

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

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 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 29

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, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jean Sauvage, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 32),
1400 (tome XVII) et in-8° 308.

Sénat : 53 (1970-1971).

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

SOMMAIRE

	Pages.
Préambule	3
PREMIÈRE PARTIE. — Analyse des crédits budgétaires	4
A. — Les dépenses ordinaires	8
1. Les moyens des services.....	8
2. Les interventions publiques.....	14
B. — Les dépenses en capital	18
C. — Observations de la commission	32
DEUXIÈME PARTIE. — L'activité aéronautique civile et les problèmes de financement	35
A. — Le secrétariat général à l'aviation civile	35
B. — Le transport aérien français	45
1. Généralités	45
2. Air France.....	46
3. Air-Inter	54
4. U. T. A.....	56
5. La formation des pilotes du transport aérien.....	60
C. — L'Aéroport de Paris	64
D. — Le trafic des principaux aéroports de la France métropolitaine ...	75
E. — L'industrie aéronautique	76
1. Généralités	76
2. L'opération Concorde.....	78
3. L'Airbus A 300 B.....	78
4. Le programme Mercure.....	78
5. Les autres fabrications.....	79
F. — L'aviation générale et la formation aéronautique	80
Conclusion	87
Annexes	91

Mesdames, Messieurs,

Les transports aériens occupent dans la vie économique mondiale une place grandissante ; c'est ainsi que les compagnies membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ont transporté en 1969, 287 millions de passagers représentant 348 millions de passagers-kilomètres, soit un taux d'augmentation, respectivement de 10 % et 12 % par rapport à 1968. Le fret a réalisé une progression de 27 % par rapport à 1968. On estime que le trafic pourrait doubler de 1968 à 1975, et quadrupler de 1968 à 1980, le fret quant à lui, voyant une progression double.

Cet essor entraîne dans tous les pays de lourdes dépenses d'équipement, tant en matériel volant qu'en installations au sol, dépenses provoquées par l'apparition de techniques nouvelles et un effort de modernisation commandé par les impératifs de la sécurité, ainsi que la pression de la concurrence étrangère.

En ce qui concerne notre pays, la variation de 1969 par rapport à 1968 a été, pour l'ensemble des trois compagnies Air-France, Air-Inter et U. T. A., de 20,90 % pour les passagers-kilomètres transportés, et 40,7 % pour le fret (cette forte hausse en pourcentage étant due, il est vrai, pour partie aux faibles résultats enregistrés en 1968).

Le budget proposé pour l'Aviation civile doit accompagner l'expansion provoquée par l'apparition de nouveaux types d'appareils à plus grande contenance et à plus grande vitesse. Ces progrès obligent à développer l'effort entrepris dans les domaines de l'aide à la construction aéronautique, de la sécurité de la navigation aérienne et de l'infrastructure.

Dans cette optique, le présent rapport comportera une analyse des crédits budgétaires, puis une étude de l'activité aéronautique et des problèmes de financement qu'elle pose.

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DES CREDITS BUDGETAIRES

L'évolution des crédits demandés pour 1971 est la suivante, par rapport à l'exercice précédent :

Les dépenses ordinaires s'élèvent à 599.137.891 F, contre 550.318.802 F pour 1970, soit une augmentation de 8,9 %.

Les dépenses en capital s'élèvent à 1.229.799.000 F, contre 1.175.200.000 F pour 1970, soit une augmentation de 4,6 %.

La croissance globale des crédits (qui passent de 1.725.518.802 F à 1.828.936.891 F, soit un pourcentage d'augmentation de 5,9 %) recouvre donc une évolution divergente des dépenses ordinaires et des dépenses en capital.

Il est à remarquer que le budget de l'Etat connaît une progression de 8,9 % (et même de 9,4 % si l'on y inclut les opérations à caractère temporaire). Cette comparaison montre à l'évidence que le budget de l'Aviation civile subit des compressions d'autant plus difficilement supportables qu'un seul chapitre, le chapitre 53-24, consacré aux dépenses d'études et de prototypes (Concorde, Airbus, Mercure) absorbe à lui seul 81,3 % des dépenses en capital et 54,7 % de l'ensemble des dépenses prévues.

Les tableaux suivants retracent, par titres et par parties, les variations de crédits pour les dépenses ordinaires et pour les dépenses en capital, entre les années 1970 et 1971.

	CREDITS votés pour 1970.	CREDITS PREVUS POUR 1971			DIFFERENCES entre 1970 et 1971.	
		Mesures acquises.	Mesures nouvelles.	Total.	En valeur absolue.	En pourcentage.
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES						
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité :						
Totaux pour la première partie.....	282.555.409	+ 12.895.899	+ 29.778.655	325.229.963	+ 42.674.554	+ 15,1
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales :						
Totaux pour la troisième partie.....	32.599.035	— 2.155.037	+ 724.947	31.168.945	— 1.430.090	— 4,4
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services :						
Totaux pour la quatrième partie.....	137.208.595	— 3.615.818	+ 4.511.800	138.103.581	+ 894.985	+ 0,6
Cinquième partie. — Travaux d'entretien :						
Totaux pour la cinquième partie.....	14.239.052	— 150.000	+ 565.000	14.654.052	+ 415.000	+ 2,9
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.						
Mémoire.		+ 14.491.724	+ 5.337.616	19.829.340	+ 19.829.340	»
Septième partie. — Dépenses diverses :						
Totaux pour la septième partie.....	1.522.792	+ 98.000	+ 5.000	1.625.792	+ 103.000	+ 6,8
Totaux pour le titre III.....	468.124.884	+ 21.563.771	+ 40.923.018	530.611.673	+ 62.486.789	+ 13,3
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES						
Première partie. — Interventions politiques et administratives :						
Totaux pour la première partie.....	49.893.918	»	»	49.893.918	»	»
Troisième partie. — Action éducative et culturelle						
	5.329.000	»	+ 130.300	5.459.300	+ 130.300	+ 2,4
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....						
	3.833.000	»	— 1.950.000	1.883.000	— 1.950.000	— 50,9
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt général :						
Totaux pour la cinquième partie.....	23.138.000	— 413.000	— 11.435.000	11.290.000	— 11.848.000	— 51,2
Totaux pour le titre IV.....	82.193.918	— 413.000	— 13.254.700	68.526.218	— 13.667.700	— 16,6
Totaux pour les titres III et IV.....	550.318.802	+ 21.150.711	+ 27.668.318	599.137.891	+ 48.819.089	+ 8,9

II. — Dépenses en capital.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1972.	Prévues pour 1971.	Différence.		Votés pour 1972.	Prévus pour 1971.	Différence.	
			En valeur absolue.	En pour- centage.			En valeur absolue.	En pour- centage.
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications :								
Totaux pour la troisième partie....	1.173.615.000	1.200.800.000	+ 27.184.000	+ 2,3	1.112.965.000	1.174.800.000	+ 61.835.000	+ 5,6
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie.....	11.330.000	11.000.000	— 350.000	— 2,9	12.350.000	8.200.000	— 4.160.000	— 33,7
Septième partie. — Equipements admi- nistratifs et divers.....	Mémoire.	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»	»
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole :								
Totaux pour la huitième partie....	35.634.000	29.700.000	+ 6.934.000	+ 18,9	32.375.000	29.999.000	— 3.376.000	— 10,4
Totaux pour le titre V.....	1.221.580.000	1.241.500.000	+ 19.920.000	+ 1,6	1.157.700.000	1.211.999.000	+ 54.299.000	+ 4,7
TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications.....	Mémoire.	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»	»
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie.....	5.940.000	4.950.000	— 990.000	— 16,7	5.500.000	4.800.000	— 700.000	— 12,7
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole.....	13.500.000	10.000.000	— 3.500.000	— 25,9	12.000.000	13.000.000	+ 1.000.000	+ 8,3
Totaux pour le titre VI.....	19.440.000	14.950.000	— 4.490.000	— 23,1	17.500.000	17.800.000	+ 300.000	+ 1,7
Totaux pour les dépenses en capital.	1.241.020.000	1.256.450.000	+ 15.430.000	+ 1,2	1.175.200.000	1.229.799.000	+ 54.599.000	+ 4,6

Les mesures nouvelles proposées par le présent budget sont les suivantes :

Dépenses ordinaires :

Titre III. — Moyens des services	+ 40.923.018
Titre IV. — Interventions publiques	— 13.254.700

Dépenses en capital :

Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat :

Autorisations de programme	1.241.500.000
Crédits de paiement	640.803.000

Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :

Autorisations de programme	14.950.000
Crédits de paiement	8.280.000

Les lignes directrices du budget pour 1971 concernent :

- l'aide à la construction aéronautique civile qui représente en 1971 (Concorde, Airbus et Mercure) un milliard en chiffres ronds, soit les 5/6 du budget d'équipement de l'Aviation civile ;
- le renforcement de la sécurité de la Navigation aérienne qui se manifeste dans les deux domaines :
 - du personnel,
 - de l'équipement, grâce à l'achèvement de l'automatisation du contrôle de la Navigation aérienne (mise en service de 7 ordinateurs C II dans les trois centres de contrôle régionaux de la Navigation aérienne).

L'effort fait dans le domaine de l'infrastructure se manifeste notamment par la poursuite de la création du nouvel aéroport de Lyon-Satolas.

Le budget de 1971 marque en outre une accentuation de la politique visant à reporter sur les usagers une proportion croissante des dépenses qui étaient antérieurement supportées par la puissance publique : mise à la charge progressive des exploitants d'aéroports d'une partie des dépenses de fonctionnement et d'équipement, participation des compagnies aériennes aux frais de formation des pilotes de ligne, introduction des redevances en route dans le cadre d'Eurocontrol.

A. — Les dépenses ordinaires.

1. LES MOYENS DES SERVICES (TITRE III)

Les mesures acquises, à ce titre, d'un montant de 21.563.771 F retracent essentiellement l'application de mesures de revalorisation des rémunérations de la fonction publique ; elles constituent également la conséquence financière de dispositions réglementaires ou de modifications statutaires ; elles traduisent en outre la transformation de l'E.N.A.C. (Ecole nationale de l'Aviation civile) en établissement public à caractère administratif.

Les mesures nouvelles s'élèvent à 40.923.018 F, en majoration de 13,3 % sur les crédits votés pour 1969 ; l'ensemble des « Moyens des Services » est ainsi porté à 530.611.673 F.

Ces mesures nouvelles concernent essentiellement les points suivants :

a) *Le renforcement de la sécurité de la navigation aérienne.*

Ce renforcement se manifeste, au stade des effectifs, par des créations de personnels techniques de la Navigation aérienne, de la Météorologie nationale et de personnels administratifs des services communs, ces créations permettant de faire face à la croissance du trafic aérien ; les mesures prises concernent également une amélioration des conditions de rémunération par un relèvement indiciaire du traitement des électroniciens ainsi que des ingénieurs d'étude et d'exploitation de la navigation aérienne, puis l'établissement d'un nouveau régime de primes.

Ces mesures s'expliquent par les difficultés rencontrées dans le fonctionnement des services de la *navigation aérienne*, difficultés qui trouvent leur origine dans :

— l'évolution constante des techniques de contrôle en raison de la saturation croissante de l'espace aérien, et de l'utilisation d'ordinateurs de plus en plus puissants et perfectionnés ;

— la nature très particulière des fonctions de contrôle qui impliquent de la part des contrôleurs une responsabilité directe, personnelle et immédiate ;

— les conséquences dommageables pour les usagers du transport aérien et les transporteurs de toute perturbation dans le contrôle.

La nécessaire adaptation des services s'est heurtée à la rigidité relative des structures de la fonction publique, tant en ce qui concerne les effectifs que les statuts et la rémunération des intéressés.

En 1968, le Premier Ministre a créé une commission comprenant les représentants des ministères concernés et des organisations syndicales, présidée par M. Cahen-Salvador, conseiller d'Etat, et chargée de présenter des propositions de réforme d'ensemble. Cette commission a déposé son rapport en mai 1969.

En septembre 1969, dans le cadre du projet de budget pour 1970, le Gouvernement avait pris un certain nombre de mesures de caractère indemnitaire (majoration de l'indemnité forfaitaire spéciale) et statutaire (reclassement fonctionnel de certains emplois), en même temps qu'il créait 250 emplois supplémentaires.

En avril 1970, après de nouvelles études, il avait décidé d'aligner la rémunération des électroniciens sur celle des officiers contrôleurs. Puis, compte tenu de l'évolution de la situation, un projet de réforme de la navigation aérienne a été présenté au mois de juin aux organisations syndicales.

Les négociations entreprises ont permis d'élaborer un protocole d'accord qui a été signé le 16 juillet 1970 par la majorité des organisations syndicales. Ce protocole est applicable jusqu'au 31 décembre 1972, ce qui doit permettre, dans le nouveau cadre ainsi établi, un fonctionnement normal des services de la navigation aérienne. Les mesures adoptées se traduisent par les dispositions suivantes, certaines d'entre elles devant figurer dans le prochain projet de loi de finances rectificative pour 1970 :

Mesures d'ordre statutaire. — 1° Transformation de 370 emplois de techniciens en autant d'emplois d'élèves et de stagiaires officiers contrôleurs de la circulation aérienne et électroniciens de la sécurité aérienne.

2° Transformation de 40 emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne de 1^{re} classe en 40 officiers contrôleurs principaux de la circulation aérienne.

3° Transformation de 40 emplois d'électroniciens de la sécurité aérienne en 40 électroniciens principaux de la sécurité aérienne.

4° Alignement indiciaire des électroniciens de la sécurité aérienne sur les officiers contrôleurs de la circulation aérienne.

5° Transformation de 191 emplois de techniciens en autant d'emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'électroniciens de la sécurité aérienne.

6° Création du corps d'ingénieurs d'études et d'exploitation qui se substitue à celui des ingénieurs des travaux, ce qui se traduit par 550 transformations d'emplois dans le présent budget.

7° Intégration progressive des aides techniciens de la navigation aérienne dans le corps des techniciens de la navigation aérienne (110 transformations d'emplois sont prévues dans le budget de 1971).

Mesures indemnitaires. — L'indemnité forfaitaire spéciale et l'indemnité spéciale de sécurité aérienne sont supprimées à compter du 1^{er} juillet 1970. Un nouveau régime est institué selon des modalités différentes pour les ingénieurs et ingénieurs des travaux, d'une part, et les autres corps techniques de la navigation aérienne, d'autre part.

a) Primes des ingénieurs et ingénieurs des travaux.

1° Prime de technicité variable en fonction du corps et du grade de l'agent.

2° Prime d'activité fixée à 25 % du traitement de base mensuel de chaque agent avec plafonnement à l'indice net ancien 525.

b) Primes des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, électroniciens de la sécurité aérienne, techniciens de la navigation aérienne et aides techniciens de la navigation aérienne.

1° Prime de technicité dont le taux varie selon le niveau de qualification de l'agent.

2° Prime d'exploitation de vacation ou de sujétion fixée en fonction du niveau de qualification et du lieu d'affectation de chaque agent.

A ces primes s'ajoute une prime de surcharge pour les agents exerçant une fonction de contrôle de la circulation aérienne dans les trois centres régionaux de la navigation aérienne ou à l'aéroport d'Orly.

L'ensemble de ces différentes mesures s'applique à tous les personnels techniques de la navigation aérienne, qu'ils soient en fonctions dans les services techniques ou à l'administration centrale.

