'environ 1.400 CV qui équipent les Superfrelon, les Breguet 941 et les hélicoptères SA 330. Ils ont été étudiés et mis au point sur crédits d'études militaires ; une avance de 8 millions de francs a déjà été accordée pour une version Turmo X aux performances améliorées.

D. — *Equipements en fabrication.*

Parmi les équipements français compétitifs pour des applications civiles, on citera ceux qui sont destinés à permettre ou à faciliter l'atterrissage automatique des avions, et qui ont été développés en France avec l'aide de l'Etat.

Il s'agit du système d'atterrissage Sud-Lear, mis au point pour Caravelle et qui équipe les avions d'Air-Inter et de plusieurs compagnies étrangères, du système S. F. E. N. A. « Tapir » qui équipera les Fokker F-27 d'Air-Inter, et d'un instrument de présentation d'informations d'approche, le « Collimateur C. S. F. 193 » .

L'aide que l'Etat a apportée à l'étude de l'atterrissage automatique se monte à près de 30 millions de francs.

E. — *Projet d'avion civil.*

*Mercurie II* (Dassault) :

Pour cet appareil, présenté comme le successeur de « Caravelle », le prototype sera financé à 70 % par l'Etat, 10 % par Fiat et 20 % par Dassault.

F. — *Projets d'hélicoptères civils.*

La Société Sud-Aviation projette de réaliser des versions civiles de ses hélicoptères SA 330 et SA 340 étudiés sur des programmes militaires.

Le SA 330 est un hélicoptère biturbine (2 Turmo IV A de 1.300 cv) d'une masse maximale de 6.400 kg et pouvant emporter 16 passagers. Son rayon d'action est de 500 km et sa vitesse maximale de près 300 km/h.

G. — *Projets de moteurs civils.*

La S. N. E. C. M. A. propose, en collaboration avec Turbo-méca, le réacteur « Larzac », de technologie moderne, à double flux, d'environ 1.000 daN de poussée. Ce type de réacteur économique est susceptible d'équiper les biréacteurs qui prendront dans les années à venir la place des nombreux biturbopropulseurs utilisés aujourd'hui aux États-Unis.

## CHAPITRE VI

### L'AÉROPORT DE PARIS

L'Aéroport de Paris se trouve confronté à des problèmes considérables, qui résultent du développement du trafic (1), de la mise en service prochaine d'appareils gros porteurs, et de la poursuite de l'équipement de la région parisienne en desserte aéronautique. Aussi l'établissement doit-il faire face à des investissements considérables.

Ceci au moment même où les perturbations de l'année 1968 ont eu une incidence directe sur le compte d'exploitation, tant par l'augmentation des charges provoquées par les hausses de salaires que par la diminution des recettes consécutives à l'interruption du trafic. Pour 1968, l'ensemble des pertes et des augmentations de charges peut être estimé à 20 millions de francs. La subvention globale et forfaitaire allouée par l'Etat, en application du chapitre 45-61, qui était de 25 millions, a été portée à 35 millions, 10 millions supplémentaires ayant été votés dans le collectif destiné notamment à couvrir les charges supplémentaires des entreprises publiques. Il restera donc un déficit de 10 millions pour lequel des dispositions n'ont pas encore été arrêtées.

(Rappelons que, pour l'année 1967, les charges d'exploitation proprement dites se sont élevées à 138,6 millions, les produits d'exploitation ont atteint 220,7 millions.)

Cette charge supplémentaire aura une incidence sur les possibilités de financement des investissements de l'année 1968.

(1) Les perspectives d'évolution du trafic de l'Aéroport de Paris sont résumées dans le tableau suivant.

	PASSAGERS (millions).		FRET (milliers de tonnes).	MOUVEMENTS d'avions commerciaux (milliers).	MOUVEMENTS d'aviation diverse (milliers).
	Total.	Dont trafic intérieur.			
1970 .....	13-14	3	245	245	1.200
1972 .....	17	4	350	290	1.400
1975 .....	24-25	6	600	360	1.800
Taux de croissance moyen 1970-1975 .....	13,3 %	13,4 %	20 %	7,8 %	8,5 %

Quant à l'année 1969, d'après le XIV<sup>e</sup> rapport du Conseil de Direction du F. D. E. S., le montant total des engagements de l'Aéroport de Paris atteindra 530 millions de francs, au lieu de 335 en 1968, cette importante progression étant consécutive à la poursuite des travaux d'extension de l'aérogare d'Orly, notamment la création de la nouvelle aérogare d'Orly-Ouest et l'adaptation des installations aux exigences nouvelles imposées par la réception des avions Boeing 747 dont la mise en service sur l'Atlantique Nord est attendue pour 1969-1970 ; cette progression est due également à la construction de l'aérodrome de Roissy-en-France, dont la mise en service est envisagée pour le deuxième semestre de 1972.

La répartition des engagements de l'Aéroport de Paris est la suivante :

ENGAGEMENTS	1968 (Estimation actuelle.)	1969
	(En millions de francs.)	
<b>I. — Roissy-en-France :</b>		
Acquisitions immobilières et opérations préliminaires .....	0,2	3,1
Voirie .....	11	22
Réseaux .....	9,7	40
Infrastructure .....	0,3	61
Bâtiments .....	75,3	61,4
Equipements .....	>	1,5
Autres opérations .....	>	14
<b>Total I .....</b>	<b>96,5</b>	<b>203</b>
<b>II. — Orly :</b>		
Acquisitions immobilières .....	46,3	0,2
Voirie .....	>	54,9
Réseaux .....	>	75,3
Infrastructure .....	7,2	38,7
Bâtiments .....	115,3	107,3
Equipements .....	>	8,2
Autres opérations .....	22,5	1,0
<b>Total II .....</b>	<b>191,3</b>	<b>285,6</b>
<b>III. — Le Bourget .....</b>	<b>5</b>	<b>1,4</b>
<b>IV. — Aérodromes secondaires .....</b>	<b>2,5</b>	<b>14</b>
<b>V. — Opérations communes et divers .....</b>	<b>39,7</b>	<b>26</b>
<b>Total général .....</b>	<b>335</b>	<b>530</b>

Quant au volume de dépenses, le Fonds de développement économique et social fournit les chiffres suivants :

DEPENSES	1968 (Estimation actuelle.)	1969
	(En millions de francs.)	
<b>I. — Roissy-en-France :</b>		
Acquisitions immobilières et opérations préliminaires .....	9	7,5
Voiries .....	9	23
Réseaux .....	16,5	38,5
Infrastructure .....	13	15
Bâtiments .....	9	31
Equipements .....	»	1
Autres opérations .....	»	6
<b>Total I .....</b>	<b>56,5</b>	<b>122</b>
<b>II. — Orly :</b>		
Acquisitions immobilières .....	0,1	0,1
Voirie .....	28,2	33,1
Réseaux .....	6	20,3
Infrastructure .....	7,4	21,7
Bâtiments .....	67,3	127
Equipements .....	»	11,7
Autres opérations .....	3,1	3,1
<b>Total II .....</b>	<b>112,1</b>	<b>217</b>
<b>III. — Le Bourget .....</b>	<b>5,6</b>	<b>2</b>
<b>IV. — Autres aérodromes .....</b>	<b>3,1</b>	<b>6</b>
<b>V. — Opérations communes .....</b>	<b>19,7</b>	<b>22</b>
<b>VI. — Frais de fonctionnement .....</b>	<b>10</b>	<b>17,8</b>
<b>VII. — Prêts et participations .....</b>	<b>3</b>	<b>3,2</b>
<b>Total général .....</b>	<b>210</b>	<b>390</b>

On relève que la progression par rapport à 1968 est de 180 millions de francs.

Le financement de ces dépenses serait assuré à raison d'un quart par l'autofinancement, et de trois quarts par des emprunts, dont 200 millions constitués par des prêts du F. D. E. S.

Il est à souligner la part considérable des emprunts, ainsi qu'il ressort de la récapitulation suivante, au 31 décembre 1967, du financement des dépenses d'équipement, assuré à concurrence de :

- 903 millions de francs par des emprunts ;
- 60 millions de francs par la dotation de l'Etat constituée par les équipements remis à l'Aéroport de Paris lors de sa création ;
- 145 millions de francs par des subventions diverses, dont 143 millions de francs correspondant au montant cumulé de la part des subventions reçues de l'Etat pour l'amortissement en capital des emprunts souscrits ;
- 196 millions de francs par des fonds propres à l'Aéroport de Paris, constitués essentiellement par le réinvestissement des liquidités provenant des dotations aux amortissements et provisions ;
- 20 millions de francs provenant de la réserve spéciale de réévaluation.

L'Aéroport de Paris peut-il maintenir son équilibre financier par ses moyens propres ?

Cette perspective le conduit à envisager une augmentation de ses recettes, c'est-à-dire de demander à ses usagers, transporteurs et transportés, de participer davantage aux équipements aéroportuaires. C'est ainsi qu'a été faite la proposition de relever les tarifs de certaines redevances, notamment la redevance d'atterrissage. Il apparaît que la compétitivité de l'aéroport de Paris n'en serait pas affectée ; il y a néanmoins un équilibre à réaliser entre l'accroissement du taux des redevances et le niveau de la subvention versée par l'Etat.

\*

\* \*

Votre commission a porté un intérêt particulier aux problèmes posés par les accès terrestres des aéroports et par celui de la lutte contre le bruit. Le problème de la *facilité de la desserte* se pose, notamment au moment où les avions gros porteurs vont faire leur apparition.

Roissy-en-France sera mis en service en 1972, la capacité de la desserte d'Orly devra donc d'ici là être de 25 millions de passagers par an, celle du Bourget étant limitée à 3 millions de passagers par an. Nous allons passer en revue les prévisions de travaux en ce qui concerne les accès terrestres pour Orly et pour Roissy-en-France.

## I. — Orly.

A l'heure actuelle, Orly est relié à Paris par un tronçon commun constitué par le tronçon terminal de l'autoroute A 6 (2 chaussées à 3 voies), puis par la branche d'Orly, dite aussi autoroute B 6 (2 chaussées à 2 voies).

Le tronçon commun A 6 qui, comme on le sait, est souvent saturé, doit être doublé vers 1971 par deux chaussées latérales à deux voies entre le CD 126 (qui suit la vallée de la Bièvre en direction de la Porte d'Italie) et l'échangeur avec B 6, le CD 126 étant de son côté transformé en une voie rapide de dégagement.

Dans l'hypothèse où — comme il a été jusqu'ici prévu — les horaires de travail du marché d'intérêt national de Rungis permettraient de ne pas faire coïncider ses pointes de trafic avec celles d'Orly, cet ensemble routier devrait permettre provisoirement d'écouler à peu près convenablement le trafic — sous réserve que soit construite à temps une troisième voie sur chaque chaussée de l'autoroute B 6.

Ultérieurement, on pourra encore réaliser une troisième voie sur les chaussées latérales qui vont être entreprises le long de l'autoroute A 6.

Mais, peu après 1975, tout cet ensemble sera saturé : une desserte ferroviaire devrait donc être mise en service vers cette date pour relier Paris à Orly.

L'intégration de la desserte ferroviaire de l'aéroport dans le réseau général est donc envisagée, puisqu'il apparaît difficile de réaliser une liaison spécialisée, pour des raisons de rentabilité ; deux solutions sont actuellement à l'étude :

a) *Solution S. N. C. F.* : cette solution, qui paraît réalisable avant 1975, consiste en un prolongement de la desserte des Halles de Rungis. Le raccordement emprunterait à l'intérieur de l'aéroport le tracé réservé au passage du futur réseau express régional Sud. Il serait abandonné lors de la mise en service de ce dernier ;

b) *Solution R. A. T. P.* : il s'agit du prolongement de la ligne n° 5 du métropolitain depuis la Porte d'Italie. Cette solution ne paraît pas réalisable avant 1976, mais elle aurait l'avantage de permettre des fréquences plus importantes et, grâce aux corres-

pondances du réseau métropolitain, d'assurer une excellente desserte en surface. Le réseau express régional suivrait le même tracé.

D'après des déclarations récentes du Ministre, il apparaît que cette solution sera, en définitive, retenue.

## II. — Roissy-en-France.

Le trafic routier engendré par cet aéroport atteindrait les niveaux suivants entre Paris et Roissy (trafic véhicules dans un sens à l'heure de pointe) :

— 1976-1977 .....	6.000.
— 1980 .....	10.000.

Outre l'autoroute A 1, on prévoit trois voies supplémentaires spécialisées dans chaque sens, parallèles à l'autoroute, depuis l'aéroport jusqu'à l'échangeur, entre A 1 et B 3 (antenne de Bagnolet). Il est prévu que cet ensemble sera saturé vers 1976-1977.

A cette époque, il devrait être possible de mettre en service :

- une quatrième voie latérale ;
- l'autoroute C 1 avec deux voies dans chaque sens.

Ce dispositif devrait être suffisant jusqu'aux alentours de 1980. Au-delà, il sera nécessaire de disposer d'une liaison ferroviaire.

Ici encore, cette liaison pourra être du type S. N. C. F. ou du type R. A. T. P. (réseau express régional).