L'incidence financière de ces mesures est la suivante :

Le montant des mesures nouvelles dont bénéficient les agents des corps de la navigation aérienne — qu'ils soient en fonctions à l'administration centrale, dans les services extérieurs ou à l'E. N. A. C. — s'élève à 25.622.000 F se répartissant comme suit :

17.813.000 F pour l'application du nouveau régime de primes.

978.000 F pour l'alignement indiciaire des E.S.A. sur les O.C.C.A.

1.680.000 F pour la transformation du corps des ingénieurs des travaux en ingénieurs d'études et d'exploitation.

5.151.000 F pour les créations et transformations d'emplois.

c) *La météorologie* voit, elle aussi, s'accroître ses effectifs. Le recrutement proposé concerne :

— les personnels contractuels à statuts C. N. R. S. (météorologie satellitaire, sondages atmosphériques, études stratosphériques, programmation dans la recherche) ;

— des personnels des corps techniques (recrutement pour l'exploitation future de Roissy-en-France compte tenu de la durée de la formation du personnel, augmentée de celle du service militaire ; emplois pour le « bureau de la neige » dont la constitution a été décidée à la suite des avalanches de 1970) ;

— le personnel en poste dans les D. O. M.-T. O. M. ;

— l'assistance météorologique à l'agriculture et à la marine ; il est à noter pour ce dernier poste, que la dépense supplémentaire en résultant doit être financée par le service bénéficiaire et ne donne pas lieu à ouverture de crédits.

d) *L'Ecole nationale de l'Aviation civile* :

Un crédit de 2.500.000 F est inscrit au chapitre 36-40 par la mesure 08-1-32. Il s'agit de l'ouverture d'un crédit non reconductible à titre de fonds de roulement afin de faciliter le fonctionnement de ce nouvel établissement public.

Depuis sa création jusqu'en août 1968, date de son transfert à Toulouse, cette école a fonctionné comme un service extérieur du Secrétariat général à l'Aviation civile.

Ce transfert, effectué dans le cadre de la politique de décentralisation préconisée depuis ces dernières années par les pouvoirs publics, a cependant accru les difficultés d'ordre administratif et financier que l'Ecole rencontrait.

1° Problèmes administratifs : il est apparu qu'il n'était pas indispensable que l'administration centrale gère une école dont la tâche propre était nettement définie, cette gestion directe se révélant génératrice de lenteurs et de complications inutiles et onéreuses.

2° Problèmes financiers : les procédures budgétaires et comptables appliquées aux services de l'Etat sont mal adaptées au fonctionnement de l'Ecole, en raison de la nature de ses tâches et de sa structure : elle est appelée à recevoir et gérer des fonds publics qui n'ont pas le caractère de crédits budgétaires (bourses des élèves étrangers, droits de scolarité, frais d'hébergement et de nourriture des élèves non fonctionnaires par exemple).

Le régime financier auquel elle était soumise avant le décret n° 70-347 du 13 avril 1970 (rattachement des recettes par la procédure des fonds de concours) entraînait de par sa rigidité, une certaine lourdeur, ainsi que des retards et pouvait compromettre l'exercice efficace de sa mission.

Par contre, le régime financier des établissements publics à caractère administratif permet la souplesse désirable pour la gestion des fonds non rattachés au budget de l'Etat.

Par ailleurs, l'Ecole nationale de l'aviation civile rencontrait parfois des difficultés d'ordre pédagogique : l'effectif des élèves étrangers variait souvent considérablement ; l'école devait alors faire face à certains besoins de personnel enseignant que son régime administratif et financier ne lui permettait pas de rétribuer.

L'organisation générale actuelle comporte un Conseil de perfectionnement appelé à donner son avis « sur toutes questions relatives à l'orientation pédagogique ». Au sein de cet organisme, outre l'administration, sont représentés les différents utilisateurs des services de l'école.

Elle est administrée par un Conseil d'administration et un directeur. Le Conseil d'administration est un organisme délibératif ; sa composition paritaire (six représentants du personnel des anciens élèves et des élèves de l'école et six représentants de l'administration) permet la participation la plus large possible de tous les personnels à la marche générale de l'établissement.

En résumé, l'application des dispositions nouvelles contenues dans le statut du 13 avril 1970 doit permettre à l'Ecole nationale de l'aviation civile un fonctionnement plus souple quant à sa gestion.

e) *L'attribution d'indemnités* à la vacation à certains présidents de commission d'enquête d'accidents.

Le Code de l'Aviation civile impose de constituer lors de chaque accident survenu à un aéronef civil de transport ou de travail aérien une commission d'enquête *ad hoc* dont le Président est nommé par arrêté.

Il est envisagé de faire appel, pour assurer la présidence de ces commissions, à des personnalités marquantes dans le domaine aéronautique (fonctionnaires retraités, personnalités n'appartenant pas à l'administration). Dans cette perspective, il est prévu de pouvoir allouer, à ces personnalités, des indemnités à la vacation en fonction des éléments particuliers à chaque enquête.

Un crédit évalué à 6.000 F permettra le versement de cette indemnité aux bénéficiaires.

f) *Le relèvement du taux des vacations* des membres du conseil médical de l'aéronautique. Ses membres sont des médecins rémunérés, suivant des taux inchangés depuis 1961, qu'il est proposé d'augmenter de 10 %, ce qui entraîne l'inscription d'un crédit de 2.200 F.

g) *La participation du Secrétariat général à l'Aviation civile au Salon international de l'aéronautique*, pour laquelle un crédit de 120.000 F est demandé.

Ce salon est organisé tous les deux ans, sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, par l'U. S. I. A. S. (Union syndicale des industries aéronautiques et spatiales). Pour 1971, il aura lieu du 28 mai au 6 juin.

La participation du Secrétariat Général à l'Aviation civile au Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace sera matérialisée par l'aménagement d'un stand où sont présentées sous forme de maquettes, plans, reproductions photographiques, etc., certaines réalisations touchant aux activités du Secrétariat général, notamment dans les domaines de la circulation aérienne, des télécommunications aéronautiques, de l'aménagement des aéroports ou de la formation aéronautique.

h) L'entretien de l'infrastructure des aéroports :

Des crédits d'entretien, de 1 million de francs, sont inscrits au chapitre 35-61. Il apparaît qu'ils sont notoirement insuffisants pour qu'il soit procédé à un entretien satisfaisant des installations. *On peut à ce propos déplorer que l'Etat ait une fâcheuse tendance à ne pas entretenir son domaine.*

i) Par contre, une diminution de crédits de 5.240.000 F concerne la participation des compagnies aériennes aux frais de formation des pilotes de ligne (mesure 07-3-31).

Le Gouvernement considère que la récente dévaluation ayant amélioré les bilans financiers des compagnies aériennes, celles-ci peuvent être appelées à participer à la formation des stagiaires qu'elles embauchent.

Cette disposition constituera une *charge supplémentaire* pour les compagnies, au moment où elles vont rencontrer de difficiles problèmes de gestion, et *on peut s'interroger sur son opportunité.*

2. LES INTERVENTIONS PUBLIQUES (TITRE IV)

Leur montant est de 68.526.218 F, en réduction de 13.254.700 F, soit 16,6 % en pourcentage, sur les crédits votés pour 1970. Il y a là un coup de frein brutal qui résulte des mesures suivantes :

a) Une économie sur la subvention allouée à l'Aéroport de Paris. Cette réduction de 11 millions ne constitue pas une diminution des moyens de l'aéroport, puisque les crédits abattus à ce chapitre sont inclus dans une dotation en capital, qui figure au budget des charges communes.

En 1970 la subvention allouée à l'Aéroport de Paris s'est élevée à 21 millions de francs.

Elle a été ainsi répartie :

7,7 millions de francs, inscrits au Compte d'exploitation, ont été affectés au remboursement des services rendus par l'Aéroport de Paris à l'Etat, y compris le déficit provoqué par l'exploitation des aérodromes secondaires étant donné le niveau du taux des redevances aéroportuaires.

13,3 millions de francs, inscrits au budget des opérations en capital, ont été affectés au remboursement des emprunts.

Au cours des années 1969 et 1970 de nombreuses études ont été entreprises dans le but de préciser les perspectives d'équilibre financier de l'Aéroport compte tenu des efforts d'investissement qu'exigent le développement des installations d'Orly et la création de Roissy-en-France. Il est apparu que la situation financière de l'Etablissement public ne serait susceptible d'être acceptable dans l'avenir qu'à la condition que l'Aéroport puisse, pour le financement de ses investissements, disposer de moyens complémentaires venant s'ajouter à ceux provenant de l'emprunt et de l'autofinancement, c'est-à-dire qu'il reçoive un apport en capital de l'Etat. A condition que cet apport soit suffisant et poursuivi, l'Etablissement public pourra traverser la période critique des années de très fort investissement, et envisager un rétablissement de sa situation pour l'époque où la croissance du trafic conduira à des recettes d'exploitation plus substantielles qu'à l'heure actuelle.

Ces considérations ont conduit le Ministère de l'Economie et des Finances à admettre le principe du versement par l'Etat à l'Etablissement public d'une dotation en capital. Pour l'année 1971 le montant de cette dotation (qui figure au budget des charges communes) s'élèvera à 120 millions de francs.

Ainsi la subvention inscrite au chapitre 45-61 du budget du Secrétariat général à l'Aviation civile sera désormais uniquement destinée au remboursement à l'Aéroport de Paris du montant des dépenses afférentes aux prestations qu'il effectue pour le compte de l'Etat, et à la couverture du déficit des aérodromes secondaires. A cet effet, une somme de 10 millions est prévue pour l'exercice 1971. Les modalités de la contribution apportée par l'Etat à l'Aéroport de Paris ont donc été modifiées afin de tendre vers une amélioration de l'équilibre financier de l'Etablissement public.

b) *Une économie au titre du dégrèvement des carburants.*

Depuis 1967, le bénéfice du dégrèvement des carburants était limité aux transports de presse et aux avions de faible tonnage effectuant des opérations de transport ou de travail aérien. C'est ainsi que, en 1969, vingt-deux sociétés de transport aérien et vingt-cinq sociétés de travail aérien ont pu bénéficier d'un dégrèvement partiel pour les vols effectués au moyen d'appareils pesant moins de 11 tonnes au décollage, et deux sociétés d'un dégrèvement total pour le transport de presse. Pour 1971, seules ces dernières sociétés continueraient à bénéficier du dégrèvement dans les mêmes conditions, ce qui entraîne une économie de 1.950.000 F.

c) *Des économies sur les participations de l'Etat au déficit des lignes aériennes desservant la Polynésie (économie de 360.000 F) et l'archipel des Comores (économie de 120.000 F).*

1° *Polynésie :*

— jusqu'à présent, la société locale Réseau aérien Interinsulaire (R.A.I.), bénéficiait d'un régime d'exploitation prévoyant le versement d'une subvention non plafonnée destinée à couvrir le déficit du réseau local polynésien ;

— à l'occasion de la réorganisation du régime d'exploitation des transports aériens dans le territoire, il a paru possible de demander à la compagnie exploitante (qui a pris la nouvelle dénomination Air Polynésie) en contrepartie d'un contrat fixant sur une base plus durable ses droits d'exploitation, l'acceptation du principe d'un plafonnement à 350.000 F de la subvention versée par l'Etat ;

— dans un tel système, la compagnie qui disposerait d'un droit de préférence pour l'exploitation des services aériens réguliers (à l'exception de la desserte de Mooréa) pourrait ainsi opérer une compensation entre les bénéfices réalisés sur les secteurs les plus rentables de son exploitation et sa participation à la couverture du déficit des lignes sur lesquelles pèse une contrainte de service public.

2° *Comores :*

— la Compagnie nationale Air France assure cette desserte en vertu d'une convention en date du 22 août 1963 moyennant couverture du déficit d'exploitation, dans la limite d'un maximum fixé annuellement par l'Etat.

— sur la recommandation des Pouvoirs publics, la Compagnie nationale a pu réaliser des économies importantes en renonçant à l'exploitation directe et en procédant à des affrètements auprès d'une entreprise locale de transport aérien. Cette formule a permis de mettre en service des appareils mieux adaptés à la densité du trafic, d'un coût à l'heure de vol moins onéreux, coût lui-même influencé par une meilleure durée d'utilisation des appareils.

— la réduction du crédit alloué de 300.000 F à 180.000 F enregistre l'effet de cette amélioration de la gestion.

d) Une opération blanche est réalisée par le chapitre 43-91 : la mesure 07-8-42 prévoit l'accroissement des *primes en faveur de l'enseignement aéronautique*, et de la formation des jeunes, en contrepartie de la suppression de la subvention aux aéro-clubs pour la réparation de matériel volant. Cette subvention avait été prévue à la suite de la cession aux aéro-clubs en application de l'article 99 de la loi de finances de 1957 des planeurs et matériels de vol à voile appartenant à l'Etat.

Le matériel pouvant bénéficier de cette subvention a disparu peu à peu et les associations ont pu renouveler leur parc de planeurs grâce à la participation de l'Etat à l'achat de matériel neuf. En conséquence, cette subvention n'a plus de raison de subsister. Par contre,

1° Compte tenu du nombre de plus en plus important de membres de l'enseignement de différents degrés titulaires du certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, ou ayant la responsabilité de l'encadrement des camps aéronautiques nationaux, et de l'augmentation survenue dans les prix des heures de vol, il est prévu d'attribuer une part du crédit ainsi libéré — soit 76.750 F — à la ligne « prime en faveur de l'enseignement aéronautique » pour réaliser une augmentation du nombre et du montant des bourses de formation en vol, donner une plus grande importance aux stages techniques réservés aux membres de l'enseignement en exercice et aux instructeurs chargés de l'aéromodélisme dans les associations.

2° Le crédit devenu disponible, soit 53.250 F est inscrit à la ligne « prime en faveur de la formation des jeunes » : le développement des bourses pour la formation des jeunes a été le corollaire de la suppression de la taxe des carburants de l'aviation

légère. L'augmentation du crédit affecté à ces primes permettra de satisfaire des demandes de plus en plus nombreuses qui, jusqu'à présent, n'ont pu être toutes retenues.

D'autres subventions sont en augmentation :

e) La contribution de la France aux dépenses de fonctionnement du *service météorologique du condominium des Nouvelles-Hébrides*.

Le service météorologique condominial des Nouvelles-Hébrides comprend un réseau de stations fixé par une instruction conjointe du 28 septembre 1956 et les dépenses d'équipement et de fonctionnement du service sont réparties comme suit entre les trois budgets intéressés :

- 30 % à la charge du Condominium ;
- 35 % à la charge de la Grande-Bretagne ;
- 35 % à la charge de la France.

La Grande-Bretagne et la France, dans le cadre du programme minimal de la Veille météorologique mondiale, sont convenues de créer à Port-Vila une station de radio-sondage-radiovent dont elles supporteront la charge par moitié, respectivement, dans un premier temps, jusqu'à ce que le Condominium puisse contribuer à ces dépenses dans les mêmes proportions que celles fixées plus haut.

Les dépenses d'équipement ont été financées sur les budgets pour 1969 et 1970. La mesure 04.7.36 concerne la quote-part française des dépenses de fonctionnement de cette station nouvelle pour l'exercice 1971.

B. — Les dépenses en capital.

Les autorisations de programme sont en hausse de 15.930.000 F, soit 1,2 % et les crédits de paiement de 54.599.000 F, soit 4,6 %.

Les dépenses en capital connaissent donc une très faible progression dans leur ensemble. On constate même une réduction importante sur les crédits d'équipement culturel et social, de plus

du tiers pour le Titre V et de plus de 12 % pour le Titre VI ; une réduction importante affecte également les investissements hors de la métropole (10 % de réduction de crédits).

Les dépenses en capital représentent les deux tiers de l'ensemble du budget de l'Aviation civile. Une notable part de ces crédits (les quatre cinquièmes de ceux qui sont consacrés à la construction d'avions civils de transport [Concorde - Airbus]) est d'ailleurs traditionnellement virée à la Défense nationale, alors qu'il s'agit de constructions civiles.

1. LES PROGRAMMES DE RECHERCHES ET D'ÉTUDES

	AUTORISATIONS de programme (en francs).	
	1970	1971
CHAPITRE 53-21 (1). — Etudes, recherches et essais..	23.981.000.	38.250.000
CHAPITRE 53-24. — Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes.....	1.000.000.000	982.000.000

(1) Chapitre 53-21 et ancien chapitre 53-22 (libellé modifié).

a) *Le chapitre 53-21* comporte des crédits pour les études économiques appliquées et des crédits gérés par les directions ou services du S. G. A. C.