Bien entendu, une formule du type réseau express régional, qui permettrait d'assurer de meilleures fréquences et assurerait une meilleure diffusion sur l'ensemble du réseau de la R. A. T. P., serait préférable.

\*  
\* \*

Un autre problème important est celui du *bruit*, qui résulte du développement du trafic et de la généralisation des avions à réaction. Les crédits inscrits au budget de 1969 sont du triple de ceux qui figuraient au budget de 1968, mais le problème est plus technique que financier. Il faut agir sur tous les moyens disponibles. C'est ainsi que des actions multiples sont engagées :

- établissement de procédures de décollage et d'atterrissage limitant le bruit ;

- soutien de la recherche destinée à lutter contre le bruit ;
- organisation de l'utilisation des sols autour des aéroports ;
- élaboration de spécifications pour la « certification bruit » des futurs avions.

\*

\* \*

a) *Procédures de décollage et d'atterrissage limitant le bruit.*

Dès l'introduction, il y a une dizaine d'années, des premiers avions à réaction sur les aéroports parisiens, le Directeur général de l'Aéroport de Paris avait fait prendre des mesures « antibruit » réglementant l'usage des pistes, limitant les vols de nuit, interdisant les vols d'entraînement sur avions commerciaux, imposant l'usage de silencieux pour les essais de moteurs après vérifications ou réparations dans les ateliers des compagnies aériennes, et définissant des procédures spéciales pour la montée des avions après décollage ou pour la phase d'approche finale et d'atterrissage. Ces procédures ont été définies dans diverses « consignes » diffusées auprès de toutes les compagnies aériennes fréquentant les aéroports d'Orly et du Bourget. Simultanément, l'Aéroport de Paris a mis en service des stations automatiques de contrôle du bruit au décollage permettant de s'assurer que les consignes « antibruit » étaient convenablement respectées par les compagnies aériennes.

Plus récemment, une décision du 4 avril 1968 prise, sur proposition du Secrétaire général à l'Aviation civile, par le Ministre des Transports réglemente l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly : appliquée depuis le 15 avril 1968, cette nouvelle réglementation interdit pratiquement les mouvements réguliers d'avions à réaction à Orly, entre 23 h. 15 et 6 heures du matin ; les mouvements d'avions à hélice font également l'objet de sévères consignes techniques d'exploitation.

b) *Soutien de la recherche destinée à lutter contre le bruit et à la production de moteurs moins bruyants.*

Le Secrétariat général à l'Aviation civile assure un soutien financier aux divers organismes engagés dans la recherche orientée vers la production de moteurs moins bruyants. Des efforts considérables sont par ailleurs effectués à l'étranger, notamment aux

U. S. A., pour la lutte contre le bruit et le développement de moteurs moins bruyants (recherches importantes financées par les constructeurs de moteurs, les constructeurs d'avions et l'Administration, notamment la Nasa).

c) *Organisation de l'utilisation des sols autour des aéroports.*

La France a été l'un des premiers pays à élaborer une méthode d'estimation de l'exposition totale au bruit autour des aéroports destinée à définir des zones à l'intérieur desquelles la construction d'immeubles publics (hôpitaux, écoles) ou privés (immeubles, pavillons) devait être réglementée. Ces travaux ont été menés depuis plusieurs années par la commission du bruit du Secrétariat général à l'Aviation civile et font actuellement l'objet de mises au point entre le S. G. A. C. et le Service régional de l'équipement de la Région parisienne.

d) *Elaboration de spécifications pour la « Certification Bruit » des futurs avions.*

Une collaboration internationale très active s'est développée entre aéroports, constructeurs et compagnies aériennes et a abouti — notamment à la suite de la Conférence de Londres sur le bruit, en novembre 1966 — à la décision prise par les gouvernements d'imposer désormais aux constructeurs des limites au bruit que produiront les futurs avions. Le respect de ces limites conditionnera la « Certification Bruit » de l'avion, c'est-à-dire, en fait, l'autorisation de l'utiliser.

Cette réglementation, qui aboutira à une réduction notable du bruit à la source par rapport aux avions actuellement en service, est activement étudiée par les gouvernements des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de la France. Elle devrait être rendue officielle d'ici quelques mois.

Relevons comme signe encourageant que les nouveaux avions à réaction subsoniques sont moins bruyants que leurs prédécesseurs, mais une incertitude subsiste encore en ce qui concerne les avions supersoniques.

Dans le chapitre VIII du présent rapport figurent notamment les observations de la commission sur les problèmes des accès terrestres et de la nécessité de la lutte contre le bruit.

## CHAPITRE VII

### LES COMPAGNIES AERIENNES FRANÇAISES

Avant d'examiner la situation présente des trois grandes compagnies françaises, soulignons que leurs caractéristiques sont différentes puisque Air France, notre grande compagnie nationale, exploite son réseau mondial ; Air-Inter voit ses activités limitées au territoire métropolitain, à l'Union des transports aériens, entreprise privée, a été dévolu un large secteur d'activité, couvrant notamment l'Afrique. Il en résulte des problèmes, tant sur le plan national que sur le plan international, qu'il est souhaitable de voir trancher en fonction de l'intérêt de notre pays, *dans le sens de l'unité du transport aérien français*. Il est nécessaire que l'exploitation des trois compagnies soit harmonisée, afin d'aboutir à la *convergence de leurs efforts*.

#### I. — Air France.

Les bons résultats obtenus ces dernières années par Air France ne se sont pas poursuivis au cours de l'année 1968, essentiellement à la suite des événements de mai qui ont entraîné un déficit des résultats d'exploitation de l'ordre de 240 millions de francs.

En outre, Air France se trouve confrontée avec le problème d'investissements que pose l'apparition d'une nouvelle génération d'avions à grande capacité. Avant de procéder à l'examen détaillé de la situation, il a paru intéressant à votre rapporteur de rappeler comment s'exerce sur la Compagnie la tutelle du Ministère.

La Compagnie nationale Air France est soumise au contrôle général du Ministre chargé de l'Aviation civile et à un contrôle économique et financier (art. L342.1 du Code de l'Aviation civile).

Ce contrôle est exercé, sous l'autorité du Ministre par le Secrétariat général à l'Aviation civile. Il porte essentiellement sur les décisions de la compagnie intéressant les points suivants, décisions qui doivent être soumises au préalable à l'approbation de l'autorité de tutelle :

- les programmes généraux d'engagement de dépenses échelonnées sur plusieurs années ;
- l'état indicatif annuel des prévisions de recettes et de dépenses ;
- le bilan, le compte de profits et pertes ;

- la prise de participations financières ou la cession de celles-ci ;
- les tarifs ;
- le statut du personnel ;
- le programme d'investissement, d'achat de matériel et de lignes à desservir.

Ce contrôle se manifeste, d'autre part, par la présence permanente dans le Conseil d'administration d'un représentant du Ministre de tutelle : le Secrétaire général à l'Aviation civile et le Directeur des Transports aériens siègent au Conseil d'administration, respectivement en qualité de commissaire du Gouvernement et de commissaire adjoint.

La Compagnie nationale Air France doit couvrir par ses ressources propres l'ensemble de ses dépenses d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, l'amortissement du matériel et des installations, et les provisions à constituer pour couvrir les risques de tout ordre.

Toutefois, pour tenir compte des obligations particulières qui lui seraient imposées dans l'intérêt général, l'Etat ou les collectivités publiques de la Métropole ou d'Outre-Mer peuvent lui allouer des subventions dont le montant, les conditions d'attribution et le contrôle de l'utilisation sont déterminés par des conventions passées avec elle à cet effet.

Peuvent faire l'objet de telles conventions les obligations d'intérêt général relatives aux services suivants :

1. Exploitation des services réguliers de transport aérien effectués à la demande de l'Etat ou des collectivités publiques ;
2. Exploitation d'aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;
3. Exploitation de types d'appareils dont l'acquisition ou l'emploi résulterait d'une obligation imposée à la Compagnie ;
4. Formation du personnel navigant ;
5. Montage à bord des appareils d'équipements autres que ceux qui sont nécessaires à l'observation des règles d'usages de la navigation aérienne commerciale.

En ce qui concerne la première catégorie de services, la dernière convention actuellement en vigueur est le contrat du 18 janvier 1964, reconductible de trois ans en trois ans, sauf dénonciation expresse.

En vertu de cette convention, la Compagnie Air France s'est engagée à assurer l'exploitation des lignes internationales vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Asie, l'Europe et l'Afrique du Nord.

L'Etat s'est engagé, de son côté, à verser chaque année de la période considérée une contribution financière égale à 85 % du déficit éventuel des lignes précitées, dans la limite de plafonds annuels fixés préalablement, mais révisables si les conditions économiques concernant les salaires et les prix venaient à varier au-delà de certaines limites.

Ce contrat a joué pour la première période triennale prévue (1962 à 1964) et les subventions versées par l'Etat ont atteint, pour les trois ans considérés, le montant total de 258,5 millions de francs, soit sensiblement moins que le total des plafonds annuels fixés pour la période.

Depuis 1964, l'exploitation d'Air France s'est très sensiblement améliorée puisque la Compagnie est devenue bénéficiaire en 1965, 1966 et 1967. Le contrat du 18 janvier 1964 n'a pas joué et aucune contribution financière de l'Etat n'a été versée pour ces trois dernières années.

En 1968, les conditions d'exploitation de la Compagnie nationale ont été profondément bouleversées, rendant nécessaire l'attribution d'une aide exceptionnelle de l'Etat, en application de l'article 6 du contrat précité qui prévoit précisément les cas où les conditions de l'exploitation sont fortement perturbées pour des raisons politiques, économiques et sociales.

Au moment où Air France entre dans la phase importante du renouvellement de sa flotte face au trafic accru, il y a lieu de faire le point des résultats financiers, des investissements et de la situation du parc aérien. Rappelons que le taux global d'expansion du trafic d'Air France devrait atteindre, d'après les prévisions du V<sup>e</sup> Plan, environ 12 % par an au cours des prochaines années.

## 1. LES RÉSULTATS FINANCIERS

*En 1967*, tandis que le trafic offert a progressé de 1,542 milliard de tonnes-kilomètres à 1,818 milliard, traduisant une expansion de 17,9 %, les dépenses de la Compagnie se sont accrues de 10,8 %, passant de 2.040,8 millions de francs à 2.261,1 millions.

Cet accroissement de la production, supérieur à l'augmentation des dépenses, a entraîné une baisse de 5,5 % du coût unitaire, qui a concrétisé l'effort continu de la compagnie vers l'amélioration de ses prix de revient.

Les recettes, qui étaient de 2.113,9 millions de francs en 1966, ont atteint 2.280,8 millions en 1967, en progression de 7,9 %.

Cette évolution moins rapide des recettes que des dépenses, que l'on constate pour la première fois depuis quatre ans, est due à l'abaissement de la recette unitaire et à la diminution, sensible en 1967, des coefficients de remplissage.

Le compte d'exploitation fait néanmoins ressortir encore en 1967 un bénéfice d'exploitation de 19,7 millions de francs.

*Pour l'année 1968*, les prévisions établies par Air France chiffreraient à 31.500.000 F le profit attendu. Mais divers événements se sont produits qui ont dégradé la situation. Les raisons de cette dégradation sont les suivantes :

- d'une part, une évolution économique défavorable sur le plan général, et les répercussions des mesures prises aux Etats-Unis en vue de réduire le déséquilibre de la balance des paiements, ont rapidement conduit à considérer ces prévisions comme optimistes, et à admettre que l'équilibre financier pourrait vraisemblablement être tout juste obtenu ;
- d'autre part, les événements français de mai et juin ont changé les données de la question. L'arrêt d'activité de la Compagnie

nationale a été la cause d'un déficit estimé à 130 millions de francs environ, déficit majoré des augmentations consenties en matière de salaires.

A ces conséquences directes des événements de mai s'ajoutent des conséquences indirectes liées à la perturbation du marché, telles que la contraction des courants touristiques vers la France, le glissement au moins momentané de la clientèle de la compagnie vers des compagnies étrangères concurrentes, les restrictions dans les déplacements de nos nationaux en raison des difficultés économiques et du rétablissement temporaire du contrôle des changes,

Au total, malgré les allègements du programme décidés en cours d'année, les résultats de l'exploitation de 1968 feront vraisemblablement ressortir une perte de l'ordre de 240 millions de francs. Pour la couverture d'un tel déficit, tout à fait exceptionnel, a été inscrit au deuxième collectif budgétaire de 1968 un premier crédit de 100 millions de francs. Un crédit supplémentaire figure au troisième collectif actuellement déposé : afin de permettre à notre Compagnie nationale de partir sur des bases saines pour 1969, il apparaît que Air France devrait être, dès la fin de l'année 1968, libérée de son déficit d'exploitation.

*Pour l'année 1969*, la Compagnie nationale se préoccupe de mettre au point des prévisions que les incertitudes de 1968 et les aléas de la conjoncture présente rendent particulièrement difficiles. Dans le même temps, elle a préparé des mesures tendant à accroître la productivité ; elle espère ainsi pouvoir obtenir l'an prochain l'équilibre financier.

## 2. LES INVESTISSEMENTS

Comme toutes les grandes compagnies internationales, Air France se trouve confrontée à un besoin d'équipement nouveau en matériel volant, avec, pour corollaire, des investissements au sol.

Les tableaux ci-joints récapitulent, le premier les autorisations d'engagement de la Compagnie Air France que les prêts du F. D. E. S. peuvent être appelés à financer concurremment avec d'autres ressources, le second l'évolution des paiements et les modalités de financement de ces dépenses au cours des années 1967, 1968 et 1969. Pour 1969, les chiffres fournis correspondent aux plafonds arrêtés en septembre par le Conseil de direction du F. D. E. S. L'examen détaillé des propositions d'investissement de la Compagnie nationale n'interviendra qu'en 1969.

**Autorisation d'engagement de la Compagnie Air France  
en 1967, 1968 et 1969.**

	1967 (réalisation).	1968 (estimation).	1969 (estimation).
	(En millions de francs.)		
Matériel volant .....			
Commandes 1967 .....	322,9		
Commandes 1968 .....		254,2	
Commandes 1969 .....			201,9
Investissements au sol de caractère pluri-annuel .....	61,6	74	82,7
Investissements au sol de caractère annuel .....	27,3	31,2	40
Participations .....	5,9	12,9	31,4
<b>Totaux .....</b>	<b>417,70</b>	<b>372,3</b>	<b>356</b>

**Paiements en 1967, 1968 et 1969.**

	1967 (réalisation).	1968 (estimation).	1969 (estimation).
	(En millions de francs.)		
<b>1. Dépenses.</b>			
Matériel volant .....	207,4	407,1	442
Investissements au sol de caractère pluri-annuel .....	29,6	87	160
Investissements au sol à caractère annuel .....	27,3	31,2	
Participations .....	5,9	13	31,4
Intérêts intercalaires sur matériel volant .....	—	7,6	13,6
<b>Totaux .....</b>	<b>270,2</b>	<b>545,9</b>	<b>647</b>
<b>2. Financement.</b>			
Ressources propres .....	165,2	205,9	257
Dotation en capital .....			50
Emprunts .....	105	340	340
	270,2	545,9	647

Il est à souligner que le financement des investissements pour 1969 sera assuré par les ressources propres d'Air France à raison de 40 %.

Avant d'examiner le détail des commandes prévues, rappelons que la situation du parc aérien au 1<sup>er</sup> septembre 1968 était la suivante :

- 31 Boeing B 707 (dont 1 cargo) : 30 sont exploités par Air France et 1 est mis à la disposition d'Air Madagascar ;
- 46 Caravelle SE 210, dont 2 mises à la disposition d'Air-Inter sous forme de location-vente ;
- 4 Boeing 727-200 ;
- 1 Lockheed L 1049 G Superconstellation, mis à la disposition d'Air Cameroun ;
- 6 Breguet BR 763 Provence, dont 5 cargos ;
- 14 Douglas DC-4, dont 6 en location (3 au Centre d'exploitation postale, 1 à Air Cameroun, 1 à Air Viet-Nam et 1 à la Société Air-Service) et 5 en location-vente (4 à la Société Transeuropa et à Air Mauritanie) ;
- 1 Douglas DC-3, hors exploitation.

Par ailleurs, Air France utilise pour les besoins du Centre d'exploitation postale 5 Douglas DC-4 (qui s'ajoutent aux 3 cités plus haut) et 13 Douglas DC-3 mis à sa disposition par l'Administration des Postes et Télécommunications, ainsi que 2 Fokker F-27 Friendship loués à la Société Fokker.

Enfin 5 Mystère 20, loués à la Société Marcel Dassault, servent à la formation des nouveaux pilotes.

Les *autorisations d'engagement*, en ce qui concerne l'équipement d'Air France en matériel volant, se rapportent à la commande :

En 1967, de 2 Boeing 707 long-courriers « convertibles », livrables en 1969, et de 6 Boeing 727-200 moyen-courriers, livrables en 1969 ;

En 1968, de 3 Boeing 727-200, livrables en 1970, et de 1 Boeing 747 long-courrier de grande capacité, livrable en 1971 ;

En 1969, de 6 Boeing 727-200, livrables en 1971 (le nombre d'appareils correspond aux actuelles propositions d'Air France, qui feront l'objet d'un examen par le Comité n° 8 du F. D. E. S. en avril prochain ; ce nombre n'étant donné qu'à titre indicatif), représentant une dépense globale de 201,9 millions de francs.

Le tableau suivant retrace, pour Air France, le *coefficient d'occupation et de chargement* des grands réseaux au cours des années 1966 et 1967.

**Comparaison du coefficient d'occupation et de chargement  
des grands réseaux en 1966 et 1967.**

	COEFFICIENT D'OCCUPATION		COEFFICIENT DE CHARGEMENT	
	1966	1967	1966	1967
Amérique du Nord .....	58,07	56,39	58,49	53,44
Amérique du Sud .....	54,46	54,62	52,73	51,69
Asie .....	47,50	47,09	51,67	51,41
Afrique .....	64,09	65,10	62,82	63,92
Europe .....	58,76	56,56	57,68	54,96
Méditerranée orientale .....	50,84	42,49	47,17	40,50
Proche-Orient .....				
Afrique du Nord .....	65,80	64,76	65,89	64,99
Métropole .....	67,33	64,61	59,90	60,45
Total C° .....	57,54	55,82	57,18	54,32

Dans l'ensemble, on note une tendance à la diminution du pourcentage d'occupation et de chargement, requérant des efforts rigoureux pour parvenir à des améliorations sur un certain nombre de points.

En tout état de cause, soulignons que la Compagnie nationale Air France est une *entreprise exportatrice* importante, puisqu'elle est la première de France pour la part du chiffre d'affaires réalisé en devises étrangères (78 %), et la seconde pour la valeur absolue des devises gagnées (1,76 milliard de francs en 1967, après la Régie nationale des Usines Renault). Cette observation prend toute sa valeur dans les difficiles circonstances actuelles.

En liaison avec cette activité exportatrice, indiquons qu'Air France se préoccupe de l'*accueil hôtelier* de la France, et notamment de Paris. Cet accueil est très insuffisamment réalisé ; aussi Air France s'emploie à combler cette lacune afin de faciliter le séjour des voyageurs étrangers.

Votre rapporteur estime nécessaire d'ajouter à ce chapitre des renseignements concernant l'évolution des tarifs aériens.

Rappelons que ces tarifs, qu'ils soient nationaux ou internationaux, sont élaborés par les transporteurs, et leur entrée en vigueur subordonnée à l'homologation des pouvoirs publics, les tarifs aériens internationaux étant caractérisés par une large interdépendance : l'élaboration de ces tarifs résulte d'un processus multilatéral, qui se déroule au sein de l'I. A. T. A. (International Air Transport Association).

Les tarifs aériens internationaux évoluent en baisse depuis longtemps. Cette évolution, rendue possible par les gains de productivité liés à la modernisation des matériels, est particulièrement sensible depuis 1960, année qui a vu l'introduction massive des appareils à réaction. Le tableau suivant, qui décrit la variation de la recette par passager-kilomètre, encaissée sur les principaux secteurs d'exploitation de notre Compagnie nationale, illustre cette évolution, à laquelle l'Europe fait seule exception :

	1960	1967	VARIATION 1967/1960
	(Francs.)		(En pourcentage.)
Atlantique Nord .....	0,217	0,145	— 23,2
Asie .....	0,237	0,197	— 16,9
Europe .....	0,252	0,263	+ 4,3
Total compagnie.....	0,220	0,194	— 11,9

On observe, en matière de fret, une tendance analogue. C'est ainsi que la recette moyenne à la tonne-kilomètre transportée est passée, pour Air France, sur l'ensemble du réseau, de 1,070 F en 1960 à 0,879 F en 1967 (soit une baisse de 17,9 %), et sur l'Atlantique Nord, secteur où l'expansion du trafic est la plus nette, de 1,123 F à 0,636 F au cours de la même période (— 43,4 %).

Au milieu de toutes ces contingences, Air France joue une partie difficile, dont elle se tire avec honneur. Si elle bénéficie, au titre du plan, d'un programme d'investissements qui lui permette de substituer des avions rapides et de grande capacité à son matériel actuel et d'améliorer ses installations au sol, les perspectives de sa situation économique et financière ne doivent pas être assombries ; les contacts que nous avons eus montrent qu'Air France a la ferme détermination de revenir au plus tôt à la situation bénéficiaire qu'elle avait pu atteindre dans les années antérieures à 1968 sans l'aide de l'Etat.

*Notre entreprise nationale a montré dans le passé qu'elle en était capable.*

\*  
\* \*

## II. — Air-Inter.

Après plusieurs années de tâtonnements, à partir de 1960, l'exploitation d'Air-Inter a connu une progression de trafic très rapide et les résultats obtenus ont été satisfaisants. Mais les événements de mai dernier ont entraîné un déficit que la Compagnie évalue devoir être de 18 millions pour 1968.

Cette situation, jointe à la suppression de diverses subventions dont bénéficiait Air-Inter, place la Compagnie dans une situation financière préoccupante.

Rappelons les étapes accomplies depuis sa création :

Air-Inter, constituée en 1954 à l'initiative d'un groupe de transporteurs et de banquiers, en tant que société d'études, n'est passée au stade de l'exploitation qu'à partir de 1958.

Cette première expérience, lancée rapidement, avec des moyens en personnels et en publicité réduits, à l'aide d'appareils affrétés à d'autres compagnies, s'est soldée par un échec. Seules quelques lignes saisonnières avaient été reprises en 1959.

A partir de 1960, après une série d'études qui conduisirent la société à s'assurer de garanties financières auprès des collectivités locales, l'exploitation put reprendre sur de nouvelles bases.

Dès lors, la progression du trafic a été très rapide :

— 1960...	16.036 passagers transportés ;
— 1961...	91.251 passagers transportés (+ 468,3 %) ;
— 1962...	184.820 passagers transportés (+ 102,5 %) ;
— 1963...	318.896 passagers transportés (+ 72,5 %) ;
— 1964...	492.093 passagers transportés (+ 54,3 %) ;
— 1965...	749.762 passagers transportés (+ 52,3 %) ;
— 1966...	1.109.905 passagers transportés (+ 48 %) ;
— 1967...	1.466.048 passagers transportés (+ 32 %).

Jusqu'à 1963, Air Inter a recouru, pour les besoins de son exploitation, aux services d'autres compagnies françaises. C'est à cette époque qu'elle a commencé à acquérir son propre matériel.

La société possède actuellement 10 Caravelle, 14 Viscount et Nord 262 et vient récemment de prendre livraison de 6 Fokker F 27-500 sur une série de 10 commandée, les quatre autres devant lui être livrés au cours du premier trimestre de 1969.

Le succès de l'entreprise et la nécessité de conforter ses assises juridiques ont conduit le Gouvernement à accorder à Air Inter une autorisation d'exploiter de longue durée (20 ans) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, de manière à lui permettre de prendre en matière d'investissements des décisions à long terme.

Par ailleurs, une convention conclue entre l'Etat et la compagnie au mois d'octobre 1967, a défini les obligations de cette dernière jusqu'au 31 décembre 1973. Cette convention confère à la compagnie une vocation privilégiée à l'exploitation du réseau intérieur moyennant des contreparties portant sur sa contribution au financement de ce réseau ainsi que sur l'exécution d'un service de bonne qualité.

#### *Répartition actuelle du capital social d'Air-Inter.*

Le capital de la société Air-Inter, dont le montant est de 36 millions 342.500 F, est réparti comme suit :

— Air France.....	24,95 % ;
— S. N. C. F.....	24,95 % ;

— Caisse des Dépôts et Consignations.....	4,00 % ;
— Banque de l'Indochine.....	6,53 %
— Banque Lazard Frères.....	6,53 %
— Banque de Paris et des Pays-Bas....	6,53 %
	} 19,59 % ;
— U. T. A. ....	14,68 % ;
— Compagnie de navigation mixte.....	4,80 % ;
— Chambre de Commerce.....	5,25 % ;
— Divers .....	1,78 %.

*Résultats financiers.*

La Compagnie Air-Inter a arrêté comme suit son compte d'exploitation 1967, et ses prévisions afférentes à l'exercice 1968.

	1967	1968 (Prévisions au 8 octobre 1968.)
	(En francs.)	(En francs.)
Recettes .....	216.718.531,70	258.300.000
Dont subventionés :		
— Etat .....	4.000.000	2.500.000
— Collectivités locales .....	6.613.872	9.000.000
Dépenses .....	216.864.497,20	282.300.000
Solde .....	+ 145.965,50	— 12.500.000

*Modalités de financement.*

Après avoir, par son intervention, favorisé, conjointement avec les collectivités locales, le développement des lignes aériennes intérieures jugées particulièrement intéressantes du point de vue de l'aménagement du territoire, l'Etat a retiré son aide à la Compagnie à partir du 31 décembre 1967.