Les études économiques appliquées ont pour objet le recueil de données dans le domaine du transport aérien ; elles concernent en outre diverses questions telles que le marché potentiel d'un avion court-courrier de 60-80 places, le développement du fret, la sécurité du transport, la capacité des aéroports.

Les crédits prévus pour les *transports aériens* sont destinés à développer un nombre limité d'équipements concurrentiels d'une part, et à financer le démarrage d'une étude à long terme relative à la définition d'un système de transport STOL ou VTOL.

La *navigation aérienne* prévoit, grâce aux crédits alloués par le présent chapitre, la poursuite de l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne, une expérimentation concernant les liaisons par satellites pour les besoins aéronautiques, la vérification en vol des aides à la navigation, des études sur le bruit, portant sur la minimisation du bruit à la source et la protection des populations par action sur les procédures, et enfin des études sur l'atterrissage tous temps, qui ont permis de développer des matériels permettant aux avions de se poser malgré de très mauvaises conditions météorologiques, ces matériels étant employés notamment par la Compagnie Air-Inter.

b) *Le chapitre 53-24 « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes »* doté de 982 millions de francs en autorisations de programme et de 1 milliard de francs en crédits de paiement est consacré pour sa plus grande part *aux opérations Concorde, Airbus et Mercure.*

1° Le programme franco-britannique Concorde.

Les dotations pour 1971 sont de 515 millions de francs pour les autorisations de programme et de 555 millions de francs pour les crédits de paiement.

La dernière évaluation des dépenses communes s'élève, aux conditions économiques de janvier 1970, à 10.490 millions de francs. La limite supérieure des coûts tenant compte des aléas atteint 11.200 millions de francs.

La part française qui, outre la moitié des dépenses communes doit supporter les taxes, les bénéfices des sociétés et un certain nombre d'études propres « hors pool » s'élèvera à environ 7.000 millions de francs.

A la fin de juin 1970, la France a dépensé 3.500 millions de francs, soit la moitié de sa part.

2° Le programme Airbus.

Les dotations sont de 330 millions de francs en autorisations de programme et 310 millions de francs en crédits de paiement.

L'évaluation de l'effort financier global à accomplir pour l'Airbus résulte des données chiffrées qui ont été prises en considé-

ration lors du lancement effectif du programme en mai 1969 : aucun facteur d'ordre technique ne paraît devoir engendrer une élévation des coûts.

Les besoins globaux de financement pour la part française de développement de l'Airbus sont estimés à 949 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1968, compte tenu de la participation de la firme Hawker-Siddeley.

L'aide déjà accordée à la date du 30 juin 1970 s'élève à 145 millions de francs.

3° Le programme Mercure.

Le protocole signé en avril 1969 pour le développement du Mercure a fixé forfaitairement les coûts de développement, l'aide de l'Etat, ainsi que les modalités de remboursement de cette aide ; une réévaluation est prévue pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques. Le coût total de l'opération s'élève à 750 millions de francs.

La participation de l'Etat représente 80 % de la part française des dépenses. Compte tenu des 30 % de participation étrangère que recherchent les Avions Marcel Dassault, la part de l'Etat s'élèvera donc à environ 56 % du montant total du programme.

Le montant de la première phase, actuellement en cours, est de 186 millions de francs. La part de l'Etat s'élèvera à 104,16 millions de francs aux conditions initialement prévues.

La participation de l'Etat au financement de la deuxième phase, lancée en juillet 1970, n'interviendra qu'en 1971.

2. LES PROGRAMMES D'ACHAT DE MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

	AUTORISATIONS de programme.	
	1970	1971
	(En francs.)	
CHAPITRE 53-20. — Equipement en matériel aéronautique	16.390.000	15.550.000
CHAPITRE 56-70. — Formation aéronautique. — Equipement	4.280.000	5.100.000
CHAPITRE 66-70. — Formation aéronautique. — Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction.....	5.490.000	4.500.000

a) *Le chapitre 53-20*, concernant l'équipement de l'aviation civile et des centres de formation aéronautique, prévoit l'acquisition de divers appareils :

1° Achat de 3 Nord 262.

Deux sont destinés au Centre-Ecole de Saint-Yan, le troisième devant être équipé en avion-laboratoire pour le contrôle des aides-radio :

A. — Le Centre-Ecole du Service de la formation aéronautique à Saint-Yan utilise actuellement sept appareils Nord 262 pour la formation des élèves-pilotes de ligne, particulièrement dans la phase d'instruction qui concerne le vol aux instruments sur bimoteur.

Les avions modernes utilisés par la quasi-totalité des compagnies de navigation aérienne sont dotés d'un ensemble d'instruments intégrés de conduite et de navigation appelé directeur de vol. Il est devenu indispensable, pour que les pilotes formés par l'école de Saint-Yan soient immédiatement utilisables en ligne, qu'ils aient acquis, dès l'école, la pratique habituelle de cette instrumentation moderne.

Or, l'installation de ces équipements implique des modifications profondes des sources d'information relatives au pilotage et à la navigation et des circuits qui assurent la transmission de ces informations ainsi que des appareils qui les traitent.

Le coût des études nécessaires, des modifications à appliquer et des matériels à acquérir rend pratiquement impossible la réalisation de ces opérations sur des appareils en location.

En effet, les installations prévues entraîneraient par avion une dépense de 400.000 F.

Il paraît judicieux d'acquérir progressivement les appareils loués et exploités par l'école de Saint-Yan, qui recevraient l'équipement nécessaire.

B. — Le Secrétariat général à l'Aviation civile doit, du fait de ses obligations internationales, assurer le contrôle des aides-radio-électriques de la Navigation aérienne sur le territoire métropolitain. Par ailleurs, au titre de la coopération technique, et par le truchement de l'A. S. E. C. N. A. ainsi que de la Sofreavia, il est appelé à exercer ce même contrôle dans les pays francophones d'Afrique et dans divers pays étrangers.

Pour remplir cette mission, le Secrétariat général à l'Aviation civile dispose de trois appareils DC 3 et de deux Mystère 20 équipés en laboratoire volant.

Les appareils DC 3 affectés à cet usage nécessiteraient une révision générale pour être remis en état. Or, le DC 3 est un appareil très ancien (premier vol en 1933), qui n'est plus fabriqué actuellement et dont l'entretien devient de plus en plus coûteux, étant donné la nécessité de fabrication spéciale des pièces de rechange. Il convient donc, au fur et à mesure que ces appareils arrivent en révision générale, de les remplacer par des avions modernes mieux équipés, tel le Nord 262.

2° Achat d'avions remorqueurs.

Cette opération vise à l'acquisition d'une nouvelle tranche de douze appareils Morane-Saulnier MS 893 équipés pour le remorquage des planeurs. Elle permettra à la fin du VI^e Plan le remplacement total des appareils remorqueurs en service, dont certains, encore utilisés, ont plus de trente ans d'âge, par des avions modernes d'une conduite facile, justiciables d'un entretien rationnel moins coûteux, et produits par une industrie pourvue d'un service après vente efficace.

3° Achat d'avions pour le remplacement des Nord 1100.

La modernisation de la flotte utilisée dans les Centres du service de la formation aéronautique et particulièrement dans le Centre de Guyancourt pour l'entraînement des pilotes des corps techniques a pris un nouvel aspect depuis la décision prise de réformer les avions Nord 1100 qui, depuis 1946, assuraient cet entraînement.

L'industrie française étant en mesure de produire des appareils intégralement métalliques présentant des performances comparables au matériel étranger, il est prévu de poursuivre la modernisation entamée par l'acquisition de monomoteurs français.

Il est à noter que des crédits supplémentaires figureront à ce chapitre dans le projet de loi de finances rectificative pour 1970.

b) *Le chapitre 56-70* consacré à l'équipement nécessaire à la formation aéronautique, comporte des crédits divers, tant pour les travaux que pour le matériel. L'opération la plus importante consiste dans l'acquisition de simulateurs de vol.

L'utilisation de l'ensemble des instruments de pilotage mis à la disposition du pilote pour la conduite du vol en condition I. F. R., l'enseignement de la radio-navigation, la pratique des procédures d'approche et d'atterrissage sur les aérodromes exigent un long entraînement qui serait extrêmement coûteux s'il était dispensé exclusivement au cours de vols réels.

C'est pourquoi, des appareils, permettant une simulation de toutes les conditions de vol, telles qu'elles sont représentées au pilote par les indications des instruments de radionavigation et de pilotage ont été créés.

Ils permettent des économies importantes sur le coût de la formation des pilotes et l'appréciation de la qualité du travail de l'élève-pilote.

c) *Le chapitre 66-70* prévoit des subventions d'un montant de 4.500.000 F en autorisations de programme pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction.

Instituées en 1954, ces subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction permettent aux associations d'acquérir et de mettre à la disposition de leurs membres, dont le nombre ne cesse de croître, les moyens indispensables à leur initiation au pilotage, et leur accès aux brevets de pilote, avion et planeur, ainsi qu'aux brevets de parachutisme.

Jusqu'à présent, ces moyens intéressent l'acquisition d'avions école, de planeurs et de parachutes.

Il en sera de même encore en 1971, mais il est envisagé, pour des raisons de sécurité, de transformer une partie de ces subventions, afin de permettre l'acquisition de matériels d'instruction (horizons artificiels, moyens radio, simulateurs de vol, etc.).

Ces transformations progressives sont la conséquence de la réforme des brevets élémentaires de pilote privé et de l'évolution technique des appareils.

Le montant du crédit inscrit à ce chapitre est *inférieur à celui inscrit dans le budget 1970*. Cette réduction provient de la diminution de l'intervention de l'Etat dans les activités privées.

C'est une politique qui s'inscrit dans un cadre très général et qui se traduit dans d'autres interventions publiques du service de la Formation aéronautique (telles que l'institution du ticket

modérateur pour des stages effectués dans les centres nationalisés et la participation accrue des compagnies de transports aériens dans la formation du personnel navigant professionnel).

Il faut noter, toutefois, qu'il y a lieu d'être très prudent dans le choix du taux de réduction appliqué, parce que ces subventions permettent d'apporter une aide efficace aux industries qui fabriquent des appareils légers et des planeurs ; sans ces subventions, ces industries seraient contraintes de fermer leurs portes, à un moment où elles deviennent compétitives au sein du Marché Commun.

La réduction des primes d'achat est donc très lourde de conséquences pour les derniers constructeurs français dont les difficultés sont grandes, et aussi pour les aéro-clubs, pour lesquels le montant de la prime d'achat représente sensiblement le montant de la T. V. A. appliquée au taux de 23 %.

La situation économique des aéro-clubs se dégrade ainsi peu à peu, rendant de plus en plus aléatoire la pratique du vol à moteur dans notre pays.

3. LES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE

	AUTORISATIONS de programme.	
	1970	1971
	(En francs.)	
CHAPITRE 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. Métropole	133.245.000	165.000.000
CHAPITRE 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole	36.634.000	29.700.000
CHAPITRE 66-71. — Formation aéronautique. Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien	450.000.000	450.000.000
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	13.500.000	10.000.000

a) *Le chapitre 53-90* concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes en Métropole. Les opérations essentielles sont les suivantes :

1° Des acquisitions immobilières pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse : des autorisations de programme de 4.600.000 francs sont prévues afin d'acquérir des terrains nécessaires à l'allongement de la piste ;

2° Des travaux :

a) Les plus importants concernent l'aéroport de Lyon-Satolas, qui doit se substituer à l'aéroport de Lyon-Bron, dont la piste ne peut être allongée.

La décision prise le 28 février 1968 en Conseil des Ministres d'équiper un nouvel aéroport de catégorie « A » (permettant le décollage d'aéronefs ayant à franchir des étapes de plus de 3.000 kilomètres) sur le site de Satolas, avait pour objet de permettre la desserte de l'aire métropolitaine lyonnaise et de la région Rhône-Alpes par un trafic international long-courriers.

L'arrêté de création de l'aéroport était signé le 31 juillet 1968 et un décret pris en Conseil d'Etat le 14 juin 1969 déclarait l'utilité publique des travaux.

La première tranche d'équipement de l'aéroport de Lyon-Satolas devrait pouvoir être mise en service fin 1974.

Cette première tranche intéressera une emprise de 1.100 hectares. Elle sera conçue pour satisfaire, selon les prévisions établies, à un trafic annuel évalué à environ 40.000 mouvements d'avions commerciaux et 2 millions de passagers en 1975, puis à près de 56.000 mouvements et 3.600.000 passagers en 1980. Une seconde tranche d'équipement, première extension des installations terminales, sera mise en service vers 1980.

Le trafic d'aviation de voyage ne sera accueilli sur l'aéroport que dans la mesure où il ne causera pas de gêne au trafic commercial.

La première tranche d'équipement ne comportera qu'une seule piste, longue de 4.000 mètres, ce qui représente (après corrections d'altitude, de température et de pente moyenne) une longueur de base de 3.820 mètres correspondant donc à celle de la piste en cours de construction à Roissy-en-France (longue de 3.600 mètres, soit une longueur de base de 3.250 mètres).

La première tranche d'équipement de l'aéroport de Satolas comprendra :

- une aérogare de 32.000 mètres carrés de surface hors d'œuvre développée, d'une capacité de traitement d'environ 3 millions de passagers annuels ;
- 225.000 mètres carrés d'aires de stationnement ;
- un réseau de 185.000 mètres carrés de voies de circulation ;
- 12.000 mètres carrés de hangars et bureaux pour le fret, outre les bâtiments, installations et équipements techniques nécessaires à la régulation et à la sécurité du trafic.

Les dépenses afférentes à la réalisation de ce programme ont été évaluées, acquisitions de terrains comprises, à 300 millions de francs se décomposant sommairement comme suit :

	En millions de francs.
Acquisitions, dégagement et équipement du site.....	78
Aires de manœuvre, études générales et divers.....	77
Bâtiments et installations commerciales.....	78
Bâtiments et équipements techniques et voirie intérieure..	67
	<hr/>
	300

Une seconde tranche d'équipement de l'aéroport de Lyon-Satolas (première extension des installations terminales) à entreprendre vers 1977 accroîtrait la capacité annuelle en passagers de 3 millions-3.500.000 à 5.500.000-6.500.000 et coûterait environ 150 millions de francs.

Réalisation.

Les acquisitions des terrains ont fait l'objet d'engagements de cessions amiables de la part de plus de 90 % des propriétaires.

Les travaux importants commenceront effectivement dès le début de la gestion 1971 et ils devraient être terminés vers la fin de 1974.

Financement.

Les problèmes de financement auxquels donne lieu l'équipement de l'aéroport de Lyon-Satolas ont été étudiés par un groupe de travail spécialement créé à cet effet par une décision du 27 mars 1970 du Ministre des transports.

Ce groupe de travail a envisagé sous réserve d'approbation gouvernementale, pour les 300 millions de francs de dépenses prévues en première tranche, la répartition suivante :

- 100 millions de francs par la Chambre de Commerce et d'Industrie, sur le produit des ressources de la concession des aéroports de Bron et de Satolas ;
- 50 millions de francs par les collectivités locales, soit le conseil général et la communauté urbaine ;
- 10 millions de francs par le F. I. A. T. (2^e versement) ;
- 40 millions de francs par le F. N. A. F. U. (2^e versement) ;
- 100 millions de francs par le S. G. A. C. à concurrence du complément des sommes déjà engagées.

Les sommes déjà engagées s'élèvent à 46,6 millions de francs, soit :

- 30 millions de francs par le F. N. A. F. U. ;
- 3 millions de francs par le F. I. A. T. ; cet organisme avait viré 8 millions de francs au S. G. A. C., mais une somme de 5 millions de francs a été bloquée au titre du F. A. C. ;
- 13,60 millions de francs par le S. G. A. C., dont les crédits inscrits en 1969 ont subi également un blocage, au titre de F. A. C., de 7,40 millions de francs.

b) Les autres réalisations pâtissent de cette opération, les crédits restants étant de peu d'importance. Ils constituent des tranches d'opérations en cours, la plus importante concernant l'allongement à 3.000 mètres de la piste de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, ce qui constitue le maximum réalisable à l'heure actuelle. Des autorisations de programme de 2.700.000 F sont prévues à ce sujet. Une opération de très grande envergure concernant l'allongement des pistes est envisagée pour cet aéroport, mais ce projet important n'en est encore présentement qu'au stade des études menées sous la vive impulsion de l'active Chambre de commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes.