Les modalités de financement du réseau intérieur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968 sont définies de la manière suivante par la convention déjà citées du 1<sup>er</sup> octobre 1967 : *le réseau est divisé en trois catégories de lignes.*

- les lignes existant au 1<sup>er</sup> janvier 1967 et dont le taux de rentabilité est supérieur à 80 % composent le réseau dit « commercial » qui est exploité par la compagnie à ses risques et périls ;

- *les lignes existant à la même date dont le taux de rentabilité est inférieur à 80 % composent le réseau « conventionné »*. Air-Inter couvre pour chacune de ces lignes une fraction de leur déficit égale à 20 % des dépenses d'exploitation, le solde étant pris en charge par les collectivités intéressées ;
- *les lignes nouvelles en dernier lieu dont le déficit est réparti entre Air-Inter et les collectivités desservies selon des modalités librement débattues entre les parties.*

Ces trois catégories de lignes recouvrent respectivement 85 %, 9 % et 6 % de l'activité d'Air-Inter en 1968.

Le montant de la contribution globale des collectivités locales au financement du déficit du réseau intérieur en 1968 peut être évalué à 11.500.000 F. Une intervention du F. I. A. T. d'un montant de 2.500.000 F est envisagée à titre exceptionnel, en faveur de collectivités locales qui éprouvent des difficultés à assumer leurs obligations financières et pour un secteur déterminé.

Bien des collectivités locales garantes des lignes d'Air-Inter seront très gênées pour maintenir l'effort financier qu'elles accomplissent depuis plusieurs années. Il y a là une situation qui risque de mettre Air-Inter dans une situation délicate, alors que les bénéfices s'amenuisent, comme le montre le tableau ci-après, concernant les bilans des trois derniers exercices ; avant même les événements de mai-juin, les bénéfices sont passés de 1,9 million de francs en 1965 à 1 million en 1966, pour tomber à 0,2 million en 1967.

**Bilans pour les trois derniers exercices.**  
(En francs.)

	AU 31 décembre 1965.	AU 31 décembre 1966.	AU 31 décembre 1967.
<i>Actif.</i>			
Immobilisations .....	21.759.457,35	41.798.759,97	128.635.672,53
Valeurs d'exploitation .....	2.300.151,01	6.167.876,43	6.820.103,49
Valeurs réalisables ou disponibles...	26.755.456,87	25.408.432,53	29.727.132,91
	50.815.065,23	73.375.068,93	165.182.908,93
<i>Passif.</i>			
Capital (et réserves) .....	8.535.677,68	18.834.237,52	36.528.828,95
Report à nouveau .....	167.875,89	1.530.512,84	1.704.249,84
Provisions .....	2.362.353,71	2.893.559,67	5.902.355,70
Dette à long terme .....	16.561.070,55	21.436.609,30	73.087.424,81
Dette à court terme .....	21.216.890,61	27.638.321,17	47.758.518,04
Bénéfice de l'exercice .....	1.971.196,79	1.041.828,43	201.531,59
	50.815.065,23	73.375.068,93	165.182.908,93

Votre commission souhaiterait savoir quelles dispositions le Gouvernement envisage de prendre, outre le crédit de 10 millions de francs qui figure au collectif qui va être prochainement soumis au Parlement, pour faciliter à Air-Inter l'exercice de ses activités, dont le rôle dans l'aménagement du Territoire n'est plus à souligner, particulièrement au moment où les régions sont appelées à connaître une vie économique plus marquée.

\*  
\* \*

### III. — Union des transports aériens.

Votre commission pense utile d'insérer dans ce rapport un certain nombre de renseignements concernant « l'Union des transports aériens » (U. T. A.) qui, bien qu'entreprise privée, intéresse le secteur public, de par les larges pouvoirs de tutelle dont celui-ci dispose.

Rappelons que la Compagnie « Union des transports aériens » (U. T. A.) résulte de la fusion décidée en septembre 1965, des deux compagnies « Union aéromaritime de transports » (U. A. T.) et « Transports aériens intercontinentaux » (T. A. I.).

C'est une entreprise constituée sous forme de société anonyme, à participation ouvrière et son capital s'élevait à 68,9 millions de francs au 31 décembre 1967.

Comme toute entreprise privée de transports aériens elle est soumise, en vertu des dispositions des articles L. 330-1 à L. 330-7 du Code de l'aviation civile à *d'assez larges pouvoirs de tutelle de l'Administration en matière économique* : astreinte au régime de l'autorisation préalable, elle doit soumettre à l'approbation du Ministre chargé de l'aviation civile, ses programmes généraux d'achat et de location de matériel volant, ses programmes d'exploitation ainsi que ses tarifs.

En raison de l'importance du secteur d'activité qui lui est confié à titre exclusif (la plus grande partie de l'Afrique notamment) et afin d'améliorer les modalités d'exercice des pouvoirs de tutelle évoqués ci-dessus, un commissaire du Gouvernement a été désigné auprès du conseil d'administration de l'U. T. A.

Ce commissaire, qui est le Secrétaire général à l'Aviation civile, assiste aux délibérations du conseil d'administration et aux assemblées générales et rend compte au Ministre de ses observations.

Le nombre de passagers-kilomètres transportés par la Compagnie U. T. A. est passé de 1.299,4 millions en 1966 à 1.406,1 millions en 1967, soit + 8,2 % contre + 21,9 % en 1966.

Cette progression, relativement limitée, résulte de deux faits : la reprise d'une grande partie du trafic « charter » de l'U. T. A. par sa nouvelle filiale, la Compagnie aéromaritime d'affrètement d'une part, le maintien du potentiel de transport de l'U. T. A. à un niveau sensiblement voisin de celui atteint en 1966, d'autre part. On peut noter cependant en 1967 une reprise du trafic sur le secteur « Afrique Francophone » (+ 17 % contre — 1 % en 1966).

La progression du trafic du secteur transpacifique est du même ordre qu'en 1966 (+ 25 %), alors que le rythme d'accroissement du secteur « Afrique du Sud » s'est quelque peu ralenti (+ 12 % contre + 29 % en 1966).

En revanche, sur le secteur « Extrême-Orient » qui représente près du tiers de l'activité de la compagnie, la croissance du trafic a été très limitée (+ 2 % contre + 50 % l'année précédente).

Le trafic « fret », sans avoir une expansion aussi forte qu'en 1966 (+ 41,6 % par rapport à 1965), a connu néanmoins une croissance soutenue (+ 29 %). Les résultats les plus remarquables ont été enregistrés sur les secteurs de l'Afrique francophone (+ 46 %) et Transpacifique (+ 48 %).

La progression du trafic « Poste » (+ 1,6 %) a été beaucoup plus faible qu'en 1966 (+ 16,30 %).

En 1968, l'U. T. A. a renforcé sensiblement sa flotte de long-courriers, ce qui explique que, malgré les événements de mai et juin, la progression du trafic a été de 20,3 % au cours des huit premiers mois de l'année : le nombre de passagers-kilomètres transportés par la Compagnie s'est élevé à 1.076,7 millions contre 894,4 millions durant la période correspondante de 1967.

Le nombre de tonnes-kilomètres transportées de fret au cours de la même période a progressé de 44 % passant de 34,892 millions à 50,275 millions.

Au 1<sup>er</sup> septembre 1968, la *flotte* de la Compagnie U. T. A. se composait de :

- 2 DC 8-30 ;
- 3 DC 8-50 ;
- 3 DC 8-62 ;
- 1 DC-8 F cargo ;
- 2 Caravelle 10 R ;
- 1 Douglas DC 4 ;
- 1 Beechcraft.

Un autre DC 9-62 viendra compléter cette flotte au cours de l'année 1969.

Les résultats du *compte d'exploitation* pour 1967 font apparaître un bénéfice d'un niveau sensiblement égal à celui de l'année 1966 (15 millions de francs contre 15,4 millions l'année précédente). Le solde bénéficiaire net tel qu'il se dégage du compte de profits et pertes s'établit à 10,7 millions de francs (contre 10,4 millions en 1966).

Les recettes doivent passer de 345,8 millions de francs en 1967 à 399 millions en 1968 (soit + 15 %), et à 436 millions en 1969 (soit + 10 %).

Voilà les objectifs que s'est fixés l'U. T. A. qu'elle devra même, étant donné les accords de Grenelle qui ont alourdi les prix de revient de la compagnie, dépasser, afin de maintenir l'équilibre de son compte d'exploitation.

Soulignons que l'U. T. A. affirme, avec dynamisme, la présence française dans le secteur qui lui est confié.

## CHAPITRE VIII

### OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Votre rapporteur spécial et plusieurs de nos collègues, notamment MM. *Alex Roubert*, président de la commission ; *Marcel Pellenc*, Rapporteur général ; *Coudé du Foresto*, *Raybaud*, *Suran*, *Driant* et *Monory*, ont formulé des observations sur les dispositions budgétaires proposées, outre celles qui sont formulées dans le corps de ce rapport.

Rappelant que l'Ecole nationale de l'Aviation civile venait d'être transférée à Toulouse, la commission s'est étonnée que, parmi les propositions budgétaires qui lui sont soumises, ne figurent pas des crédits suffisants pour *l'installation d'un simulateur de trafic aérien* : c'est ainsi que le chapitre 56-40 comporte une dotation en autorisations de programme de 3.310.000 F, qui ne permet même pas d'entamer l'opération, puisque c'est une dotation de 13 millions de francs qui serait nécessaire. La commission regrette que l'insuffisance des crédits amène un important retard dans la réalisation de cette opération indispensable.

La *lutte contre le bruit* a fait l'objet d'un débat au cours duquel il a été souligné que les études entreprises n'avaient guère porté leurs fruits jusqu'alors et qu'il était indispensable, par ailleurs, d'organiser l'utilisation des sols autour des aéroports en général, et Roissy-en-France, dont la construction est en cours, en particulier. La commission a insisté pour que soient strictement respectées les mesures réglementant le permis de construire autour du nouvel aéroport afin qu'à Roissy-en-France on n'ait pas à prendre de mesures de contingentement sévères qui seraient préjudiciables au transport aérien.

Quant à la desserte des aéroports, notamment Orly, plusieurs commissaires, rappelant le projet de liaison ferroviaire Orly—Orsay qui n'a pas vu le jour, ont souligné la saturation grandissante de l'autoroute d'accès avec les inconvénients que présente cette situation au point de vue de la commodité et du renom de l'aéroport, et demandé que l'erreur commise à Orly concernant les insuffisances de la liaison ne se reproduise pas à Roissy-en-France.

La commission a relevé l'importance des *charges d'entretien* qui pèsent sur les aéroports et déploré que les crédits du chapitre 35-61 soient insuffisants. Certes, le crédit est en hausse de 8 %, mais cette augmentation est très éloignée de ce qui serait nécessaire pour assurer convenablement l'entretien de notre patrimoine aéronautique (300 à 350 aérodromes), ce qui a pour corollaire la médiocrité de beaucoup d'installations. De même la *subvention de l'Etat aux collectivités locales pour l'aménagement d'aérodromes* ne permet pas de satisfaire aux besoins qui se manifestent.

Plusieurs commissaires ont à nouveau regretté la suppression maintenue l'année dernière du *dégrèvement des carburants* utilisés par l'aviation légère, cette mesure touchant notamment les aéroclubs. Pourtant, comme l'a souligné particulièrement M. Monory, les aéroclubs, qui remplissent un rôle éminent, connaissent de grosses difficultés. Leur gestion, étant donné la faiblesse de la subvention qu'ils reçoivent, est extrêmement difficile ; il y a là un problème important à résoudre d'autant que les autres fédérations sportives reçoivent, sous une forme ou sous une autre, une aide de l'Etat relativement plus libérale.

La commission s'est également préoccupée de la condition des pilotes instructeurs des aéroclubs et de leur formation. Elle a souhaité, notamment, que la signature d'un contrat collectif permette à ce personnel dévoué d'accomplir sa tâche dans les meilleures conditions.

La situation financière difficile d'Air-Inter et les conséquences de cette situation sur les *collectivités*, lourdement mises à contribution, ont suscité de nombreuses interventions, notamment de M. Alex Roubert, président ; de 1960 à maintenant, l'aide des collectivités est passée de 1 million à 10 millions ; la commission s'est élevée contre cette situation.

En effet, même si le relèvement des tarifs intervenu en 1968 suffisait pour obtenir l'équilibre du compte d'exploitation en 1969, un tel équilibre ne pourrait être obtenu qu'au prix du maintien des participations actuelles des collectivités locales garantes d'Air-Inter, à un niveau au moins égal à celui de 1968, c'est-à-dire de 9 millions, plus la subvention attendue du F. I. A. T. (2 millions 500.000 répartis sur un nombre limité de lignes). L'aide des collectivités n'avait été prévue que pour faciliter le « démarrage » des lignes, et la commission rappelant que la subvention de l'Etat à Air-Inter, ouverte antérieurement au chapitre 45-81, était de 4 millions de francs en 1965, 1966 et 1967, que cette subvention avait permis de couvrir 47,5 % du déficit d'Air-Inter et avait limité d'autant les charges des collectivités locales, estime qu'un effort doit être fait en sa faveur.

Ceci d'autant que d'autres mesures placent Air-Inter dans une situation difficile :

- la suppression des crédits destinés au *dégrèvement des carburants* des lignes aériennes intérieures, inscrites jusqu'en 1967 au chapitre 44-91, à raison de 1.755.000 F pour cette dernière année ; en 1968, la suppression de cette subvention représentera pour Air-Inter une charge de 3.200.000 F, sur la base d'un dégrèvement de 26,14 %, observé en 1967 ;
- la suppression du concours de l'Etat aux *frais de formation des pilotes*, Air-Inter n'ayant plus bénéficié depuis 1967, non plus que les autres compagnies, d'un tel remboursement. Ce remboursement couvrait pour Air-Inter 40 % du coût des stages. Cette situation est particulièrement préjudiciable au moment où l'augmentation du parc d'Air-Inter accroît ses besoins dans d'importantes proportions.

Une solution doit être trouvée, afin que les charges, qui grèvent le compte d'exploitation d'Air-Inter, ne soient pas mises uniquement au compte des collectivités locales ou des chambres de commerce.

\*  
\* \* \*

Le budget proposé à notre vote traduit une mutation profonde et s'inscrit dans la perspective de réalisations futures, tant en ce qui concerne les investissements de nos aéroports et de nos compagnies aériennes que la construction aéronautique.

Ces mutations et ces réalisations posent des problèmes financiers et techniques, tant à l'administration de l'aviation civile qu'aux entreprises nationales concernées.

L'avenir nous dira si le budget proposé à notre vote, permet, malgré les insuffisances que nous avons dénoncées, d'apporter une solution satisfaisante à tous ces problèmes.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'aviation civile pour 1969.

# ANNEXES



## ANNEXE I

### LA CROISSANCE DU TRAFIC AERIEN

Cette croissance ressort de tous éléments chiffrés relatifs à l'activité aéronautique. On peut retenir comme particulièrement significatif :

#### A. — *Activité des centres de contrôle régionaux.*

Nombre de mouvements d'appareils contrôlés :

	1964	1965	1966	1967
C. C. R. Nord.....	356.436	383.954	439.050	445.889
C. C. R. Sud-Est.....	156.950	171.478	192.837	206.973
C. C. R. Sud-Ouest.....	85.154	101.806	118.773	128.097
<b>Total .....</b>	<b>598.540</b>	<b>657.238</b>	<b>750.660</b>	<b>780.959</b>

#### B. — *Trafic des aéroports (2).*

	METROPOLE	OUTRE-MER	TOTAUX
1964 .....	12.756	660	13.416
1965 .....	14.077	800	14.877
1966 .....	16.321	940	17.261
1967 .....	18.336	1.140	19.476
1968 .....	19.070 (2)	1.190 (2)	20.260

(1) Unité de trafic = 1.000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste.

(2) Chiffres estimés.

C. — *Activité des trois grandes compagnies françaises (Air France, U. T. A., Air-Inter).*

	1964	1965	1966	1967
Passagers payants (milliers)...	4.513	5.062	5.905	6.648
Kilomètres parcourus (milliers).	123.672	128.709	147.379	168.045
Passagers-kilomètre p a y a n t s (milliers) .....	7.012.994	7.765.616	9.242.601	10.347.507
<b>Tonnage transporté (1.000 ton- nes-kilomètre) :</b>				
— passagers .....	628.796	695.383	826.533	925.613
— fret .....	146.546	185.019	221.727	260.991
— poste .....	40.314	42.156	45.918	51.825
<b>Total du tonnage trans- porté .....</b>	<b>815.656</b>	<b>922.558</b>	<b>1.094.178</b>	<b>1.238.429</b>

## ANNEXE II

---

### LES MOYENS D'ACTION DU SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

Outre les directions et services de l'administration centrale, le secrétariat général à l'aviation civile dispose des moyens d'action suivants :

#### I. — Services rattachés directement au secrétaire général.

*L'Inspection générale* chargée des enquêtes et études relatives :

- à la sécurité et la navigation aérienne ;
- aux bases aériennes ;
- à la météorologie ;
- aux problèmes administratifs et économiques.

*Le Service des organisations aéronautiques internationales* : relations avec les organisations aéronautiques internationales (O. A. C. I., Eurocontrôl, A. S. E. C. N. A.). Préparation des conférences internationales de caractère technique et économique. Coopération technique.

*L'organisme du contrôle en vol* : contrôle opérationnel en ligne. Participe à l'élaboration des textes relatifs aux matériels, aux commissions de désignation des instructeurs pilotes de ligne, navigateurs, pilotes professionnels, etc. et aux examens du P. N. aux épreuves pratiques en vol, au contrôle des stages de formation et de perfectionnement des pilotes.

#### II. — Services techniques centraux.

Ce sont des services extérieurs à compétence nationale et placés comme tels à proximité de l'administration centrale.

*Le Service technique des bases aériennes (S. T. B. A.)* : rôle d'ingénieur conseil dans les techniques de l'infrastructure aéronautique auprès de la direction des bases aériennes et des services extérieurs. Il a pour mission permanente de tenir à jour les plans des aérodromes, d'effectuer des enquêtes et des inspections relatives à la qualité aéronautique des terrains et ouvrages d'infrastructure aérienne, examine les dossiers de servitude aérienne. Rôle également d'exécution : entretien et mise en œuvre des gros matériels, plates-formes gazonnées, contrôles de certaines fabrications ainsi que certains travaux d'essais et de prototypes.

*Le Service technique de la navigation aérienne (S. T. N. A.)* : c'est un organisme d'études et d'exécution. Etudes relatives à la navigation et à la circulation aériennes, à l'exploitation des télécommunications et à l'exploitation technique des aérodromes et des aéronefs. Il participe à l'élaboration des règlements et des instructions relatifs au fonctionnement des services techniques de la navigation aérienne et d'exploitation portuaire. Il est chargé de l'étude, de l'achat, de la vérification technique, de la mise en place, de l'entretien des matériels et installations nécessaires à l'exploitation des services locaux.

*Le Centre d'expérimentation de la navigation aérienne* : études d'avant-garde. Régulation et contrôle des aides radio.

*Le Service de l'information aéronautique* : centralise, édite et diffuse les renseignements de source française ou étrangère nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne. Publie la réglementation française. Tient à la disposition du public les documents qu'il édite.

*Le Service météorologique métropolitain* : a autorité en métropole sur l'ensemble des réseaux météorologiques et des réseaux de transmissions correspondants. Coordonne et surveille le fonctionnement de ces réseaux en vue de satisfaire les besoins d'ordre météorologique exprimés sur le plan national et international. Exploite les stations et les postes météorologiques fixes et les navires météo basés en France. Met en place les moyens nécessaires au fonctionnement de ces stations.

*L'Etablissement d'études et de recherches météorologiques* : études et amélioration des méthodes de prévisions. Perfectionnement des méthodes d'observation des instruments et des matériels utilisés en météorologie.

*Le Centre technique et du matériel de la météorologie* : approvisionnement, stockage et maintenance de tous matériels météorologiques ou de transmissions utilisés par la météorologie.

*Le Service du matériel de la formation aéronautique* : assure l'approvisionnement et la maintenance des matériels utilisés par les centres nationaux de la formation aéronautique, du centre du Bourget, du centre de liaisons et de perfectionnement de Guyancourt et de l'école des pilotes de ligne de Saint-Yan.

*L'Ecole nationale de l'aviation civile* : assure la formation des personnels techniques de la navigation aérienne et des personnels militaires homologues, ainsi que la formation théorique des élèves pilotes de ligne.

### III. — Services régionaux et locaux.

*Le Service des travaux immobiliers de la région parisienne (S. T. I. A. R. P.) et les services spéciaux et ordinaires des bases aériennes* sont les services d'exécution chargés de la construction et de l'entretien de l'infrastructure de l'aviation civile (domaine, bases, immeubles).

*Les Régions aéronautiques* : la France métropolitaine est divisée en trois régions aéronautiques (Nord, Sud-Est et Sud-Ouest). Chaque région contrôle : l'exploitation commerciale des entreprises de transports (françaises ou étrangères), l'exploitation technique des aéronefs, l'application des règlements opérationnels et des brevets et licences du personnel navigant. Elle a un rôle d'informaion en matière de desserte aérienne, d'exploitation technique des aéronefs et de statistiques.

*Outre-mer* : il existe également une direction régionale de l'aviation civile aux Antilles et en Guyane. Ailleurs les responsabilités de l'aviation civile sont exercées dans un cadre plus classique, sous l'autorité du Préfet (Réunion) ou des gouverneurs, par des directions de l'aéronautique civile ou des services d'Etat de l'aviation civile.

---

## ANNEXE III

---

### LE STATUT DE L'AEROPORT DE PARIS

Créé par l'ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 et organisé par le décret n° 47-11 du 4 janvier 1947 (textes aujourd'hui codifiés, articles L. 251 et L. 252, articles 252-1 à R. 252-21 du code de l'Aviation civile), l'Aéroport de Paris est un établissement public national, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est placé sous la tutelle du Ministre des Transports et sous le contrôle du Ministre de l'Economie et des Finances.

Il a reçu pour mission d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien de la Région parisienne ; son domaine comprend les aéroports, aérodromes et héliports ouverts à la navigation aérienne civile situés dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris, les voies d'accès à ces installations, leurs dispositifs de protection et les dépendances rattachées.

Il est géré par un conseil d'administration comprenant actuellement vingt-quatre membres :

- douze représentent les intérêts de l'Etat ;
- cinq représentent les collectivités (trois représentants des collectivités locales territoriales, un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, un représentant de l'Association des Chambres de commerce et établissements concessionnaires et gestionnaires d'aéroports) ;
- quatre sont choisis en raison de leur compétence aéronautique ;
- trois représentent le personnel de l'établissement.

Le président, désigné par décret pris en Conseil des Ministres, exerce un contrôle permanent sur la gestion de l'établissement.

Le conseil d'administration est assisté d'un directeur général, nommé par décret pris en Conseil des Ministres, qui agit en la double qualité :

- d'agent d'exécution du conseil d'administration ;
- d'agent du pouvoir central ayant délégation pour diriger les services de sécurité de la navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes de l'Aéroport de Paris et ayant à ce titre autorité sur le personnel de l'Etat chargé de l'exécution de ces services.

En outre, le directeur général, en sa qualité d'agent du pouvoir central, coordonne l'action de tous les services publics concourant à l'exploitation de l'aéroport.

Les décisions qui engagent la politique générale de l'Aéroport de Paris sont soumises à l'approbation du Ministre de tutelle et, dans certains cas, à celle du Ministre de l'Economie et des Finances.

Le contrôle permanent de l'Etat est assuré, sur le plan technique, par un inspecteur général désigné par le Ministre des Transports, la surveillance de la gestion financière est assurée par un contrôleur d'Etat. D'autre part, l'Aéroport de Paris, comme les autres grandes entreprises nationales, est soumis, en application de l'arrêté du 23 juillet 1948, au contrôle de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques instituée par l'article 56 de la loi du 6 janvier 1948.

---

## ANNEXE IV

### LES REDEVANCES D'AÉROPORT PERÇUES PAR L'AÉROPORT DE PARIS

Les redevances perçues par l'Aéroport de Paris comprennent :

- les redevances aéronautiques réglementées par arrêtés interministériels ;
- les redevances non réglementées (redevances domaniales, redevances pour prestations industrielles, redevances commerciales) fixées par l'Aéroport de Paris.

#### A. — Redevances aéronautiques.

En application des dispositions du Code de l'aviation civile (articles R 224-1 à R 224-4 inclus), les redevances d'aéroport dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux sont déterminés par arrêté interministériel après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande sont les suivantes :

- la redevance d'atterrissage et d'éclairage ;
- la redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers ;
- la redevance de stationnement ;
- la redevance due par les distributeurs de carburants.

#### 1° Redevance d'atterrissage.

Un arrêté du 24 janvier 1956 (*Journal officiel* du 25 janvier 1956) a fixé les conditions d'établissement et de perception de cette redevance. Elle est due par tout aéronef effectuant des atterrissages sur un aérodrome. Elle est calculée d'après le poids maximum au décollage, porté au certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondi à la tonne supérieure.

Un arrêté du 14 août 1959 a, en dernier lieu, fixé comme suit les taux actuellement en vigueur, observations étant faites que ces taux varient suivant que l'aéronef effectue un trafic national ou international.

#### *Trafic national :*

- 1,20 F par tonne pour les quatorze premières tonnes ;
- 4,80 F par tonne de la quinzième à la vingt-cinquième tonne ;
- 9,40 F par tonne de la vingt-sixième à la soixante-quinzième tonne ;
- 12,00 F par tonne au-delà de la soixante-quinzième tonne.

#### *Trafic international :*

- 4,80 F par tonne pour les vingt-cinq premières tonnes ;
- 9,60 F par tonne de la vingt-sixième à la soixante-quinzième tonne ;
- 13,50 F par tonne au-delà de la soixante-quinzième tonne.

Par rapport aux taux qui étaient en vigueur en 1958 ces taux ont procuré :

- pour les avions d'un poids inférieur à 75 tonnes une augmentation de 17 à 18 % en trafic international et de 14 à 16 % en trafic national ;
- et pour les avions supérieurs à 75 tonnes une tranche spéciale de tarification de 13,50 F par tonne en trafic international et de 12 F par tonne en trafic national.