Quelques opérations sont prévues en nombre réduit, beaucoup d'entre elles n'ayant pu être inscrites, compte tenu des impératifs budgétaires.

Cette observation concerne notamment les aérodromes à financement régionalisé, dont les modalités d'équipement ne s'effectueront plus au niveau national. *Les collectivités locales deviendront de plus en plus le maître d'ouvrage, mais des possibilités d'emprunt suffisantes leur seront-elles offertes ? En tout état de cause, les crédits figurant à ce titre dans le présent budget manifestent une insuffisance d'au moins 50 %.*

b) *Le chapitre 58-90 est destiné à l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la Métropole.*

Les opérations principales concernent pour les *Départements d'Outre-Mer* :

— l'allongement de la piste de Fort-de-France, le coût total des travaux à réaliser en trois ans étant de 14 millions, à répartir par moitié entre l'Etat et la chambre de commerce locale. Les autorisations de programme de 4,5 millions de francs représentent le montant des travaux de terrassement ;

— des travaux d'aménagement pour la réception à Cayenne-Rochambeau des Boeing 747, à la fin de 1971, cette réception nécessitant la réfection du balisage et l'élargissement de la piste.

On ne relève par contre aucune inscription de crédits pour la Guadeloupe et la Réunion.

Pour les *territoires d'Outre-Mer*, on relève essentiellement :

— la construction de l'aérogare définitive de Nouméa-La Tontouta, la dépense totale devant être de 14 millions, à raison de 6 millions pour la Chambre de commerce et de 8 pour l'Etat, sur lesquels une autorisation de programme de 4 millions figure au budget de cette année ;

— l'extension des aires de stationnement de Tahiti-Faaa (1 million en autorisation de programme) ;

— des aménagements divers à Moroni. Il est à noter, concernant ce dernier aéroport, que la piste, qui n'est longue que de 1.250 mètres, est utilisable seulement par les Nord 262. Aussi, le tourisme, qui pourrait constituer une ressource appréciable pour ce territoire, ne se développe-t-il pas dans des conditions satisfaisantes. Par

ailleurs, on ne relève dans le présent budget aucune opération en faveur de Djibouti, de Saint-Pierre et Miquelon et des îles Wallis et Futuna.

Ces carences, tant en ce qui concerne les D. O. M. que les T. O. M., ne traduisent-elles pas, sinon un « cartérisme » latent dans certains milieux, en tout cas *un certain « désengagement »*, qui serait hautement préjudiciable tant au rayonnement de notre pays dans cette plus grande France, qu'au resserrement de liens économiques, politiques et affectifs plus étroits.

c) *Le chapitre 66-71 prévoit la participation à l'aménagement, par les collectivités locales, d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien.*

Voici, pour 1970, la liste des aérodromes bénéficiaires d'une participation de l'Etat, avec l'indication du montant de la subvention accordée, qui est, en général, de l'ordre de 10 à 15 % du programme d'aménagement entrepris :

AERODROMES	BENEFICIAIRES	MONTANT de la subvention accordée.
		(En francs.)
Revel-Montgey (Haute-Garonne).	Municipalité de Revel.....	40.700
Auch-Lamothe (Gers).....	Chambre de commerce et d'industrie d'Auch et du Gers.	50.000
Valréas-Visan (Vaucluse)...	Société civile pour le développement du tourisme et de l'aviation légère du Haut-Comtat (Sothac).	30.000 (plus subvention en nature : un hangar pour 19.300).
Loudun (Vienne).....	Municipalité de Loudun.....	20.000
Barcelonnette - Saint - Pons (Alpes-de-Haute-Provence).	Municipalité de Barcelonnette....	40.000
Fontenay - le - Comte (Vendée).	Municipalité de Fontenay-le-Comte.	19.300
Oloron - Herrère Pyrénées-Atlantiques).	Syndicat intercommunal d'équipement et d'aménagement des deux cantons d'Oloron.	20.000 (complément sur droit au plafond de 120.000 atteint).
Aire-sur-Adour (Landes)....	Municipalité d'Aire-sur-Adour....	50.000 (complément sur droit au plafond de 120.000 atteint).
Montlouis-la-Quillane (Pyrénées-Orientales).	Union aéronautique des Pyrénées.	20.000 (complément sur droit au plafond de 120.000 atteint).

AERODROMES	BENEFICIAIRES	MONTANT de la subvention accordée.
		(En francs.)
Castres-Mazamet (Tarn)....	Syndicat intercommunal de Castres-Mazamet-Labruguière.	20.000 (c o m p l é m e n t sur droit au plafond de 120.000 atteint).
Montauban - Ville (Tarn-et-Garonne).	Municipalité de Montauban.....	20.000 (c o m p l é m e n t a u droit au plafond de 120.000 atteint).
Autun - Bellevue (Saône-et-Loire).	Municipalité d'Autun.....	20.000 (c o m p l é m e n t a u droit au plafond de 120.000 atteint).
Périgueux - Bassillac (Dordogne).	Chambre de commerce et d'industrie de Périgueux.	80.000

d) *Le chapitre 68-90* concerne la participation de notre pays au développement de l'infrastructure des États membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Les recettes de cet organisme proviennent de subventions des États membres et de la perception de redevances de survol.

Au titre de la participation française, les opérations prévues pour la sécurité aérienne et l'infrastructure se présentent comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En milliers de francs.)
<i>Sécurité aérienne :</i>	
• Equipement électrique et balisage (centrales, réseaux divers, balisage et indicateurs lumineux)	1.200
Equipement radioélectrique (blocs techniques, réseaux de transmission, V.O.R., D.M.E.)	1.200
Appareils de mesure et matériel télégraphique	650
Génie civil (centrale électrique, bloc technique)	1.400
Sécurité incendie	400
Total Sécurité aérienne	4.850
<i>Infrastructure :</i>	
Fort-Lamy : rechargement première tranche	2.250
Travaux de pistes divers (Nouadhibou, etc.)	800
Total Infrastructure	3.050
<i>Douala :</i>	
Participation à l'opération de transfert de l'aérodrome	2.100
Total général	10.000

Rappelons que l'A. S. E. C. N. A. créée il y a plus de dix ans, le 12 décembre 1959, assure la sécurité et la régularité des vols longs courriers dans l'espace aérien unifié de treize Etats africains, et qu'elle gère plus de deux cents aérodromes, dont quinze sont des aéroports de classe A.

*

* *

C. — Observations de la commission.

Outre les observations d'ordre général qui figurent dans ce rapport et les conclusions auxquelles la commission a abouti, des remarques ont été formulées par plusieurs commissaires, et notamment par : M. Coudé du Foresto sur les conséquences économiques de l'apparition prochaine des appareils supersoniques tels que le Concorde. Compte tenu du coût de la plus grande vitesse, les compagnies de transport aérien seront amenées à demander un surprix aux usagers. L'emploi des appareils subsoniques, qui diminuera la rapidité relative, freinera la faculté de majorer les prix des passages sur ces appareils, ce qui risque d'entraîner de lourdes conséquences financières pour les compagnies aériennes, alors qu'elles connaissent déjà de difficiles problèmes de gestion.

— M. Coudé du Foresto, qui s'est inquiété ensuite des conséquences d'une éventuelle concurrence de la construction aéronautique britannique à la réalisation de l'Airbus.

— M. Raybaud, qui a souligné avec force la nécessité de procéder sans retard à l'aménagement des aires de manœuvre prévues pour l'aéroport de Nice, aménagement qui est rendu nécessaire par un trafic en forte expansion et qui est commandé en outre par les besoins de ce pôle du tourisme international, et a ensuite souligné les conséquences regrettables de la diminution de la subvention pour l'équipement des aéroclubs en matériel d'instruction.

— M. Schmitt, qui est intervenu sur la politique d'Air France en matière de vols charters.

— M. Driant, qui a regretté que les conseils généraux, qui sont parties aux conventions passées avec la société Air Inter, et en tant que tels participent à combler le déficit observé sur certaines liaisons ne soient pas consultés sur certaines modalités de gestion, telles que la fixation des horaires ou des fréquences.

— MM. Sauvage et Portmann, qui ont marqué la place considérable tenue par la médecine aéronautique.

— M. Marcel Pellenc, rapporteur général, qui a fait observer que, concernant les 2.056 créations d'emplois pour 1971, il s'agissait plutôt, dans la plupart des cas, de surclassements ou de transformations d'emplois qui ne semblaient pas toujours justifiés par les nécessités du service.

DEUXIEME PARTIE

L'ACTIVITE AERONAUTIQUE CIVILE ET LES PROBLEMES DE FINANCEMENT

A. — Le Secrétariat général à l'Aviation civile (S. G. A. C.)

Au moment où des problèmes d'une importance mondiale se posent à notre pays en matière d'aviation civile, avec leurs implications économiques et sociales, industrielles et politiques, le S. G. A. C. se trouve sans tuteur nominal depuis plusieurs mois.

Aussi l'administration de l'aviation civile manque d'orientations à longue échéance et de directives précises.

De plus, dans un certain nombre de milieux de l'Aviation civile, on enregistre une dégradation de la situation, malgré les efforts des responsables qui continuent à assurer leur tâche avec dévouement.

Certes des projets de réorganisation des structures du S. G. A. C. sont en passe de voir le jour. Il est temps que des décisions soient prises, mais aussi que ces décisions ne soient pas le fruit de hâtives improvisations.

Il a paru nécessaire de faire le point de la structure actuelle du S. G. A. C. et des principaux problèmes qui se posent à chaque direction.

1. *Cabinet du secrétariat général.*

Le Secrétaire général est assisté d'un cabinet. En dehors des collaborateurs immédiats tels que directeur et chef de cabinet chargés de mission, ce cabinet est composé de treize administratifs et sept techniciens.

2. *Inspection générale à l'Aviation civile.*

L'Inspection générale est chargée de renseigner le Ministre des Transports sur le fonctionnement des services du S. G. A. C., d'effectuer des enquêtes ou des inspections, de procéder aux enquêtes consécutives aux accidents d'aviation. Trente-trois per-

sonnes (dix-sept administratifs, seize techniciens) y sont en fonctions, réparties dans les trois sections suivantes : Sécurité et navigation aérienne, Bases aériennes et Administration générale et économie.

3. *Service des organisations aéronautiques internationales.*

Ce service, directement rattaché au Secrétaire Général, coordonne l'action des diverses directions et services du S.G.A.C. dans le domaine des relations avec les organisations aéronautiques internationales. Il coopère à la préparation des accords internationaux et centralise les questions relatives à l'assistance technique. Ces tâches sont assurées par sept personnels administratifs et trois personnels des corps techniques.

4. *Direction du personnel et de l'administration générale.*

Cette direction élabore les textes relatifs à l'organisation des services, aux statuts et aux rémunérations des personnels. Elle assure la gestion des personnels administratifs et des techniciens en fonction au S.G.A.C. Elle est chargée de la préparation et de l'exécution du budget, de la gestion des crédits. Elle assume le service des pensions, des rentes ainsi que le contentieux administratif et judiciaire. Elle possède un bureau d'organisation et méthodes, et une section d'automatisation, assure le paiement des salaires de certains personnels. Toutes ces tâches sont assurées par 192 personnels administratifs de toutes catégories.

5. *Direction des transports aériens.*

Cette direction oriente et contrôle les activités de transport et de travail aériens à caractère commercial. Elle exerce la tutelle et le contrôle général de la Compagnie Air France, prépare les accords internationaux relatifs aux échanges de droits aériens, participe à leur négociation et à l'élaboration des programmes d'études et de construction des prototypes civils, exploite, en liaison avec les services intéressés, les renseignements des rapports d'enquêtes sur les accidents d'avions et établit les statistiques relatives à l'aviation civile. Dix-neuf techniciens et soixante et onze agents administratifs sont employés dans cette direction.

6. *Direction de la navigation aérienne.*

Elle assure la sécurité et la régularité de la navigation aérienne, elle détermine et met en place les moyens en personnel et en matériel nécessaires à cet effet. Elle dirige l'exploitation des aéroports pour ce qui concerne l'application des règlements concernant la navigation aérienne et les mouvements des aéronefs. Elle prépare les accords internationaux et les textes réglementaires intéressant la navigation aérienne et le contrôle technique du matériel de protection de la navigation aérienne. Elle organise les recherches et sauvetages des aéronefs en détresse et coordonne les études en ce domaine. Sont utilisés pour assurer ces fonctions cinquante-cinq techniciens et trente-neuf administratifs.

7. *Direction de la météorologie nationale.*

Elle est chargée de donner satisfaction à tous les besoins de la navigation aérienne se rapportant à la météorologie, ainsi qu'à toutes les autres demandes d'ordre météorologique. Elle détermine et met en place les moyens en matériel nécessaires à cet effet. Elle définit et contrôle, sur le plan technique, la formation et le perfectionnement des personnels des corps de la météorologie et des personnels militaires à spécialiser dans la météorologie.

Elle effectue les recherches portant sur la météorologie générale et appliquée. Elle prépare les accords internationaux et en assure l'exécution. Elle est composée de quarante-huit agents des corps techniques et quarante-sept personnels administratifs.

8. *Direction des bases aériennes.*

Elle est chargée, dans l'ordre technique, de créer, aménager et entretenir l'infrastructure aéronautique civile et d'administrer le domaine aéronautique civil et militaire. Elle assure, dans l'ordre économique, l'exploitation commerciale des aéroports. Elle est également compétente pour dresser et exécuter les projets de travaux immobiliers qui lui sont demandés pour leurs besoins propres par les services du Ministère de la Défense nationale (Air ou Marine). Trente-deux agents administratifs et trois agents de la navigation aérienne y sont en fonctions.

9. Service de la formation aéronautique.

Ce service est chargé :

— de l'enseignement aéronautique donné à la jeunesse dans les établissements scolaires dépendant du Ministère de l'Education nationale ;

— de la poursuite de cette formation par les aides apportées aux associations des sports aériens et les stages organisés dans ses centres nationaux ;

— de l'exploitation du matériel volant du S. G. A. C. ;

— des vols de contrôle et du réglage des installations radio-électriques d'aides à la navigation aérienne ;

— de la formation des pilotes de ligne. Il traite en outre de toutes les questions relatives au personnel navigant de l'aéronautique civile (préparation et étude des textes ; brevets et licences concernant ce personnel.

A ce service sont affectés neuf agents de la navigation aérienne, un agent de la météorologie, cinquante-huit agents administratifs.

Personnels administratifs.

CORPS DU S. G. A. C.	EFFECTIFS budgétaires.	EFFECTIFS réels.
I. — Personnels administratifs d'administration centrale.		
A	110	94
B	64	58
C	274	231
D	77	110
Total	525	491
II. — Personnels administratifs des services techniques et extérieurs.		
A	116	108
B	398	370
C	588	544
D	145	162
Total	1.245	1.184
Total général.....	1.770	1.675

Corps techniques.

CORPS DU S. G. A. C.	EFFECTIF budgétaire.	EFFECTIF en fonctions.
<i>Corps techniques de la navigation aérienne.</i>		
Catégorie A.....	708	409
Catégorie B.....	3.294	2.546
Catégorie C.....	263	291
Total	4.265	3.246
<i>Corps techniques de la météorologie.</i>		
Catégorie A.....	830	774
Catégorie B.....	1.273	1.190
Catégorie C.....	177	163
Total	2.280	2.127
<i>Corps techniques du service de la formation aéronautique.</i>		
Catégorie A.....	198	191
Catégorie B.....	4	4
Catégorie C.....	2	2
Total	204	197
<i>Corps techniques des bases aériennes.</i>		
Catégorie A.....	289	239
Catégorie B.....	368	265
Catégorie C.....	307	215
Catégorie D.....	95	115
Total	1.059	831
Total général	7.808	6.401

Personnels ouvriers.

CORPS DU S. G. A. C.	EFFECTIFS budgétaires.	EFFECTIFS réels.
<i>Personnels ouvriers des services techniques et extérieurs.</i>		
Hors catégorie B.....	10	7
Hors catégorie A.....	29	31
Hors catégorie commune.....	18	13
Ouvriers du livre.....	75	74
Ouvriers professionnels.....	718	686
Ouvriers non professionnels.....	340	365
Total	1.188	1.176
Ouvriers à statut local.....	63	63
Total général.....	1.251	1.239

*
* *

L'action présente de chacun des services ou directions est axée essentiellement sur les questions suivantes :

1. *La Direction du personnel et des affaires générales* constitue un organe de réflexion des méthodes de l'administration et un outil pour la rationalisation des choix budgétaires. Cette rationalisation, selon des critères économiques sûrs, est d'une importance particulière pour l'Aviation civile, en raison des liens complexes existant entre les investissements (infrastructure et installation) et les frais de fonctionnement (personnel, matériels de rechange, frais d'entretien).

Les choix budgétaires en faveur de telle ou telle opération doivent intégrer, en effet, l'ensemble des dépenses de tous ordres qui seront à engager au cours d'une période donnée, tant en équipement qu'en exploitation.

Pour pouvoir parvenir à l'application de la méthode R. C. B. l'Administration de l'Aviation civile s'attache à mettre en place une comptabilité générale et une comptabilité analytique dont les résultats, une fois exploités sur ordinateur, permettront de tirer des renseignements valables pour les calculs de coûts globaux des opérations et les choix budgétaires.

2. *Le Service des études économiques et du Plan* qui prépare les décisions d'ordre économique intéressant plusieurs directions, à savoir :

1° La coordination, à l'intérieur du S. G. A. C., de toutes les tâches liées à l'élaboration et à l'exécution du Plan national.

2° L'organisation de la préparation des décisions, telles que l'amélioration de la diffusion de l'information et la mise en place de la procédure de rationalisation des choix budgétaires.

3° L'animation des études concernant le développement à long terme de l'Aviation civile.

4° La mise en œuvre des études économiques nécessaires à la programmation des actions du S. G. A. C. (études - coût - efficacité - rentabilité d'investissements).

3. *La Direction des transports aériens* a œuvré pour l'amélioration des droits de trafic de l'aviation commerciale française et exercé sa tutelle sur les compagnies aériennes, réorganisée par la nomination d'un commissaire du Gouvernement commun à Air France et à l'U. T. A. ; elle a poursuivi son action pour la réalisation des programmes d'études et de construction des prototypes civils : Concorde, Airbus et Mercure.

4. *Pour la Direction des bases aériennes*, concernant les aéroports civils, compte tenu des opérations réalisées au cours des gestions précédentes et qui, pour la plupart, avaient comme objet la construction, l'allongement ou le renforcement de pistes, l'extension d'aires de trafic ou de stationnement et les balisages, le budget d'équipement 1970 visait essentiellement :

- à adapter les aéroports existants et particulièrement les aéroports desservis par les lignes intérieures aux exigences d'un trafic en augmentation constante et rapide ;
- à les doter des bâtiments et installations nécessaires aux besoins de la navigation aérienne et de la météorologie ;
- à participer avec les collectivités locales à l'équipement d'aérodromes destinés à satisfaire aux nécessités de l'expansion régionale ;

— à la construction de logements de fonction (commandants d'aérodromes, chefs de station météo, gendarmes des T. A.) ainsi que des logements pour les agents en fonction Outre-Mer.

Les critères retenus pour la définition des programmes annuels d'équipement des aéroports résultent de la conception du VI^e Plan pour l'élaboration duquel les aérodromes sont classés en deux catégories :

- aéroports du réseau primaire (qui correspondent aux aéroports individualisés à l'échelon national du V^e Plan) ;
- aérodromes régionaux et locaux (qui correspondent aux aérodromes à financement régionalisé du V^e Plan).

Les opérations inscrites au titre des aéroports de la première catégorie sont celles qui se rapportent à l'achèvement des opérations déjà engagées (ou retardées par suite des mesures de blocage intervenues sur les budgets 1969 et 1970) ou celles concernant la sécurité aérienne.

Les travaux les plus importants se rapportent au démarrage de la construction de l'aéroport de Lyon-Satolas, opération qui a été analysée dans la première partie de ce rapport.

5. A la *Direction de la Navigation aérienne*, des problèmes se sont posés dans le domaine social. Ils ont été analysés dans la première partie de ce rapport.

6. Pour la *météorologie*, la perspective de la création d'un établissement public a été poursuivie.

Dans un avis en date du 27 avril 1967, le Conseil économique et social estimait « le moment venu de donner à la Météorologie nationale les moyens nécessaires pour en tirer le meilleur parti au profit de l'économie française » et envisagent des réformes de structures.

Au cours de cette même année 1967, une étude conjointe de l'Inspection des Finances et de l'Inspection générale de l'Aviation civile estimait que « le développement des activités extra-aéronautiques de la Météorologie nationale devait être fondé sur une participation des usagers lorsque l'utilisation de données météorologiques adaptées à leurs besoins constitue un facteur d'accroissement de la rentabilité des branches d'activité ou des entreprises concernées ».

Les activités de météorologie appliquée, jusqu'ici presque exclusivement orientées vers l'assistance à l'aéronautique, en raison de l'essor considérable de celle-ci, sont en effet susceptibles de se développer largement dans d'autres secteurs où une demande pressante existe. Cela non seulement dans la mesure où le développement de la science et des techniques ouvre aux services météorologiques des possibilités plus grandes, mais aussi parce que les pouvoirs publics ou des organismes particuliers se voient contraints de traiter des problèmes nouveaux qui présentent des aspects météorologiques, par exemple, dans les domaines de l'eau, de la pollution atmosphérique et dans tous ceux où le facteur climat intervient (agriculture, tourisme, etc.).

Les objectifs essentiels sont :

- d'accroître les activités d'ordre météorologique ;
- de permettre le financement de ces activités par des ressources fournies par les usagers, qu'ils appartiennent au secteur public ou privé ;
- de donner une plus grande souplesse de fonctionnement aux activités de recherche ;
- de développer le caractère interministériel de l'organisation météorologique en vue d'en augmenter l'efficacité par une meilleure coordination des activités.

*

* *

Voici enfin un tableau du parc aérien du S. G. A. C. :

Parc aérien du Secrétariat général à l'Aviation civile (avions).

Etat comparatif.

TYPES	SITUATION au 1 ^{er} août 1969.		SITUATION au 1 ^{er} août 1970.		OBSERVATIONS
	Nombre.	Affectation.	Nombre.	Affectation.	
Mystère 20.....	2	S.G.A.C.	2	S.G.A.C.	
Potez 842.....	1	S.G.A.C.	1	S.G.A.C.	
Douglas DC 3.....	6	S.G.A.C.	5	S.G.A.C.	
Dragon DH 89....	1	C.N.P. Biscarosse.			
Piper PA 23.....	5	S.G.A.C.	5	S.G.A.C.	
Cessna 310.....	6	S.G.A.C.	5	S.G.A.C.	
MH 1521 (Brous- sard).	22	4 S.G.A.C. 18 secteur privé.	22	5 S.G.A.C. 17 secteur privé.	
Rallye	89	75 secteur privé. 14 S.G.A.C.	109	89 secteur privé. 20 S.G.A.C.	Remorqueurs.
Nord 1101.....	1	S.G.A.C.	1	S.G.A.C.	
MS 760.....	6	S.G.A.C.	6	S.G.A.C.	
Stampe	3	Prêtés à l'Armée de l'Air.			
Morane 317.....	33	Secteur privé.	31	Secteur privé.	Remorqueurs.
Morane 505.....	39	15 S.G.A.C. 24 secteur privé.	39	12 S.G.A.C. 27 secteur privé.	25 remorqueurs. 2 largueurs.
Morane 733.....	75	S.G.A.C.	78	S.G.A.C.	
Piper PA 18.....	2	S.G.A.C.	2	S.G.A.C.	
Pilatus PC 6 A....	2	S.G.A.C.	2	S.G.A.C.	
Zlin 326 et 526...	38	S.G.A.C.	38	S.G.A.C.	6 Zlin 526 + 6 en location.
Nord 262.....	1	S.G.A.C.	1	S.G.A.C.	
Divers	26	S.G.A.C.	26	S.G.A.C.	
Total	358	153 secteur privé. 205 S.G.A.C.	373	165 secteur privé. 209 S.G.A.C.	

Au moment où des modifications de structure sont en gestation, il nous apparaît nécessaire de rappeler que, pour que la France demeure la troisième puissance aéronautique mondiale, une coordination est nécessaire entre les différentes directions qui travaillent sur le plan aéronautique. Une formule est à trouver pour que cette entité « aviation civile » puisse œuvrer en parfaite harmonie avec le département ministériel dont il dépend. Certes, le S. G. A. C., qui n'a pas évolué depuis 1947, est mal adapté à sa tâche actuelle ; des réformes pourraient être envisagées par la création de directions pluridisciplinaires, une étroite coordination

étant opérée au sein du Ministère des Transports. En tout état de cause, *il apparaît opportun que le problème soit résolu sans retard*, afin d'éviter notamment une dégradation de la situation dont l'une des manifestations est le développement de mouvements sociaux préjudiciables à la bonne marche et au bon renom de l'aviation de notre pays.

*
* *
*

B. — Le transport aérien français.

1. GÉNÉRALITÉS

Il a été souligné en tête de ce rapport que le trafic aérien était en pleine expansion. Il ne constitue pas cependant une industrie prospère, et l'O. A. C. I. indique que le bénéfice des compagnies va en diminuant, les coûts augmentant davantage que les recettes : les compagnies aériennes sont amenées, la concurrence les y incitant, à acquérir des appareils de plus en plus coûteux, à étendre leur réseau, à ouvrir de nouvelles escales, à acquérir de nouveaux équipements au sol.

Le tableau suivant permet de situer l'importance du transport aérien français dans le trafic mondial ; il donne l'évolution des passagers/kilomètres payants transportés sur les services réguliers, de 1967 à 1969, par les compagnies aériennes françaises et leurs homologues de plusieurs pays étrangers.

	1967	1968	VARIATION 1968/1967.	1969	VARIATION 1969/1968.
	(En millions de P.K.T.)		(En pourcentage)	(En millions de P.K.T.)	(En pourcentage)
Compagnies françaises.....	10.152	9.478	— 4,7	12.362	+ 27,7
Compagnies allemandes (R. F. A.).....	5.623	6.008	+ 6,8	7.036	+ 17,1
Compagnies italiennes.....	5.247	5.965	+ 13,6	7.334	+ 23,0
Compagnies britanniques....	14.691	14.943	+ 1,7	16.627	+ 11,3
Compagnies américaines (U. S. A.).....	158.913	183.393	+ 15,4	201.732	+ 10,0
Total O. A. C. I.....	273.466	310.000	+ 13,3	349.000	+ 12,6

En 1969, les compagnies des pays membres de l'O. A. C. I. ont transporté un nombre de passagers/kilomètres supérieur de 12,6 % à celui de 1968 ; cette augmentation, tout en étant appréciable, est inférieure à celle enregistrée de 1967 à 1968.

Sur ce total, 57,8 % ont été assurés par les compagnies des Etats-Unis contre 59,1 % en 1968 et 58,1 % en 1967. La part des compagnies françaises a représenté successivement 3,7 % du trafic mondial en 1967, 3,1 % en 1968 et 3,5 % en 1969, la diminution constatée en 1968 s'expliquant par le fait que le trafic des compagnies françaises avait été fortement affecté par les événements de mai-juin.

2. AIR FRANCE

La Compagnie nationale est de très loin la plus importante des compagnies de navigation aérienne de notre pays, puisque, tant pour les passagers/kilomètres transportés que pour le fret, son trafic oscille aux alentours de 80 % de l'ensemble français (1).

L'augmentation de ce trafic, qui a presque doublé en douze ans, nécessite une augmentation considérable du budget d'équipement, et près de 5 milliards de francs sont prévus pour la seule période 1970 à 1974, contre 3,4 milliards pour les vingt années de la période de 1948 à 1967.

L'importance croissante des charges d'équipement avait conduit l'Etat, au cours des dernières années, à apporter son concours à la Compagnie nationale. L'évolution et le détail de ce concours ont été les suivants :

1. L'Etat ayant une participation fortement majoritaire apporte éventuellement sa contribution en tant qu'actionnaire :

En 1962, lors de l'acquisition de la flotte subsonique *B 707* et *Caravelle*, il a souscrit pour 400 millions, à une augmentation de capital, qui a été ainsi portée de 100 à 500 millions. Corrélativement à la mise en exploitation d'une nouvelle génération d'appareils, une nouvelle augmentation de 500 millions faisant passer le capital à 1 milliard a été réalisée le 8 janvier 1970 ; une dotation budgétaire de 130 millions a été libérée à ce jour ; une autre tranche, de 120 millions, qui était attendue, ne sera cependant pas débloquée pour 1971.

(1) Voir en annexe les résultats de trafic en 1969, et à fin août 1970, ainsi que les résultats de l'activité fret.

2. La compagnie bénéficiait d'une subvention inscrite au chapitre 45-81 (article 1^{er}) du budget de l'aviation civile. Depuis 1965, Air France est devenue bénéficiaire et n'a reçu aucune subvention budgétaire (sauf cependant au cours de l'année exceptionnelle quant à ses résultats économiques que fut l'année 1968).

Les subventions effectivement versées furent les suivantes :

1958	47,5 millions de francs
1959	29,3 millions de francs
1960	54,6 millions de francs
1961	53 millions de francs
1962	110 millions de francs
1963	93,3 millions de francs
1964	41 millions de francs
1965 à 1967	Pas de subvention
1968	200 millions de francs
Depuis 1969	Plus de subvention

3. Les prêts du Fonds de développement économique et social (F. D. E. S.) à Air France ont varié de la façon suivante :

1961	60 millions de francs
1962	190 millions de francs
1963	40 millions de francs
1964 à 1967	Pas de prêts
1968	80 millions de francs
1969	70 millions de francs
1970	80 millions de francs

Pour 1971, la Compagnie envisageait de pouvoir bénéficier d'un prêt de 110 millions de francs. Il apparaît que ce prêt ne pourra lui être consenti.

Cette situation, jointe au fait que la tranche supplémentaire de capital souscrit ne pourra être libérée, est particulièrement préoccupante au moment où la Compagnie Air France est confrontée à des problèmes d'investissements sans précédent. Les sources de financement supplétives pourraient être constituées par le marché financier et le crédit à moyen terme avec les aléas que présente la situation actuelle. Une incertitude subsiste donc sur les moyens de financement du programme 1971, qui prévoit l'acquisition de

quatre Boeing 747 livrables en 1973 et d'un Boeing 727, du système d'atterrissage tous temps et des investissements au sol exceptionnels, notamment pour Roissy-en-France.

Les dépenses d'équipement en 1970 sont retracées dans le tableau ci-après (hors T. V. A.).

a) *Dépenses d'investissements en 1970.*

Investissements au sol :	(En francs.)
Exceptionnels	117.910.000
Courants	42.957.000
Participations	18.000.000
Intérêts intercalaires sur matériel volant.....	12.128.000
	<hr/>
	785.486.000
	<hr/> <hr/>

Financement :

Ressources propres disponibles.....	165.486.000
Emprunt aux U. S. A. contracté en 1969 (2 ^e tranche)	218.000.000
Augmentation de capital.....	80.000.000
Accroissement de l'encours à moyen terme.....	100.000.000
Emprunt au F. D. E. S.	80.000.000
Autres emprunts à long terme.....	142.000.000
	<hr/>
	785.486.000

b) *Dépenses d'investissements en 1971.*

345,5 millions de francs pour le matériel volant ;
 189,5 millions de francs pour les investissements au sol exceptionnels ;
 55,8 millions de francs pour les investissements au sol courants ;
 20,7 millions de francs pour les participations ;
 11,2 millions de francs pour les intérêts intercalaires sur achats de matériel volant.