Des réductions sur ces taux peuvent être consenties pour certains types d'aéronefs ou suivant la nature du vol. D'autre part, certaines exemptions sont prévues.

Ce barème fait l'objet d'un projet de relèvement établi en juillet dernier et actuellement soumis à l'examen du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

La tarification proposée qui se traduirait par une augmentation moyenne de l'ordre de 20 % des taux actuels, inchangés depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1959, serait la suivante :

TRAFIC INTERNATIONAL			TRAFIC NATIONAL		
Tranche de poids.	Orly.	Le Bourget.	Tranche de poids.	Orly.	Le Bourget.
T ≤ 2 2 < T ≤ 12	70 F	15 F 15 F + 5,5 F (T-2)	T ≤ 2 2 < T ≤ 12	30 F	15 F 15 F + 1,5 F (T-2)
12 < T ≤ 25	70 F + 6,50 F (T-12)		12 < T ≤ 25	30 F + 5,50 F (T-12)	
25 < T ≤ 75	154,50 F + 11,50 F (T-25)		25 < T ≤ 50	101,50 F + 10,50 F (T-25)	
T > 75	729,50 F + 16 F (T-75)		T > 50	364 F + 14 F (T-50)	

La structure de cette tarification diffère légèrement de la structure actuelle. Elle prévoit en effet la perception d'une redevance minimale pour les avions de faible tonnage, justifiée sur le plan économique par le fait que ces aéronefs ont une durée d'utilisation de l'aire de manœuvre qui ne diffère pas très sensiblement de celle des aéronefs de plus fort tonnage. Cependant, le minimum de perception exigé est modulé selon qu'il s'agit d'un trafic international ou national et différencié pour chacun des aéroports d'Orly et du Bourget.

Le tableau ci-après permet de comparer, pour un certain nombre de types d'aéronefs, les redevances d'atterrissage actuellement perçues et celles prévues par le projet.

TYPE	POIDS moyen	TARIF INTERNATIONAL			TARIF NATIONAL		
		Tarif actuel.	Tarif projeté.	Taux de variation.	Tarif actuel.	Tarif projeté.	Taux de variation.
N. 262 .....	11	52,80	70	+ 32,6	13,20	30	+ 127,3
F. 27 .....	18	86,40	109	+ 26,2	36	63	+ 75,0
V. 700 .....	26	129,60	166	+ 28,1	79	112	+ 41,8
Caravelle .....	46	321,60	396	+ 23,1	267	322	+ 20,6
Trident .....	53	388,80	476,50	+ 22,6	322,80	406	+ 22,0
B. 727 .....	70	552	672	+ 21,7	492,60	644	+ 30,7
B. 707 .....	142	1.504,50	1.801,50	+ 19,7	1.343,60	1.652	+ 23,0
B. 747 .....	300	3.637,50	4.329,50	+ 19,0	3.239,60	3.864	+ 19,3

On constate que pour les avions moyen-courriers du type Caravelle, l'augmentation est de 23,1 % en tarif international et de 20,6 % en tarif national et qu'elle est du même ordre de grandeur pour le Boeing 707 (respectivement 19,7 % et 23 %).

L'introduction d'un minimum de perception se traduit par une augmentation plus importante pour les appareils de faible tonnage jusqu'alors assujettis à des redevances très modiques (1,20 F par tonne pour les quatorze premières tonnes, 4,80 F

par tonne de la quinzième à la vingt-cinquième tonne en tarif national), qui ne sont pas adaptées au coût du service rendu et qui sont sensiblement inférieures aux redevances d'atterrissage perçues dans les autres pays d'Europe pour les mêmes types d'aéronefs.

\*

\* \*

Le relèvement proposé des taux de la redevance d'atterrissage sur les aéroports d'Orly et du Bourget est destiné à procurer à l'Aéroport de Paris une partie des ressources supplémentaires qui lui sont indispensables en raison des charges très lourdes que lui impose la poursuite de son programme d'investissement en cours.

Les nouveaux taux envisagés appliqués à une structure et à un niveau de trafic inchangés devraient procurer une augmentation du produit de la redevance de l'ordre de 21 %.

Cependant, pour inciter les usagers à rechercher un étalement du trafic permettant d'obtenir un meilleur rendement économique des investissements aéroportuaires, grâce, notamment, à une meilleure utilisation de l'infrastructure, l'Aéroport de Paris serait autorisé à accorder, avec l'approbation de l'autorité de tutelle, des taux réduits à certaines heures durant lesquelles le trafic est plus faible de façon à ce que l'accroissement du produit global de la redevance ne dépasse pas 20 %. Ces taux réduits seraient, bien entendu, appliqués sans discrimination entre les compagnies aériennes, conformément aux dispositions de l'article 15 de la convention de Chicago.

### *2° Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage.*

La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique dont le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité, soit à la demande du commandant de l'aéronef, soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage.

Les taux de la redevance fixés par un arrêté du 24 janvier 1956, article 2 (*Journal officiel* du 25 janvier 1956) varient suivant les aéroports et d'après l'importance de leurs installations de balisage :

1<sup>re</sup> catégorie : aéroports dotés d'un balisage de piste ou de dispositifs lumineux d'approche à très haute intensité : 45,00 F ;

2<sup>e</sup> catégorie : aéroports dotés d'un balisage de piste ou de dispositifs lumineux d'approche à haute intensité : 30,00 F ;

3<sup>e</sup> catégorie : aéroports dotés d'un balisage lumineux utilisable seulement par conditions de bonne visibilité : 15,00 F.

Les aéroports d'Orly et du Bourget sont classés depuis le 15 août 1958 en 1<sup>re</sup> catégorie.

Cette redevance, pas plus que la redevance d'atterrissage, ne couvre les charges réelles.

### *3° Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers.*

Cette redevance, communément appelée redevance « passagers », dont les modalités d'établissement et de perception sont fixées par l'arrêté du 11 octobre 1954 modifié (*Journal officiel* du 17 octobre 1954, du 31 janvier 1956 et 20 avril 1964) est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers.

La redevance est fixée à des taux de base différents selon la zone de destination des passagers embarqués. Elle est perçue à l'embarquement et est due par le transporteur qui cependant est autorisé à s'en faire rembourser le montant par le passager.

Les taux résultant de l'application des arrêtés du 20 avril 1964 (*Journal officiel* du 20 mai) et du 11 avril 1968 (*Journal officiel* du 11 mai) sont actuellement les suivants au départ de Paris.

Passagers à destination :

— d'un aéroport de la France métropolitaine.....	5 F
— d'un aéroport situé en Europe, en Algérie, en Tunisie et au Maroc.....	10 F
— de tous autres aéroports.....	15 F

A noter toutefois que depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1968 la redevance-passagers est incorporée dans le prix du billet pour les liaisons métropolitaines (taux 5 F), cette mesure dispense ainsi le voyageur du paiement séparé du montant de la redevance.

#### 4° *Redevances de stationnement.*

Un arrêté du 22 juillet 1959 (*Journal officiel* du 4 août 1959) a fixé les conditions d'établissement et de perception des redevances de stationnement des aéronefs. La redevance est due par tout aéronef qui stationne sur des surfaces non couvertes destinées à cet usage. Elle est calculée par tonne et par heure, le poids à considérer étant le poids maximum autorisé au décollage porté sur le certificat de navigabilité de l'aéronef.

Les aires de stationnement sont classées en fonction de leur objet en distinguant :

— *les aires de trafic* : principalement destinées à l'embarquement, au débarquement des passagers et des marchandises, à l'avitaillement des avions ;

— *les aires de garage* : principalement destinées au stationnement des aéronefs après achèvement des opérations de débarquement et dans l'attente de celles d'embarquement ;

— *les aires d'entretien* : principalement destinées au stationnement des aéronefs soumis à entretien, révision ou réparation.

Par application de l'arrêté en date du 22 juillet 1959, les taux de la redevance sont fixés comme suit, à l'Aéroport de Paris :

*Aires de trafic* : 0,40 F tonne/heure.

*Aires de garage et d'entretien* : 0,20 F tonne/heure.

Toutefois, un délai de franchise de 1 heure, pendant lequel la redevance n'est pas due, est admis sur les aéroports d'Orly et du Bourget.

Enfin, pour les aéronefs stationnant plus de 180 heures par mois, les abonnements sont consentis pour l'utilisation des aires de garage ; la réduction sur le taux de base horaire étant de 20 %.

#### 5° *Redevances pour occupation de terrains et d'immeubles par des distributeurs de carburants pour aéronefs.*

La redevance pour installations de distribution de carburants comprend un élément fixe, déterminé d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés par la compagnie de distribution de carburants sur l'aéroport considéré, et un élément variable, calculé d'après les quantités de carburants vendues et livrées par le distributeur à partir d'installations fixes situées sur l'aéroport. Son taux diffère selon qu'il s'agit de carburants pour moteurs à pistons ou de carburants pour réacteurs.

Fixés primitivement par un arrêté en date du 27 novembre 1956, les taux de l'élément variable ont été relevés par un arrêté du 19 mai 1960 (*Journal officiel* du 21 mai 1960). Confirmés par le décret n° 67-1215 du 22 décembre 1967, ces taux sont les suivants :

- 0,65 F par hectolitre pour les carburants pour moteurs à pistons ;
- 0,48 F par hectolitre pour les carburants pour réacteurs.

#### B. — Redevances non réglementées.

Indépendamment des redevances réglementées visées au 5-1 ci-dessus, l'Aéroport de Paris est habilité, en vertu du troisième alinéa de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile, à fixer les taux de toutes les autres redevances : redevances d'occupation domaniale, redevances d'usage d'installations et outillages, prestations industrielles, redevances commerciales.

Les taux de ces redevances sont calculés en fonction des charges d'immobilisation (intérêts et amortissements) et des frais d'entretien et de gestion, les redevances commerciales étant toutefois calculées en pourcentage sur le chiffre d'affaires réalisé par les concessionnaires, pourcentage qui varie selon la nature des commerces.

---

## ANNEXE V

### L'AÉROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

L'aéroport de Roissy-en-France, dont la superficie est proche de 3.000 hectares, est situé à une distance de Paris de l'ordre de 20 kilomètres, ce qui assure, grâce à l'autoroute du Nord, et à ses prolongements dans l'agglomération parisienne, une desserte satisfaisante, les liaisons pouvant être, dans l'avenir, améliorées par des moyens de transport nouveaux ou par le prolongement de l'antenne du réseau express régional prévu dans cette zone, qui offrirait l'avantage d'un raccordement avec le réseau métropolitain.

L'emplacement choisi permet de résoudre au mieux les nombreuses difficultés qu'imposerait aux responsables de la circulation aérienne l'encombrement de l'espace aérien dans la région parisienne.

#### 1. — Caractéristiques de Roissy-en-France.

##### a) Capacité.

L'aéroport de Roissy-en-France est prévu pour recevoir, au stade final de son développement, 30 millions de passagers par an. Simultanément, il devrait pouvoir assurer un trafic de fret de l'ordre de 2.000.000 de tonnes.

Compte tenu de la tendance à l'accroissement de la capacité des avions commerciaux, on estime qu'à ce trafic correspondra une activité aérienne d'environ 300.000 mouvements d'avions par an, auxquels s'ajouteront près de 100.000 mouvements d'avions plus légers, appartenant à des particuliers, à des entreprises ou à des sociétés de taxis aériens qui fréquenteront Roissy-en-France soit pour assurer des correspondances avec les avions commerciaux, soit pour effectuer des liaisons d'affaires.

##### b) Les pistes.

Le trafic prévu à Roissy-en-France, au stade final, correspondra à des pointes horaires d'environ 150 mouvements d'avions.

Pour écouler un tel trafic, il faudra disposer de trois ou quatre pistes parallèles, utilisables simultanément et spécialisées soit au décollage, soit à l'atterrissage.

Le plan de masse prévoit quatre pistes parallèles groupées deux par deux.

##### c) Zones d'installation.

Le système des pistes sera desservi par un réseau à trois voies de circulation parallèles : deux voies rapides à sens unique pour les avions évoluant par leurs propres moyens et une voie banalisée lente pour les avions remorqués. Ces voies relieront entre elles la zone d'entretien située au Nord-Ouest, la zone des passagers située au Sud-Ouest, zones entre lesquelles les échanges sont permanents.

La zone des passagers comprendra cinq aérogares d'une capacité unitaire de 600.000 passagers par an environ.

La zone du fret offrira environ 100.000 mètres carrés de magasins couverts, 30.000 mètres carrés de bureaux, 250 postes à quai pour les camions et une trentaine de postes pour avions-cargo.

La zone d'entretien des avions sera assez vaste pour qu'on puisse y construire un linéaire de 3.600 mètres carrés de hangars, pouvant abriter simultanément 24 avions du type Boeing 707 et 32 avions du type Boeing 747, Lockheed 500 ou supersoniques lourds ou toute autre combinaison équivalente. Cette zone offrira également 80 postes de garage pour avions de type Boeing 707 ou un nombre moindre d'avions de type Boeing 747, Lockheed 500 ou supersoniques.