Mais ces dépenses devront être comprimées afin de ne pas dépasser 650 millions de francs, T. V. A. incluse. Les limitations apportées aux investissements risquent d'être gênantes dans la mesure où on peut attendre de ceux-ci une rentabilité meilleure.

La situation du parc aérien au 1^{er} août 1970 est la suivante :

Boeing 747	4
Boeing 707-A	18
Boeing 707-B	7
(Dont 1 en location-vente à Air Madagascar.)	
Boeing 707-C	8
Boeing 727-200	13
(16 à la fin de 1970.)	
Caravelle	45
(Dont 2 en location-vente à Air Inter, 2 en exploitation à Royal Air Maroc, 2 en exploitation sur le réseau local Antilles.)	
Breguet 763 (cargos).....	3

Air France exploite par ailleurs pour le compte du Ministère des Postes et Télécommunications la flotte de la « Postale » : 6 DC 4, 12 Fokker F. 27 et 1 DC 3.

En ce qui concerne l'équipement de la Compagnie en matériel volant le programme d'achat porte :

- en 1969 : sur 4 Boeing 727/200 livrables en 1971 ;
- en 1970 : sur 3 Boeing 727/200 livrables en 1972 et sur 3 Boeing 747 livrables en 1972 ;
- en 1971 : sur 4 Boeing 747 livrables en 1973 et (projet) sur un Boeing 727/200 livrable en 1973.

Prévisions à plus long terme :

Les achats en matériel volant continueront de représenter la part la plus importante des investissements de la Compagnie. De ce point de vue, il faut s'attendre à une diversification de la flotte compte tenu de l'introduction en 1974 de l'Airbus et probablement du Concorde ainsi que de la possibilité d'acquisition de triréacteurs long-courriers américains actuellement à l'étude dans la Compagnie. En outre, il se peut qu'avant la fin du VI^e Plan, l'avion supersonique américain soit dans une phase d'expérimentation suffisamment avan-

cée pour qu'il puisse faire l'objet d'une commande ferme et du versement d'acomptes correspondants. On peut estimer, au total, que les paiements pour investissements en matériel volant devraient excéder 1 milliard de francs en 1974.

La mise en service d'appareils nouveaux implique également la réalisation d'un certain nombre d'installations au sol (moyens d'essai, de revision et d'entretien) qui sont à apprécier dans le cadre du groupe ATLAS et de l'extension de la coopération technique aux Airbus et à Concorde. Compte tenu des hypothèses effectuées quant à la répartition des charges d'entretien entre les différents partenaires, il convient :

- d'achever l'équipement du hangar N 7, à Orly ;
- de prévoir l'équipement du nouveau hangar dont la construction sur un terrain situé à l'est de la zone industrielle d'Orly a fait l'objet d'une décision conjointe d'Air France et de l'Aéroport de Paris et qui serait capable de recevoir :
 - soit un B 747 dock et deux Airbus A 300 B ;
 - soit un Airbus A 300 B en dock et un B 747 en biais ou encore trois Airbus A 300 dont un en dock ;
- de prévoir l'équipement du premier hangar 747 de Roissy-en-France.

Enfin, l'entrée en service des nouveaux appareils suppose l'acquisition des lots de rechange, des appareils et outillages spécifiques correspondants et l'approvisionnement des escales dans ces différents types de matériel.

*

* *

Ces investissements liés à l'entrée en service des nouveaux types d'appareils se cumuleront en 1974 avec les dépenses entraînées par le réaménagement de la base principale d'exploitation entre Orly et Roissy.

Tous ces éléments conduisent à penser que l'année 1974 sera une année pour laquelle le montant des investissements sera particulièrement élevé ; suivant les premières évaluations actuellement opérées, le montant des investissements en 1974 pourrait représenter un peu plus du double des investissements de l'année 1970.

Les résultats financiers.

Depuis 1965, la tendance est caractérisée, sauf pour l'année 1968, par la réalisation d'un profit annuel.

Le chiffre d'affaires de l'exercice 1969 a été supérieur de 26 % à celui de l'exercice 1968 sous l'effet conjugué d'une amélioration de remplissage et de la dévaluation dont les effets ont été favorables compte tenu de la très grande importance des recettes en devises d'Air France (Air France s'inscrit avec Renault et Rhône-Poulenc parmi les premières entreprises exportatrices françaises.

Il faut cependant remarquer que, sans dévaluation, l'équilibre de l'exercice 1969 aurait sans doute pu être assuré. Un effort très sérieux de compression de dépenses a en effet été entrepris et a permis de limiter à 14 % leur augmentation par rapport à l'année précédente.

Le résultat d'exploitation de l'exercice est de 19,5 millions de francs, le bénéfice net s'établit à 22,2 millions de francs, ce qui a permis la distribution aux actionnaires (essentiellement l'Etat) d'un dividende de l'ordre de 3 %, ce qui représente, avec l'avoir fiscal, 4,5 % pour les actionnaires privés).

Perspectives pour l'année 1970.

Air France avait prévu de réaliser, en 1970, un profit de 60 millions de francs. Les résultats de trafic tels qu'ils sont connus à fin août 1970 sont moins satisfaisants que prévu, en particulier en raison du *fléchissement de la croissance du trafic fret* qui touche toutes les grandes compagnies et qui est dû, pour une part, aux effets de la récession américaine.

C'est ainsi que l'augmentation du trafic fret a été limitée à moins de 4 % alors que le trafic passagers augmentait de 11,5 % par rapport aux huit premiers mois de 1969, ce qui représente un écart en moins d'environ 3 % par rapport à ce qui avait été prévu.

Il est vraisemblable que l'exercice 1970 se soldera par un faible bénéfice.

Quant au compte d'exploitation prévisionnel pour 1971, il devra être établi définitivement à la lumière des perspectives d'évolution du trafic et des résultats des conférences tarifaires internationales.

*

* *

La situation financière d'Air France doit être appréciée dans un contexte plus large, celle de la situation de l'industrie du transport aérien international, caractérisée par un accroissement très important des charges de toute nature, alors que les recettes unitaires exprimées en dollars ont tendance à baisser depuis 1967.

La mise en ligne de nouvelles générations d'appareils entraîne un accroissement extrêmement important des investissements en matériel volant et en matériel au sol qui pèsera lourdement sur l'économie des compagnies aériennes.

L'augmentation des investissements entraîne un accroissement des frais financiers, auquel s'ajoute l'alourdissement de charges telles que :

— les redevances d'aéroports destinées à financer en partie les investissements considérables rendus nécessaires par la croissance du trafic et la saturation des installations actuellement en usage. (Selon les statistiques de l'I. A. T. A., les taxes d'aéroports et les frais d'aide à la navigation se sont accrus en moyenne de 20 % par an depuis dix ans, c'est-à-dire que le coût de l'infrastructure deviendra très préoccupant pour les compagnies aériennes).

— les charges de personnel qui, dans une industrie de service comme le transport aérien, constituent une part importante des dépenses de fonctionnement des compagnies et sont très sensibles au climat inflationniste qui règne dans la plupart des pays occidentaux et notamment aux Etats-Unis.

— les dépenses liées à l'installation et au fonctionnement des aides à la navigation qui, dans le passé, étaient supportées essentiellement par les gouvernements, ont tendance dans certains pays à être répercutées sur les compagnies aériennes, ce qui entraînera une majoration non négligeable des prix de revient.

A ces charges d'ordre général, il y a lieu d'ajouter celles qui sont dues au déficit d'exploitation de certaines lignes imposées.

A titre d'exemple c'est le cas de la ligne Paris—Shanghai (notamment depuis la suppression en mai 1970 de l'escale de Phnom Penh), qui se traduit par un déficit annuel de l'ordre de 7,5 à 9 millions de francs, selon que l'on survole ou non la Birmanie ; c'est aussi le cas de l'exploitation du réseau intérieur allemand, pour lequel les recettes unitaires sont peu élevées en raison de l'intérêt politique attaché au maintien de bas tarifs, et de la concurrence avec la

compagnie P. A. A. très forte (malgré un accord avec B. E. A., qui a permis une amélioration, l'exploitation du réseau reste pour Air France déficitaire de plus de 8 millions de francs).

Face à l'augmentation générale ou particulière des charges de toute nature, l'accroissement des recettes se fait à un rythme insuffisant, spécialement depuis 1967. En effet, le renforcement de la concurrence dû au développement quelque peu anarchique sur certains secteurs des compagnies non régulières et des vols charters s'ajoutant à une certaine surcapacité globale de l'industrie a entraîné une baisse progressive des recettes unitaires exprimées en dollars courants.

La Compagnie nationale espère, *au prix d'efforts répétés et rigoureux que nous avons pu apprécier*, pouvoir, malgré des difficultés importantes de gestion, maintenir des résultats bénéficiaires. Malgré l'importance de ses charges financières, elle estime pouvoir maintenir l'objectif qu'elle s'est assigné : l'expansion dans la rentabilité ; elle demeure consciente des charges que lui impose sa place éminente tant dans l'économie du pays où elle s'inscrit parmi les premières entreprises exportatrices, que sur le plan international, où elle occupe avec prestige la quatrième place pour l'importance du trafic mondial.

Situation comparée d'Air France parmi les grandes compagnies aériennes internationales.

1969 : services réguliers internationaux.

	P. K. T.	T. K. T.	COEFFICIENT de chargement.	COEFFICIENT d'occupation.
1. P. A. A.	15.724.728	2.637.870	51,4	49,2
2. B. O. A. C.	9.681.886	864.846	52,0	55,3
3. T. W. A.	7.760.086	1.067.603	50,0	52,9
4. Air France	7.750.293	1.035.739	53,5	51,0
5. Lufthansa	5.999.475	1.003.356	58,4	52,9
6. Jal	5.104.279	802.200	54,3	51,2
7. Alitalia	5.438.777	740.326	53,4	50,9
8. K. L. M.	4.702.294	801.006	55,2	50,5
9. S. A. S.	3.909.079	581.867	52,5	46,4
10 Air Canada	3.749.938	468.278	44,3	50,8

Source : World Air Transport statistics I. A. T. A.

Classement selon le trafic régulier total (international + domestique) en 1969.

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. United Airlines. | 6. Delta Airlines. |
| 2. T. W. A. | 7. Northwest Airlines. |
| 3. American Airlines. | 8. B. O. A. C. |
| 4. P. A. A. | 9. Air Canada. |
| 5. Eastern Airlines. | 10. Air France. |

*

* *

3. AIR INTER

La Compagnie Air Inter dispose du quasi-monopole de l'exploitation du réseau intérieur français, puisqu'elle assure environ 80 % du trafic métropolitain. Rappelons que le capital de cette compagnie, créée en 1954 et entrée effectivement en activité en 1960, est détenu par des actionnaires du secteur public, tels que Air France, la S.N.C.F., et la Caisse des Dépôts et Consignations. Le problème essentiel d'Air Inter était jusqu'alors celui d'un déficit d'exploitation, l'excédent du réseau commercial ne compensant pas le déficit des lignes conventionnées. La charge financière qui découlait de l'exploitation de ces lignes nécessitait un concours de l'Etat et des collectivités locales, les dotations du Budget général inscrites au Budget de l'Aviation civile étant passées de 2 millions de francs en 1962 à 4 millions en 1965, 10 millions en 1968 (chap. 45-81 du Budget de l'Aviation civile), la contribution des collectivités locales étant d'un ordre d'importance voisin.

Par ailleurs, le F.D.E.S. a été appelé à concourir à différentes reprises aux importantes dépenses d'équipement d'Air Inter par des prêts de 30 millions en 1967 et 15 millions en 1968.

Mais, depuis 1969, Air Inter n'a pas bénéficié de concours budgétaire de l'Etat.

Depuis cette date, la Compagnie s'est efforcée de développer son action commerciale, par une politique de tarifs promotionnels et par l'amélioration de la qualité du service offert, notamment sur le plan de la ponctualité (généralisation de la qualification « atterrissages tous temps », de l'efficacité (fréquence des services, ouverture de lignes nouvelles), du développement de l'activité fret.

Aussi, le bilan de l'action menée se traduit par des résultats en progrès, le nombre de passagers transportés augmentant de 38,9 % de 1968 à 1969. Cette activité et ces efforts de productivité ont

permis de dégager en 1969 un bénéfice d'exploitation de 7,4 millions de francs. Par ailleurs, Air Inter attend de la mise en exploitation future d'une nouvelle génération d'appareils adaptés à son trafic (Mercure) des gains de productivité.

C'est que la Compagnie Air Inter entre dans une phase où elle affronte *des problèmes d'expansion plutôt que des problèmes d'équilibre*. La maturité de la Compagnie sera démontrée par *la commercialisation de la totalité du réseau existant*, que la compagnie exploitera à ses risques et périls. L'aide des collectivités locales pour l'exploitation de certaines lignes va donc disparaître, et ce point intéresse particulièrement notre assemblée. Sera mis sur pied un régime de participation financière pour les lignes ou fréquences nouvelles ouvertes à la demande de collectivités, qui n'apporteront pas la justification de l'accroissement de trafic par des nécessités commerciales. Selon ce nouveau système en voie d'élaboration qui manifeste la maturité d'Air Inter, l'aide des collectivités locales demanderesse pour ces nouvelles lignes, sera limitée dans le temps. 93 % du réseau seront à la charge intégrale de la société, qui assumera ainsi un effort financier évalué à 5 millions de francs, alors qu'elle est appelée par ailleurs à faire face à une demande accrue et à mettre sur pied un important plan d'équipement.

Les investissements prévus sont de l'ordre de 700 millions pour les cinq prochaines années, la compagnie se procurant environ le quart de cette somme par voie d'autofinancement. Le solde devra être fourni soit par des emprunts, soit par l'aide du F. D. E. S. qui sera sollicitée. Il apparaît, en effet, que *l'Etat doit aider au financement de cette société dont 54 % du capital est d'origine publique*, et qui la première se porte acquéreur d'un appareil français. Il y a là un problème d'intérêt national dont la solution permettra de mettre la France à l'heure de l'aviation, car à l'heure actuelle notre pays n'en est encore qu'au début de son essor en la matière.

L'évolution présente du parc aérien d'Air Inter est la suivante :

	1968	1969
Caravelle	10	10
Viscount	14	14
Fokker	7	10
Nord 262	4	4

Le programme d'exploitation qui sera mis en œuvre au printemps de 1971 n'est pas encore arrêté, mais si la desserte de nouvelles escales n'est pas exclue, elle sera effectuée en liaison étroite avec des compagnies aériennes « de troisième niveau ».

Concernant les charges d'exploitation, pèsent notamment sur la compagnie :

- la suppression de l'exonération de la taxe sur les carburants ;
- la contribution aux frais de formation des pilotes ;
- éventuellement une contribution à l'aide à la circulation aérienne et à la météorologie.

Cependant les efforts d'Air Inter, qui tendant vers une rentabilité avérée et durable, sont à encourager, car le développement et la qualité du réseau intérieur auront une incidence primordiale sur l'aménagement du territoire et l'industrialisation du pays ; tant en ce qui concerne l'exploitation que les investissements, la politique que doit mener Air Inter est largement tributaire de la définition précise d'une politique générale des Transports.

*

* *

4. U. T. A.

Un chiffre manifeste avec éloquence la vocation internationale de l'Union des transports aériens, celui de la distance moyenne parcourue par passager, qui est de 5.370 kilomètres. Cette vocation internationale s'est affirmée depuis sa fondation en 1963, avec la desserte du réseau Afrique et du réseau Extrême-Orient—Pacifique. A la fin de 1969, la longueur du réseau qui a été dévolu à cette compagnie était de 209.426 kilomètres. C'est dire son importance dans le trafic français : elle assure environ 15 % de ce trafic pour les passagers et 25 % pour le fret.

La répartition actuelle des droits de trafic internationaux entre la Compagnie Air France et la Compagnie U. T. A. s'analyse schématiquement de la manière suivante :

- a) Air France est autorisée à exploiter :
- les liaisons intra-européennes ;
 - les lignes reliant la France métropolitaine d'une part, au continent américain et aux pays d'Extrême-Orient de l'autre ;

- les lignes reliant la France métropolitaine :
 - à l'Afrique du Nord ;
 - au Sénégal, à l'île de Madère, aux îles Canaries, à Ifni, au Sahara espagnol, aux îles du Cap Vert, à la Gambie et à la Guinée portugaise ;
 - à la Côte française des Somalis, Madagascar, les Comores, La Réunion ainsi qu'aux pays étrangers africains riverains du Canal de Suez et de l'Océan Indien jusques et y compris le Mozambique.

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

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

La collaboration entre U. T. A. et Air Afrique (1) s'exerce dans les domaines :

- de l'exploitation : association à la desserte des pays francophones d'Afrique au départ de France ;
- de l'assistance commerciale aux escales ;
- de la coopération technique : gestion commune de pièces de rechange et entretien en commun des appareils.

Cette association s'est trouvée confirmée en 1968 par la reconduction pour une durée de dix ans des accords conclus entre les deux sociétés en 1963. Ces deux entreprises pourront donc aborder au mieux les problèmes économiques et techniques auxquels elles

(1) Entrée depuis le 27 juin 1970 dans sa dixième année d'existence, la Société multinationale Air Afrique se place, avec ses 134 millions de tonnes-kilomètres effectuées en 1969, au quarante-troisième rang des 103 compagnies membres de l'I. A. T. A. En Afrique, elle occupe la deuxième place derrière la South African Airways et donc la première place en Afrique Noire.

Sa flotte long-courrier de quatre DC 8 s'est augmentée cette année d'un cinquième appareil de ce modèle, du type 63 CF (250 passagers ou 46 tonnes de fret) ; cette flotte lui permet d'assurer une moyenne de cinq vols quotidiens entre l'Afrique et l'Europe, articulés en sorte qu'ils offrent aussi des liaisons entre les États africains liés par la Convention de Yaoundé.

sont confrontées et notamment procéder en commun à l'étude des matériels nouveaux et de l'évolution des données du transport aérien international.

Le développement harmonieux du trafic rendu possible, grâce aux accords de coopération, par une meilleure utilisation des moyens en personnel et en matériel et un meilleur service pour la clientèle, s'est traduit entre 1968 et 1969 par une progression du trafic total réalisé sur les lignes en association de 20 %, soit 25 % d'augmentation pour le fret et 14 % pour les passagers-kilomètres.

L'Union des transports aériens poursuit sa *politique de développement hôtelier* axée essentiellement sur les principales escales de son réseau au moyen d'une société spécialisée l'Union touristique hôtelière (U. T. H.) également filiale du groupe des chargeurs réunis.

L'objet de cette politique consiste à promouvoir des réalisations en limitant les investissements directs de la Compagnie. Cette intervention emprunte les deux formes suivantes :

1. En faisant des études de débouchés sur des projets de création d'hôtels et en apportant ensuite une assistance technique.
2. En déclenchant l'opération par l'apport d'un terrain, puis par une assistance technique.

C'est ainsi qu'en Afrique, l'U. T. H. s'est installée à Kinshasa, qu'elle envisage d'agrandir et de rénover l'hôtel du Parc à Abidjan (250 chambres), de participer à la création d'un hôtel à Douala (250 chambres) et à Libreville.

Sur la ligne d'Extrême-Orient-Pacifique, l'hôtel Maeva de Tahiti, ouvert en 1969, rencontre une faveur accrue de la part de la clientèle, principalement américaine ; les travaux d'extension de l'hôtel Château-Royal à Nouméa (250 chambres) devraient démarrer en 1971. L'U. T. H. enfin, s'intéresse aux projets d'aménagement touristique de Ceylan.

En outre, le groupe des Chargeurs réunis ayant racheté la Compagnie Paquet, l'U. T. H. a pris en main la chaîne des hôtels Marhaba au Maroc dont elle assure la modernisation et l'extension, à : Casablanca : 130 à 200 chambres ; El Jadida : 30 à 100 chambres et Agadir : 50 à 120 chambres.

Pour l'ensemble de son réseau, voici un tableau de l'évolution du trafic de l'U. T. A., en chiffres absolus et en pourcentages (passagers bruts, passagers-km, coefficient de chargement).

	1967	1968	1969
Passagers bruts (en milliers).....	255	294,2	331,0
Variation	— 1	+ 15,4	+ 12,5
Passagers-kilomètres	1.406	1.688,4	1.778,3
Variation	+ 8,2	+ 20,0	+ 5,3
Coefficient d'occupation.....	56	57,6	53,2

Par ailleurs, le développement du trafic de fret sur les lignes U. T. A. (30,5 % par an de 1964 à 1970 sur le réseau Extrême-Orient—Pacifique et + 27,5 % par an pour la même période sur le réseau Afrique) permet d'envisager pour l'avenir une politique résolument optimiste.

C'est ainsi qu'un nouveau DC 8 F vient d'être acquis permettant le transport de 102 passagers à l'arrière de la cabine et de 5 palettes de fret à l'avant ; cet avion permettra dès janvier 1971 de renforcer les capacités d'emport des trois DC 8 62 affectés au réseau Extrême-Orient—Pacifique.

En Afrique, en plus des fréquences de vols passagers, quatre fréquences DC 8 F sont programmées, auxquelles s'ajoutent des vols additionnels et supplémentaires tout cargo permettant de maintenir et même d'augmenter le taux d'expansion de ces dernières années.

Enfin, l'aménagement des surfaces de traitement du fret, dotées de systèmes de tri automatique raccordés au système automatisé S. O. F. I. A. (réalisé en coopération par l'administration des douanes et les compagnies aériennes) permettra dès l'arrivée des DC 10 et à l'ouverture de Roissy d'être en mesure de faire face aux possibilités accrues d'emport de fret.

Pour affronter le trafic prévu pour les années à venir, la compagnie a été autorisée à commander ferme quatre appareils Douglas DC 10-30 dont trois livrables en 1973 et un en 1974 et à prendre des options d'achat pour quatre autres avions de ce type qui seraient livrables le premier en 1974, le second en 1975 et les deux derniers en 1976.

Pour la maintenance et l'entretien de ces appareils, une communauté de points de vue est apparue avec trois compagnies européennes : K. L. M., S. A. S. et Swissair, conduisant entre elles à un groupement air KSSU, qui diminuera le poids relatif des investissements.

La participation de l'U. T. A., première compagnie européenne privée, à ce groupement de sociétés internationales lui apportera des avantages qui ne lui feront pas perdre ceux qui résultent de sa personnalité propre et de son dynamisme et contribuera au maintien du prestige de notre pavillon sur les lignes aériennes du monde.

*
* *

5. LA FORMATION DES PILOTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Au moment où la vitesse des appareils ou leur masse deviennent de plus en plus importantes, le problème de la formation des pilotes prend une acuité de plus en plus grande.

La nécessité de faire face d'une façon satisfaisante aux besoins en « pilotes destinés au transport aérien » a conduit à l'adoption de mesures propres à permettre, d'une part, le recrutement et la formation *ab initio* des pilotes de ligne et, d'autre part, l'emploi de tous les personnels possédant déjà une expérience aéronautique et les titres théoriques correspondants.

En ce qui concerne la formation de base, depuis 1960 un recrutement annuel d'importance croissante (60 places offertes depuis 1967) est organisé par le Secrétariat général à l'Aviation civile. Ce recrutement, dit recrutement A, s'adresse à des jeunes gens n'ayant aucune expérience aéronautique préalable. Il a été officialisé par l'arrêté du 13 octobre 1959, modifié par l'arrêté du 3 août 1968. Les étapes sont les suivantes :

— recrutement par concours organisé par le Secrétariat général à l'Aviation civile parmi les jeunes bacheliers « C » du niveau « Mathématiques supérieures » après sélection en vol. Age compris entre dix-huit et vingt et un ans ;

— stage théorique d'environ quinze mois à l'École nationale de l'Aviation civile pour l'obtention des certificats d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de première classe et du brevet de pilote de ligne ;

— stage pratique de deux ans aux centres-écoles de Montpellier et de Saint-Yan, sur Morane 733, sur Nord 262 et Morane 760 ;

— adaptation en ligne et qualification de type au Centre d'instruction du personnel navigant technique de la Compagnie nationale Air France.

La durée totale de la formation est d'environ quatre ans, non compris le Service national.

Par ailleurs, en vue de promouvoir l'accession de jeunes ingénieurs au pilotage de transport, l'arrêté du 3 avril 1968 a institué un recrutement additionnel au recrutement A.

Ce recrutement dit A' est ouvert à des candidats âgés de moins de vingt-huit ans, titulaires des brevets théoriques de pilote professionnel de 1^{re} classe et de pilote de ligne, et ayant satisfait à l'examen de sortie de l'une des écoles dont la liste est annexée à l'arrêté susvisé.

Ces candidats sont admis directement en phase pratique. L'effectif de ce recrutement est limité à 20 % de l'effectif initial de la promotion A de rattachement.

Recrutement du type B, jalonné comme suit :

— recrutement par examen de culture générale organisé par la Compagnie nationale Air France parmi les candidats titulaires du brevet de pilote militaire (Air ou Aéronavale) ou du brevet de pilote professionnel (650 heures de vol au minimum, âgés de moins de trente-deux ans au 1^{er} janvier de l'année du concours) ;

— stage théorique organisé par Air France pour l'obtention du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe ;

— stage pratique sur monomoteur et bimoteur ;

— qualification de type et adaptation en ligne au Centre d'instruction du personnel navigant technique d'Air France.

La durée totale de cette formation est de l'ordre de deux années.

Recrutement du type F :

Cependant, la nécessité d'un effort très rapide a conduit à un nouveau type de formation immédiatement destiné à renforcer les effectifs. C'est ainsi que, en complément des recrutements des pilotes de ligne organisés tous les ans par l'Aviation civile et la Compagnie nationale Air France, cette dernière offre depuis l'année 1967 à de jeunes pilotes, généralement originaires des

Associations aéronautiques, la possibilité d'une formation préparatoire au brevet et à la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe.

Les candidats doivent réunir les conditions suivantes :

- être de nationalité française ;
- être âgés de moins de vingt-cinq ans ;
- totaliser plus de 200 heures de vol « avion » ;
- être dégagés, à l'entrée du stage, des obligations militaires ou de tout contrat ;
- être reconnus physiquement aptes.

La formation des élèves, d'une durée de ving-deux mois, comprend les phases suivantes :

- sélection en vol ;
- préparation aux épreuves théoriques du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe ;
- instruction sur monomoteur et bimoteur de type conventionnel ;
- instruction sur appareil évolué et préparation des épreuves pratiques du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe ;
- qualification et adaptation sur avion de ligne.

*
* *

Par ailleurs, le Secrétariat général à l'Aviation civile organise, au Centre école de Saint-Yan le stage d'instruction homologué exigé de tous les candidats aux épreuves pratiques du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe. Deux de ces stages sont programmés chaque année. Ils groupent trente à quarante candidats environ. Les élèves, qui y sont admis, doivent détenir le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe. Ils sont issus du travail aérien, ou des formations militaires ou de l'aviation d'affaires, et se destinent pour la plupart aux compagnies Air-Inter et U. T. A.

L'instruction en vol, après avoir été donnée sur appareils Beechcraft 18 S et DC 3, est actuellement dispensée sur biturbo-propulseur Nord 262. Les candidats participent à la prise en charge des frais exposés. Le programme, qui comporte 99 heures de vol, est essentiellement consacré à la navigation aux instruments.

La durée totale de cette préparation est de six mois.

**Nombre de pilotes formés au titre du transport aérien
et mis en ligne de 1960 à 1970 (1).**

1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
36	55	52	(2) 16	(2) 17	81	116	81	145	127	103

(1) Ce nombre peut différer de celui des promotions d'élèves pilotes admis en stage, en raison de la durée des différents cycles de formation suivis, de la qualité du recrutement et des impératifs du Service national.

(2) Les années 1963 et 1964 correspondent à la période d'interruption de la formation B pour raisons de sous-emploi du personnel en place à la suite d'une expansion moindre que prévue.

En résumé, la formation des pilotes de ligne est assurée avec participation de l'Etat pour le seul mode de recrutement A (formation *ab initio* par l'Ecole nationale de l'Aviation civile). L'Etat assure le financement de la formation des jeunes gens du recrutement A jusqu'au niveau du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe (à l'exception d'un salaire équivalent au S.M.I.G. par Air France).

La Compagnie nationale Air France, U.T.A., Air-Inter et les autres compagnies assurent d'autre part, sans l'aide de l'Etat, la formation des pilotes déjà expérimentés qui n'ont besoin que d'un complément d'instruction.

Le Gouvernement se préoccupe depuis quatre ans environ de diminuer l'hétérogénéité de la formation des pilotes et de faire participer les entreprises au financement des stages. L'application de ce principe a dû être longtemps différée compte tenu des résultats financiers des compagnies qui ne permettaient pas d'alourdir encore leurs charges annuelles.

Cependant le Gouvernement a l'intention, à partir de 1971, de demander aux compagnies une participation dans la formation des stagiaires qu'elles embauchent et qui ont bénéficié d'une formation financée par l'Etat (mesure 07-3-31 : moins 5.240.000 francs).

Il faut souhaiter en tout cas qu'aucun malthusianisme dans le recrutement ne vienne favoriser certaines revendications injustifiées et inopportunes, qui pourraient encore alourdir malencontreusement les charges des compagnies aériennes, et ceci au moment où de considérables sujétions économiques pèsent d'un poids très lourd sur leur gestion.

C. — L'Aéroport de Paris.

L'Aéroport de Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, principal support des vols des compagnies aériennes exerçant leur activité en France, est affronté à l'accroissement de ses charges d'infrastructure et, corrélativement, à un délicat problème de financement car les ressources propres de l'Aéroport ne sauraient suffire au financement des importants travaux engagés : aménagement d'Orly (mise en service d'Orly-Ouest au début du printemps 1971) et construction de Paris-Nord (Roissy-en-France) (la mise en service étant envisagée pour le début de 1974).

Les investissements prévus sont de l'ordre de 3 milliards entre 1969 et 1975, soit 600 millions par an. Avant de faire le point de la situation actuelle, rappelons que l'Aéroport de Paris a bénéficié d'une *aide de l'Etat* qui se présente ainsi :

a) Une subvention inscrite au chapitre 45-61 du budget de l'Aviation civile, destinée en premier lieu à pallier le déficit d'exploitation de l'Aéroport, puis à financer des dépenses d'investissement. Cette subvention, relativement modique, était de 35 millions en 1968 et a été limitée à 21 millions en 1969 et en 1970.

b) Des prêts du Fonds de développement économique et social (F. D. E. S.) de 185 millions en 1969 et 230 millions en 1970.

Au cours des récentes années, le compte d'exploitation a manifesté une croissance rapide et continue, due tant à l'accroissement du trafic, qui double tous les cinq ans, qu'à la croissance du montant des charges financières correspondant aux emprunts souscrits pour le financement des investissements.

Les frais financiers seront de l'ordre de 89 millions en 1970 (contre 62,8 millions en 1969), cette augmentation étant imputable au montant des emprunts souscrits (419 millions en 1970 contre 262,2 millions en 1969), mais aussi à l'augmentation des taux d'intérêt du F. D. E. S. et des autres emprunts souscrits sur le marché financier national et international.

Le tableau suivant retrace la situation financière de l'Aéroport de Paris de 1967 à 1971.