De plus, une surface de 200.000 mètres carrés est prévue permettant l'implantation des ateliers et magasins. Jusqu'à 20.000 personnes pourront être employées dans cette zone au stade final de développement de l'aéroport.

Il faut mentionner aussi au sud de l'aéroport une zone industrielle et commerciale aéroportuaire et à l'Est, une zone pour l'aviation diverse et une zone militaire.

#### d) *Les réseaux.*

Un aéroport comme Roissy-en-France est comparable à une grande ville par son étendue (3.000 hectares), par sa « population » (50.000 emplois), par l'importance de ses installations et par les activités de toute sorte dont il est le siège (entretien des avions, fret aérien, poste aérienne, commerces, services aux passagers, zones industrielle et commerciale, chantiers de construction et d'entretien, etc.).

Pour servir cette ville, il faut des réseaux considérables. A Roissy-en-France, qui est un site vierge, rien n'existe et il faut tout créer. Il est donc nécessaire de prévoir des réseaux pour :

— l'alimentation et la distribution électrique : une puissance de plus de 30.000 kVA sera probablement nécessaire au stade final ;

— le téléphone : un central automatique spécial à 30.000 directions est prévu au stade final ;

— le chauffage urbain et la production de froid : 200.000 th/h et 50.000.000 fg/h sont les puissances actuellement prévues au stade final. Une centrale très importante concentrera les moyens de production nécessaires ;

— l'alimentation et la distribution d'eau ;

— l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées ;

— l'alimentation en carburant par un oléoduc.

## 2. — Conception des aéro-gares de Roissy-en-France.

Les problèmes que posent les aéro-gares est de pouvoir faire passer commodément le passager de sa voiture (ou d'un transport en commun) à l'avion et réciproquement. La difficulté provient des dimensions des avions et de leur mauvaise maniabilité.

L'étude des solutions passées et de leurs avantages et inconvénients respectifs, ainsi que la recherche des sujétions nouvelles qu'imposera la mise en service d'avions de forte capacité ont conduit l'Aéroport de Paris à rechercher une disposition très souple pour les aires de stationnement des avions qui puisse s'adapter à des machines de toutes sortes de types et de dimensions, sans entraîner à chaque fois des remaniements coûteux et difficiles. On a imaginé ainsi un système de « docks » : l'avion évolue en ligne droite ou sur des courbes de grand rayon et se place par ses propres moyens entre les petits bâtiments d'embarquement-débarquement qui sont reliés à l'aérogare par des tunnels. Passagers et avions circulent et se croisent, par conséquent, à des niveaux différents.

La solution retenue pour Roissy-en-France est donc une synthèse de diverses idées adaptées aux avions nouveaux. La mise au point nécessitera de nombreuses études, notamment en raison du fait que l'aérogare est en partie souterraine.

### 3. — Déroulement des travaux.

#### A. — ANNÉE 1967

##### 1° Travaux achevés en 1967 :

- base provisoire de l'Aéroport de Paris ;
- acquisitions immobilières.

##### 2° Travaux entrepris en 1967 :

- route parallèle à l'autoroute A 1 ;
- travaux de drainage et d'assainissement, et notamment des émissaires d'eaux pluviales ;
- clôtures extérieures ;
- route périphérique ;
- alimentation extérieure en eau ;
- réseaux, routes et parcs de la zone Aéroport de Paris.

#### B. — ANNÉE 1968

##### 1° Doivent être achevés les travaux suivants :

- route parallèle à l'autoroute A 1 ;
- clôtures extérieures ;
- la section Nord de la route périphérique ;
- collecteur versant Marne ;
- élargissement de la route Roissy-en-France à la R. N. 17.

##### 2° Doivent être entrepris :

- l'aérogare passager n° 1 ;
- ponts sous piste 1 et ses voies de circulation ;
- bâtiments de la zone Aéroport de Paris ;
- centrale thermo-frigo-électrique ;
- alimentation extérieure en eau ;
- réseaux thermiques et frigorifiques ;
- bassins, digues et prises d'eaux pluviales ;
- déviation provisoire de la R. N. 2 ;
- station d'épuration de la zone Aéroport de Paris ;
- déviation définitive de la R. N. 2 hors aéroport ;
- collecteurs d'eaux pluviales et usées - collecteurs primaires n° 2 et 5.

#### C. — ANNÉE 1969

##### 1° Doivent être achevés :

- alimentation extérieure en électricité ;
- réseaux thermique et frigorifique ;
- bassins, digues et prises d'eaux pluviales ;
- déviation provisoire de la R. N. 2 ;
- station d'épuration de la zone Aéroport de Paris ;
- réseaux d'eau de la zone Aéroport de Paris (Nord et Ouest) ;
- collecteurs primaires d'eaux pluviales et usées n° 2 et 5.

##### 2° Doivent être entrepris et achevés :

- collecteurs primaires d'eaux pluviales et usées n° 1, 3 et 4 ;
- déviation des lignes P. T. T. ;
- collecteur extérieur à l'Aéroport de Paris (versant Seine) ;
- alimentation extérieure en hydrocarburant ;
- viabilité de la zone Aéroport de Paris.

3° *Doivent être entrepris en 1969 :*

- bâtiments de bureaux, magasins et ateliers ;
- station d'épuration ;
- bâtiments pour les gendarmes et centre de secours ;
- réservoir d'eau ;
- déviation des lignes électriques > 20.000 V ;
- route Roissy-Tremblay, y compris les ponts ;
- bâtiments d'accueil de la zone de l'Aéroport de Paris ;
- installation de dénégulation ;
- collecteur général d'eaux usées ;
- collecteur intérieur d'eaux pluviales (versant Seine) ;
- piste 1 et ses voies de circulation ;
- central téléphonique ;
- réseaux de télécommunications ;
- bâtiments de sécurité incendie ;
- postes électriques de la zone passagers.

D. — ANNÉE 1970

1° *Travaux devant être achevés en 1970 :*

- ponts sous piste 1 et voies de circulation ;
- alimentation extérieure en électricité ;
- bâtiment de bureaux, magasins, ateliers ;
- bâtiment pour la gendarmerie et centre de secours ;
- réservoir d'eau ;
- déviation des lignes électriques > 20 kV ;
- bâtiment d'accueil de la zone Aéroport de Paris ;
- postes électriques de la zone passagers ;
- collecteur général d'eaux usées ;
- collecteur intérieur d'eaux pluviales (versant Seine) ;
- réseaux de télécommunications.

2° *Travaux à entreprendre en 1970 :*

- aires de trafic de l'aérogare passagers n° 1 ;
- balisage de la piste 1 ;
- centre de réception et d'émission ;
- bloc technique, tour de contrôle ;
- réseaux d'aide à la navigation aérienne ;
- bâtiment et équipements pour les aides à la navigation aérienne ;
- hangars et annexes de la zone d'entretien des aéronefs ;
- clôtures intérieures ;
- bâtiments pour les compagnies aériennes et les concessionnaires (zone entretien des aéronefs) ;
- station de traitement des déchets.

Cette première tranche de travaux comprendra au total la réalisation de 300 ouvrages individualisés représentant 6.000 tâches (études et travaux) interdépendantes.

L'augmentation régulière du trafic de Roissy-en-France (accroissement prévu de 2 millions de passagers par an) commandera la poursuite ininterrompue des travaux dès la fin de la première tranche, l'aéroport devant revêtir son aspect définitif vers les années 1980-1985.

Une deuxième piste Est-Ouest devra être mise en service dès 1975, puis la troisième et la quatrième et la piste secondaire Nord-Sud.

Une deuxième aérogare sera également nécessaire, probablement vers 1975, suivie très rapidement par les trois autres. Simultanément, la zone de fret, la zone d'entretien, la zone industrielle et la zone d'aviation diverse se développeront.

## ANNEXE VI

### ACTIVITE DES ORGANISMES INTERNATIONAUX : O. A. C. I., I. A. T. A., A. S. E. C. N. A., EUROCONTROL

#### I. — O. A. C. I.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, qui groupe actuellement 116 Etats, a été créée par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944. Son siège est à Montréal. Elle a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux, dans un régime d'égalité des droits et des obligations.

L'O. A. C. I. est dotée d'un organe souverain, l'assemblée, et d'un organe directeur, le conseil.

L'assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans ; elle procède alors à un examen détaillé de tous les travaux de l'Organisation dans les domaines technique, économique et juridique ainsi qu'à des activités d'assistance technique ; elle établit des directives pour les travaux futurs des autres organes de l'O. A. C. I.

Le conseil est un organe permanent responsable devant l'assemblée ; il est composé de 27 Etats contractants élus par l'assemblée pour trois ans (la France y est représentée).

Le conseil dispose d'organes auxiliaires : la commission de navigation aérienne, le comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, le comité des finances. L'une de ses principales fonctions est d'adopter des spécifications internationales, sous forme d'annexes à la Convention, afin de garantir la sécurité et la régularité du transport aérien international.

L'Organisation dispose d'un secrétariat général comprenant actuellement 185 fonctionnaires internationaux et interprètes (dont 20 français) répartis en quatre directions : navigation aérienne, transport aérien, affaires juridiques, assistance technique.

Elle fait constamment appel, au surplus, à des groupes d'experts des Etats membres pour l'étude de questions relevant de techniques particulières de l'aviation civile.

En 1968 s'est tenu l'assemblée triennale, au mois de septembre à Buenos Aires. Les questions principales inscrites au programme étaient les suivantes :

- mise en service commercial de nouveaux types d'aéronefs et d'avions supersoniques ;
- mise en œuvre des plans régionaux ;
- bruit des aéronefs au voisinage des aéroports ;
- unification des unités de mesure (décision de principe tendant à utiliser le système métrique dans l'aviation civile internationale) ;
- politique et activité de l'O. A. C. I. en matière d'assistance technique ;
- budget de l'Organisation et recommandations du comité *ad hoc* d'experts des Nations Unies. A titre indicatif, on relèvera que le budget de l'O. A. C. I., qui s'élevait à environ 5.900.000 dollars des Etats-Unis en 1966, ne dépassera guère 7 millions de dollars en 1971 et que la contribution française est d'environ 7 %.

— étude de la revision de la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (limites de responsabilité du transporteur) et de la Convention de Rome relative aux dommages causés aux tiers à la surface ;

— projets de convention sur la responsabilité des services de la circulation aérienne et sur l'abordage aérien ;

— application des dispositions de la Convention de Tokyo (relative aux infractions survenant à bord d'aéronefs) à la capture illicite d'aéronefs ;

— conférence diplomatique, ayant eu pour résultat la mise au point du texte en langues française et espagnole de la Convention de Chicago.

D'autres réunions d'organismes œuvrant dans le cadre de l'O. A. C. I. ont eu lieu en 1968 ; le programme pour 1969 n'est pas encore établi mais il faut considérer que le calendrier de cette année, faisant suite à une session triennale de l'assemblée sera au moins aussi chargé que celui de 1968.

Les réunions principales tenues en 1968 ont été les suivantes :

— comité de navigabilité des aéronefs ;

— division de « Facilitation » ;

— réunion régionale de navigation aérienne Moyen Orient—Asie du Sud-Est ;

— groupe de planification coordonnée Atlantique Nord ;

— conférence sur les stations océaniques de l'Atlantique Nord ;

— groupe d'experts de l'exploitation des avions supersoniques ;

— comité juridique : étude de la révision de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye.

#### *Commission Européenne de l'Aviation Civile (C. E. A. C.).*

Parallèlement à l'O. A. C. I. il convient de signaler les activités de la Commission Européenne de l'Aviation Civile, organe de coordination entre Etats, qui réunit périodiquement les dirigeants de l'aviation civile européenne de l'Europe de « l'Ouest » dans des sessions plénières triennales et des sessions intermédiaires annuelles de son Comité exécutif seulement. La C. E. A. C. confie à des comités permanents (transports aériens réguliers, transports aériens non réguliers, comité technique, comité de facilitation), des études particulières dans les domaines de leur compétence ; ces comités se réunissent séparément.

Afin d'assurer une liaison étroite avec l'O. A. C. I., la C. E. A. C. utilise, pour l'établissement de ses études et la préparation de ses réunions, le concours du secrétariat de l'O. A. C. I. Un tel système permet notamment à l'O. A. C. I. de suivre les activités de la C. E. A. C. et à celle-ci de formuler des suggestions utiles afin notamment d'éviter que les problèmes de l'aviation civile en Europe ne soient pas traités isolément, sans liaison avec ceux de l'aviation mondiale. Les dépenses de la C. E. A. C., occasionnées presque exclusivement par l'organisation de ses réunions, sont prises en charge, pour partie, par l'O. A. C. I.

#### II. — I. A. T. A.

L'I. A. T. A. ou Association du Transport Aérien International est le groupement mondial des compagnies aériennes régulières. Institution non gouvernementale, l'I. A. T. A. tient sa personnalité juridique d'une loi spéciale du Parlement canadien, promulguée en 1945, et siège à Montréal.

L'I. A. T. A. s'est donnée pour mission principale de veiller à ce que les transports aériens dans l'ensemble du monde soient partout assurés avec le maximum de vitesse, de commodité, d'efficacité et de sécurité.

Grâce à l'unification des méthodes commerciales et à la création de la chambre de compensation de Londres, l'ensemble des lignes aériennes constitue en quelque sorte un réseau mondial unique, malgré les différences de langues, de monnaies, de législations. Voyageurs et marchandises peuvent se déplacer entre deux points quelconques du monde aussi facilement que si le déplacement était assuré par une seule compagnie à l'intérieur des frontières d'un même pays.

Point de rencontre des compagnies, l'I. A. T. A. a une activité technique et juridique importante, du fait des échanges d'information qui s'y déroulent et des études communes qui y sont poursuivies.

Mais un des rôles essentiels de l'I. A. T. A. est de servir d'agent dans la négociation d'accords internationaux sur les tarifs de transport. Les conférences de trafic de l'I. A. T. A. qui se déroulent tous les deux ans, mettent à jour la structure tarifaire de l'ensemble du monde, compte tenu notamment de l'évolution du progrès technique, des dépenses d'exploitation des compagnies et du marché potentiel. Les nouveaux tarifs découlant de cette mise à jour sont ensuite soumis à l'approbation des gouvernements.

La politique suivie par l'I. A. T. A. a été orientée, d'une manière à peu près constante, vers la baisse, soit par diminution des tarifs existants, soit par l'institution de classes nouvelles assorties de tarifs plus bas : classe touriste (qui s'est ajoutée à la première classe) en 1951, classe économique qui s'est substituée à la classe touriste en 1958.

Toutefois, depuis 1967, les réunions techniques de l'I. A. T. A. concernant le coût du transport aérien, ont fait ressortir une tendance à l'élévation quasi générale des dépenses d'exploitation. Aussi la conférence sur les tarifs qui se déroule actuellement à Cannes devrait-elle conduire à de simples aménagements des tarifs internationaux, mais non à de nouvelles baisses spectaculaires. Les modifications qui leur seront apportées tendront sans doute à promouvoir le trafic sur les relations qui verront l'apparition massive, au cours de la période suivante, d'appareils de grande capacité. Ils porteront vraisemblablement sur la création de nouveaux tarifs spéciaux, mais ne concerneront qu'accessoirement les tarifs de base.

De légères augmentations sont, par ailleurs, prévisibles sur les relations européennes les plus courtes dont l'exploitation est difficile à équilibrer.

### III. — A. S. E. C. N. A

L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.), créée par la Convention de Saint-Louis du 12 décembre 1959, a pour mission essentielle de gérer les installations et services de navigation aérienne et de météorologie nécessaires au fonctionnement des 24 aérodromes principaux en Afrique francophone, des 14 pays suivants : Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte-d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Madagascar, Mali, Niger, Sénégal, Tchad, Togo

Elle assure, à ce titre, l'installation et le fonctionnement de la navigation aérienne en route, des aides terminales sur les aérodromes, des écoles inter-Etats de l'aviation civile et de la météorologie.

Elle peut également être chargée d'études, d'installations et de services d'utilité aéronautique autres que ceux visés ci-dessus, en vertu d'accords particuliers.

Elle est enfin habilitée à passer des contrats avec des Etats désireux d'utiliser ses services.

On observera que se trouvent exclues du domaine d'action de l'A. S. E. C. N. A. la réglementation aéronautique et les questions se rapportant au transport aérien (questions économiques notamment).

L'A. S. E. C. N. A. est un établissement public doté de la personnalité morale, jouissant de l'autonomie financière. Son siège est actuellement à Paris.

Ses organes principaux sont :

- un conseil d'administration ;
- une direction générale articulée en quatre divisions (exploitation, météorologie, infrastructure, administration). Le directeur général est actuellement un Français ;
- un représentant local dans chaque Etat, assisté d'experts ;
- à Niamey, une école destinée actuellement à former des techniciens (les ingénieurs étant encore formés en France).

Les effectifs totaux sont d'environ 4.000 personnes, dont environ 600 Français, avec tendance à l'africanisation des cadres.

Le budget total de l'Agence s'élève à environ 135.300.000 F. Il est alimenté principalement par les contributions des Etats signataires de la Convention de Saint-Louis : (la part de la France est actuellement de 53.000.000 F environ) et en partie par des redevances perçues sur les usagers (compagnies de transport aérien).

#### IV. — Eurocontrol.

L'Organisation Eurocontrol, dont le siège est à Bruxelles, a été créée par la Convention de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, signée le 13 décembre 1960 par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Royaume-Uni, le Luxembourg et les Pays-Bas. L'Irlande a adhéré ultérieurement.

Sa mission, essentiellement, est d'organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur des Etats membres. Le contrôle de l'espace inférieur peut également lui être confié, pour l'un ou l'autre des Etats, par accord entre les pays signataires de la Convention.

L'Organisation comporte deux organes :

- une commission permanente, composée de représentants des parties contractantes ;
- l'agence, composée de fonctionnaires internationaux, chargée de mettre en œuvre les directives de la commission. Elle est administrée par un comité de gestion composé de représentants des parties contractantes et par un directeur général qui a autorité sur le personnel de l'agence fourni par les Etats membres. Le directeur général est actuellement un Français.

Les effectifs sont de 385 personnes, dont 257 personnes pour les catégories A et B qui comprennent 73 Français.

L'agence met en place les moyens nécessaires à l'exécution de la mission de l'Organisation et en assure le fonctionnement. A cette fin, elle travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires. Elle peut également créer des centres de recherche et d'expérimentation ainsi que des écoles servant au perfectionnement de ses personnels.

L'organisation a la personnalité juridique ; son patrimoine est géré par l'agence.

Le budget de l'Organisation s'élèvera, en 1969, à 277.600.000 F belges pour les investissements et à 318.450.000 F belges pour le fonctionnement.

L'Organisation a la charge des investissements, dans chaque Etat membre, pour les besoins du contrôle dans l'espace supérieur.

Le budget d'investissements est alimenté par les contributions des Etats proportionnellement à l'importance respective du produit national brut (P. N. B.) ; la part de la France est actuellement de 26,71 % (Allemagne 32,44 %, Royaume Uni 29,04 %).

Le budget de fonctionnement est également alimenté par les Etats en raison des services qui leur sont rendus par l'agence dans les domaines de l'exploitation et de l'expérimentation. Dans le futur, des redevances pourront également être perçues auprès des usagers (compagnies aériennes).

Les activités de l'agence, en plus des tâches habituelles d'administration d'une organisation internationale, s'étendent à des activités techniques propres: études portant sur la conception de nouveaux centres et écoles (Maastricht, Luxembourg), études sur les équipements au sol et à bord des aéronefs, sur la circulation aérienne proprement dite, l'automatisation du contrôle, la coordination civile et militaire, la planification à long terme.

Le Centre expérimental de Brétigny-sur-Orge est chargé plus particulièrement, au moyen d'exercices de simulation, des études portant sur les procédures de circulation aérienne, l'organisation des centres de contrôle, l'évaluation des équipements, l'organisation du travail des contrôleurs, la mise au point des méthodes.

L'Institut de Luxembourg, actuellement en cours de construction, sera chargé de la formation ou du perfectionnement des agents recrutés dans les Etats membres et affectés ensuite à l'un ou l'autre des centres de l'agence. Cette école sera habilitée à recevoir des élèves d'Etats non contractants.

La création d'un Centre régional de contrôle à Maastricht a été décidée pour l'exploitation en commun du contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la partie nord-ouest de la République fédérale allemande. La mise en service du Centre est prévue pour 1970.

## ANNEXE VII

### MODALITES DE L'AIDE A L'AVIATION GENERALE

L'aide apportée par l'Etat à l'aviation générale consiste essentiellement en des subventions versées à des titres divers à des associations aéronautiques.

#### I. — Subventions pour l'équipement des associations en matériel d'instruction.

Les articles D. 520-2 à D. 520-18 (livre V, titre 2) du Code de l'aviation civile prévoient, dans la limite des crédits budgétaires ouverts à ce titre, des primes d'achat pour l'acquisition d'avions, de planeurs et de parachutes.

Ces primes ne peuvent excéder les pourcentages ci-après du prix du matériel (taxes et droits compris) :

Avions : 40 %.

Planeurs biplaces : 80 %.

Planeurs monoplaces : 60 %.

Parachutes et équipements de saut : 60 %.

Les dossiers, présentés par les associations qui sollicitent cette aide, sont après examen et avis d'une commission dont la composition est fixée par les textes en vigueur, soumis au secrétaire général à l'aviation civile qui arrête la liste des bénéficiaires et fixe le montant des primes accordées.

#### II. — Bourses destinées à permettre la formation et l'entraînement dans les diverses activités aéronautiques des jeunes gens des deux sexes de nationalité française âgés de moins de vingt-cinq ans.

Le décret du 25 mai, paru au *Journal officiel* du 25 mai 1968, en a décidé la création, les modalités d'application en ayant été fixées par un arrêté de la même date et publié le même jour au *Journal officiel*.

La principale innovation de cette réglementation consiste dans l'attribution globale par avance aux associations aéronautiques agréées et par l'intermédiaire des fédérations dont elles relèvent, des crédits nécessaires à l'attribution de ces bourses.

Le montant en a été fixé ainsi qu'il suit :

*Vol à moteur.* — Possibilité pour les jeunes gens intéressés âgés de moins de vingt-cinq ans de bénéficier de sept bourses d'un montant unitaire de 600 F pour un minimum de quinze heures de vol par bourse (maximum de quatre bourses en un an par candidat).

*Vol à voile.* — Pour les jeunes de moins de vingt-deux ans, quatre bourses d'un montant unitaire de 300 F pour un minimum de vingt vols remorqués par bourse (maximum de trois bourses en un an par candidat).

*Parachutisme.* — La limite d'âge étant la même que pour le vol à voile, trois bourses d'un montant unitaire de 60 F pour un minimum de dix sauts par bourse, les trois bourses pouvant être utilisées en une année.

#### III. — Subventions aux associations aéronautiques autorisées à former et entraîner les vélivoles ou les parachutistes.

Des subventions sont versées aux associations pratiquant le vol à voile et le parachutisme et désignés chaque année en accord avec les fédérations intéressées.

Ces subventions sont, dans la limite des crédits budgétaires, calculées suivant un barème établi par le service de la formation aéronautique et qui tient compte notamment des résultats obtenus en ce qui concerne les jeunes gens de moins de vingt-deux ans.

Il est à signaler que, en dehors de l'aide financière ci-dessus, les associations aéronautiques intéressées peuvent bénéficier, dans la mesure où les disponibilités en matériel le permettent, du prêt d'appareils remorqueurs ou largueurs ainsi que de parachutes de sauvetage ou de saut. Plus précisément en ce qui concerne le vol à voile, ils peuvent également recevoir des participations financières pour la revision générale des planeurs cédés par l'Etat.

#### IV. — Bourses aux candidats instructeurs.

Vol à voile, vol à moteur, parachutisme.

Des bourses peuvent être accordées aux candidats instructeurs désireux d'accomplir un stage dans un centre national en vue d'obtenir leur qualification.

Leur montant est de 300 F pour un stage de six semaines et de 200 F pour un stage de quatre semaines.

Elles sont allouées sur la demande de l'association aéronautique auquel appartient le candidat et constituent une compensation des frais de voyage et de séjour.

#### V. — Camps de vacances aéronautiques.

Dans le cadre des camps de vacances organisés par des associations aéronautiques pendant la période de grandes vacances scolaires, 400 bourses (vol à moteur et vol à voile) fixées comme ci-dessus peuvent être attribuées par le service de la formation aéronautique aux groupements ayant accepté de recevoir des élèves dont ils s'engagent à assurer la formation.

La désignation des jeunes bénéficiaires est faite sur proposition des établissements scolaires auxquels ils appartiennent, par le service de la formation aéronautique.

#### VI. — Bourses aux enseignants.

50 bourses de 550 F chacune peuvent être également attribuées par le même service que ci-dessus aux membres du corps enseignant effectuant un stage dans une association aéronautique.

Elles sont en principe réservées pour le vol à moteur.

#### VII. — Subventions pour travaux d'infrastructure.

Textes en vigueur : décret n° 57-551 du 29 avril 1957, arrêté du 22 septembre 1958 et arrêté du 16 mars 1964.

Aux termes de la réglementation en vigueur, l'aide financière de l'Etat peut être apportée aux collectivités publiques, établissements publics, personnes morales ou physiques ou de droit privé qui créent ou aménagent un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique et réservé principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien.

En conséquence, les associations aéronautiques aménageant un aéroport dans les conditions ci-dessus peuvent bénéficier, dans la limite du maximum fixé par l'arrêté du 16 mars 1964 à 120.000 F, d'une subvention pour travaux d'infrastructure, le montant de la subvention ne pouvant dépasser 30 % des charges d'équipement incombant à la personne qui crée l'aéroport.

Par ailleurs et qu'elles soient installées sur des terrains appartenant à l'Etat ou privés, les associations aéronautiques, dans la limite des disponibilités, peuvent se voir attribuer des hangars, les frais de transport et de montage restant à leur charge.