ANNEES	COMPTE D'EXPLOITATION		BUDGET DES OPERATIONS EN CAPITAL							
	Charges avant dotation aux amortissements et aux provisions.	Produits y compris part de la subvention de l'Etat affectée à l'exploitation.	Montant du B. O. C.	Financement.					Prélèvement sur la trésorerie (1).	Total.
				Auto-financement.	Recettes diverses.	Part de la subvention de l'Etat.	Emprunts.			
(En millions de francs.)										
1967	185,8	247,3	Investissements .. 181,7 Remboursements d'emprunts 30,4 Total des opérations en capital. 212,1 Grosses réparations 2,5 214,6	60,7	1,3	20	F. D. E. S.... 85 Autres emprunts 40,4 125,4	7,2	214,6	
1968	246,5	300,7	Investissements .. 209,4 Remboursements d'emprunts 32,9 242,3	54,1	1,2	6	F. D. E. S.... 110 Autres emprunts 50 160	21	242,3	
1969	315,3	380	Investissements .. 372,7 Remboursements d'emprunts 34 406,7	66,5	1,6	14	F. D. E. S.... 185 Autres emprunts 77,2 262,2	62,4	406,7	
1970 compte général primitif.	359,4	421,6	Investissements .. 525 Remboursements d'emprunts 36 561	62,2	1	13,3	F. D. E. S.... 230 Autres emprunts 189 419	65,5	561	
1971 (avant-projet du compte général).	443,6	528,6	Investissements .. 590 Remboursements d'emprunts 56 646	59	1	Dotation en capital. 120	F. D. E. S.... 225 Autres emprunts 168 393	73	646	

(1) Dont T. V. A. récupérable sur investissements.

Ce tableau montre les limites de l'autofinancement, qui reste faible comparé au montant des emprunts. Aussi le présent projet de loi de finances pour 1971 prévoit au budget des charges communes qu'une dotation en capital de 120 millions de francs sera accordée à l'Aéroport de Paris. A cette somme s'ajoutera une subvention de 10 millions, provenant du chapitre 45-61 du budget de l'Aviation civile, représentant le remboursement des services rendus à l'Etat par l'Aéroport de Paris, les prêts attendus par ailleurs du F. D. E. S. s'élevant à 225 millions.

Les réalisations, et donc le financement à moyen et long terme des investissements de l'Aéroport de Paris, se trouvent imposées par les prévisions de trafic. Les plus récentes en matière de passagers et de fret sont les suivantes :

	1970	1975	1980
Passagers (en millions).....	12,5	24,5	45
Fret (en tonnes).....	230.000	620.000	1.170.000
ce qui représente les taux moyens annuels d'augmentation suivants :			
		VI ^e Plan.	VII ^e Plan.
Passagers (en pourcentage).....		+ 14	+ 13
Fret (en pourcentage).....		+ 19	+ 14

Les résultats de trafic de l'Aéroport de Paris enregistrés sur l'ensemble des deux aéroports d'Orly et du Bourget en 1969 présentent les variations suivantes par rapport à 1968 :

1. Trafic passagers.

AEROPORTS	1968	1969	VARIATIONS (en pourcentage 1969/1968.)
Orly	6.935.650	9.184.502	+ 32,4
Le Bourget.....	1.649.030	1.707.268	+ 3,5
Total.....	8.584.680	10.891.770	+ 26,9

ce qui représente : + 36,3 % pour le premier semestre et + 20,2 % pour le deuxième semestre.

La très forte augmentation notée au cours du premier semestre est bien entendu la conséquence directe de l'arrêt de trafic des mois de mai et juin 1968. Pendant ces deux mois, la

perte de trafic a été estimée, sur les deux aéroports parisiens, à 740.000 passagers. Compte tenu de ce résultat, l'accroissement du premier semestre 1969 par rapport à la même période de 1968 aurait encore été de 14 %. Au cours du second semestre, la progression entre 1968 et 1969 demeure élevée en raison, d'une part, des effets de la grève qui avaient vraisemblablement provoqué une baisse de la demande de voyages, notamment pendant les mois d'été de 1968, et, d'autre part, de la conjoncture économique mondiale qui, lors des derniers mois de l'année 1968, avait indirectement stoppé l'évolution normale du trafic.

Il reste cependant que le haut niveau atteint en 1969 n'est pas seulement dû à l'effet inverse des conséquences des événements de 1968, car indépendamment de ces causes particulières le trafic a effectivement connu en 1969 un rythme de développement rapide.

2. Trafic fret.

AEROPORTS	1968	1969	VARIATIONS (en pourcentage 1969-1968.)
Orly	122.773	162.695	+ 32,5
Le Bourget.....	50.803	55.377	+ 9
Total.....	173.576	218.072	+ 25,6

ce qui représente : + 39,5 % pour le premier semestre et + 14,1 % pour le deuxième semestre.

Comme pour la plupart des autres activités, le trafic du fret s'est développé dans de fortes proportions en 1969 par rapport à 1968 en raison du caractère particulier de cette dernière année (bien qu'au cours de 1968 l'activité « fret » ait subi un accroissement non négligeable de près de 12 % par rapport à 1967).

Le financement des investissements selon le régime actuel (c'est-à-dire à raison de 70 % par l'emprunt en 1969) ne pouvait être compensé par le seul accroissement des recettes résultant de la progression du trafic. Des relèvements de tarifs ont dû être opérés.

Pour les compagnies aériennes françaises, la dévaluation monétaire d'août 1969 a procuré — en francs — une augmentation de recettes puisque les tarifs appliqués sur les parcours internationaux, libellés en dollars, se sont trouvés relevés d'un pourcentage de 12,5 % égal au taux de la dévaluation.

Pour les compagnies aériennes étrangères, la dévaluation a eu pour conséquence de réduire le montant des charges réelles qu'elles supportent, du fait des taxes d'atterrissage qu'elles paient à Paris. En revanche, les effets mécaniques de la dévaluation et le relèvement du taux d'intérêt se sont traduits pour l'Aéroport de Paris par des charges supplémentaires importantes de l'ordre de 10 millions de francs pour la seule année 1969.

Dans ces conditions, le maintien des taux antérieurs aurait entraîné une diminution de la part des usagers aériens dans la couverture des charges aéroportuaires.

Pour rétablir un équilibre entre les charges supportées par l'Aéroport de Paris et la capacité contributive des compagnies aériennes, l'établissement avait sollicité un relèvement de 12,50 % des redevances d'atterrissage et de stationnement perçues en trafic international.

Les taux maxima de la redevance d'atterrissage ont été majorés de 8 % et ceux de la redevance de stationnement de 15 % par arrêté interministériel du 8 avril 1970 (*Journal officiel* du 16 avril 1970). L'Aéroport de Paris a appliqué ces majorations à compter du 15 avril 1970, date d'effet de l'arrêté, et les recettes supplémentaires procurées par ces majorations sont estimées à 4,7 millions environ pour 1970 et à 7,3 millions pour 1971.

Redevance d'utilisation des dispositifs d'éclairage.

Les améliorations techniques apportées aux dispositifs d'éclairage pour les adapter aux nouvelles normes internationales ayant entraîné des dépenses supplémentaires d'investissement et de fonctionnement, un relèvement des taux de la redevance, restés inchangés depuis 1956, a été appliqué ; le taux de la redevance a été porté :

- de 45 à 60 F pour les aérodromes dotés d'un balisage de piste à haute intensité et d'une ligne d'approche à haute intensité renforcée permettant l'atterrissage tout temps (1^{re} catégorie) ;
- de 30 à 45 F pour les aérodromes dotés d'un balisage de piste à haute intensité comportant ou non une ligne d'approche (2^e catégorie) ;

La redevance est restée fixée à 15 F pour les aérodromes dotés d'un balisage à basse intensité (3^e catégorie).

A compter du 8 mai 1970, date d'effet de l'arrêté, la redevance d'éclairage a donc été portée :

- de 45 à 60 F sur les aéroports d'Orly et du Bourget, classés en 1^{re} catégorie ;
- de 30 à 45 F sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles classé en 2^e catégorie.

Ce relèvement se traduira par une augmentation de recettes de l'ordre de 1 million pour 1970 et de 1,6 million pour 1971.

Redevance pour installation de distribution de carburants d'aviation.

La redevance pour occupation sur les aéroports de terrains et d'immeubles par des distributeurs de carburants pour aéronefs comporte deux éléments :

- un élément fixe déterminé d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, calculé par application des tarifs superficiels réglementaires en vigueur sur l'aérodrome considéré ;
- un élément variable calculé d'après la quantité de carburants pour aéronefs vendus et livrés par le distributeur à partir d'installations fixes situées sur l'aéroport.

Par arrêté interministériel du 21 avril 1970 (*Journal officiel* du 28 avril 1970) le taux applicable aux carburéacteurs a été porté de 0,48 F à 0,60 F sur les aéroports d'Orly et du Bourget. Cette majoration, entrée en vigueur le 7 mai 1970, se traduira par une augmentation de recettes de l'ordre de 1,2 million pour 1970 et de 2 millions pour 1971.

Le montant global des recettes supplémentaires procurées à l'Aéroport de Paris par les différentes majorations intervenues en 1970 dans les taux des redevances aéroportuaires sera donc de l'ordre de 6,9 millions de francs pour 1970 et 10,9 millions de francs pour 1971.

*
* * *

Le récent rapport du Conseil d'administration de l'Aéroport de Paris souligne qu'une des faiblesses du transport aérien provient des *difficultés d'accès aux aéroports*, qui constituent une gêne importante pour les usagers. Le problème se pose pour la desserte d'Orly, la desserte du futur aéroport de Roissy-en-France, et la liaison entre Orly et Roissy.

1. *La desserte de l'Aéroport d'Orly.*

La saturation des voies routières rend nécessaire la création d'une autre desserte. Une desserte ferroviaire apparaît indispensable. Les études techniques et économiques auxquelles il a été procédé envisagent soit le prolongement de la desserte S. N. C. F. Paris—Pont de Rungis, soit le prolongement jusqu'à Orly-aérogare de l'antenne de la ligne n° 5 du métropolitain.

2. *La desserte de l'Aéroport de Roissy-en-France.*

L'autoroute A 1 constitue la liaison principale avec Paris. La future autoroute B 3 réalisera en 1973 une autre liaison.

Par ailleurs, le Service régional de l'équipement a prévu la construction (au VII^e Plan) de l'autoroute C 1. Cette autoroute, qui vient se raccorder à l'autoroute A 1, à la limite Sud de l'emprise de l'aéroport, aura un embranchement direct pour desservir ce dernier. A son extrémité Sud, l'autoroute C 1 rejoint l'A 87 dont la mise en service est prévue à la même époque, qui a un tracé sensiblement circulaire autour de Paris, à environ 12 kilomètres à l'extérieur du boulevard périphérique. En outre l'A 87 passera à la limite Sud de l'emprise de l'aéroport d'Orly et elle procurera une excellente relation routière entre les deux aéroports.

Quoi qu'il en soit, on peut estimer que les exutoires routiers prévus pourront assurer une desserte convenable de l'aéroport jusque vers 1977-1978. Au-delà, la saturation prévisible de la voirie urbaine conduit à prévoir une desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy-en-France.

3. *La liaison Orly—Roissy-en-France.*

Un projet vient également d'être établi à la diligence de l'Aéroport de Paris concernant une ligne d'aérotrain destinée à assurer la liaison Orly—Roissy et permettre ainsi une coordination nécessaire entre les trafics des deux aéroports. La ligne étudiée qui serait établie entièrement à l'Est de l'agglomération parisienne croiserait le R. E. R. à Joinville-le-Pont, apportant ainsi un moyen de liaison entre les aéroports et Paris. Les problèmes techniques,

économiques et financiers que poseraient sa réalisation et sa mise en exploitation sont en cours d'étude. Sa mise en service ne saurait en tout cas être envisagée avant 1976.

En tout état de cause, il est nécessaire et urgent que des réalisations concrètes aboutissent au cours du VI^e Plan.

*
* *

Le bruit constitue une des nuisances les plus graves apportées par un aéroport.

Il résulte du développement du trafic et de la généralisation des avions à réaction sur la plupart des aéroports internationaux : une action sur tous les moyens disponibles est nécessaire :

- fabriquer des moteurs moins bruyants ;
- établir des procédures de décollage et d'atterrissage limitant le bruit ;
- organiser l'utilisation des sols autour des aéroports.

Le second moyen est utilisé depuis longtemps. Ainsi, dès l'introduction des avions à réaction, le directeur général de l'Aéroport de Paris a fait prendre des mesures antibruit réglementant l'usage des pistes, limitant les vols de nuit, imposant des silencieux pour les essais de moteurs et définissant des règles spéciales pour la montée des avions après décollage. Par ailleurs, depuis 1968, les mouvements de transport aérien commercial à réaction sont interdits à Orly la nuit de 23 h 15 à 6 h 15, ce qui a d'ailleurs provoqué une gêne pour les compagnies aériennes.

Le troisième moyen relève de l'urbanisme. L'aéroport de Paris a joué un rôle déterminant dans la définition et le calcul des niveaux de gêne causée au sol par le trafic aérien à proximité des aéroports. On ne peut que regretter le retard apporté à l'établissement, dans la région parisienne, de documents d'urbanisme opposables aux tiers qui les protégeraient contre eux-mêmes : en effet, il est consternant de voir autour d'Orly le nombre des demandes de permis de construire déposées dans les zones où les habitants se plaignent par ailleurs du bruit.

A Roissy, notamment, le développement rapide des activités de l'aéroport et des équipements avoisinants risque de favoriser un désir d'urbanisation alentour, et ceci doit absolument être

évité. Si l'on veut tirer tout le bénéfice économique de cet important équipement national, il est primordial de ne pas engendrer d'entraves à son développement futur ; ainsi, la fermeture nocturne de l'aéroport constituerait un obstacle rédhibitoire au développement du transport du fret, qui est un facteur de développement industriel dont l'importance est de plus en plus sensible.

La mise au point du premier moyen — la réduction du bruit à la source — a été la plus tardive, mais il semble désormais qu'on soit engagé dans les voies prometteuses. D'une part, les gouvernements ont décidé de financer les études permettant aux constructeurs de moteurs la recherche de solutions, d'autre part, les compagnies aériennes et les motoristes ont compris que les moteurs, pour être « efficaces », devaient également être peu bruyants. Enfin, une collaboration internationale très active s'est développée entre aéroports, constructeurs et compagnies aériennes, et a abouti à la décision de principe prise par les gouvernements d'imposer désormais aux constructeurs des limites au bruit produit par les avions à l'atterrissage et au décollage. Le respect de ces limites conditionnera la certification de l'avion, c'est-à-dire, en fait, l'autorisation de l'utiliser.

Cette réglementation de « certification acoustique », qui doit aboutir à une réduction notable du bruit à la source par rapport aux avions en service, est déjà appliquée aux avions nouveaux par les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, et est étudiée par la France. Des normes ont été récemment définies par l'O. A. C. I. à ce sujet.

Des solutions apportées au problème du bruit découlent les solutions apportées au problème posé par l'*urbanisation* autour des aéroports.

L'Aéroport de Paris a participé à la définition et au calcul des niveaux d'exposition au bruit créés par le trafic aérien à proximité des aéroports. Les réseaux de courbes « isopsophiques » — ou de niveaux d'exposition — qui sont tracés à partir de ces calculs doivent permettre aux urbanistes d'arrêter les plans d'urbanisation et d'occupation des sols.

Le problème posé par l'urbanisation consiste essentiellement à éviter toute densification supplémentaire des habitations dans les zones de bruit, et bien entendu à maintenir la capacité des accès à un niveau suffisant.

Pour Roissy, le problème a fait l'objet de l'étude d'un groupe de travail dans le cadre du schéma directeur de la région parisienne et celui de la Basse-Picardie.

Ses conclusions sont les suivantes :

« Du point de vue du logement des employés de l'aéroport, le système proposé reprend des éléments appartenant à plusieurs scénarios. Pour ce qui est des options générales d'aménagement de la zone étudiée, il prévoit un effort particulier de développement, d'une part, de Compiègne à Creil dans la vallée de l'Oise, d'autre part, sur le secteur de la vallée de la Marne en direction de Meaux.

« Il doit permettre de répondre à plusieurs objectifs :

« — entreprendre au Nord de la Région Parisienne un véritable desserrement ;

« — faciliter à l'intérieur de l'agglomération le rééquilibrage vers l'Est ;

« — faire prendre au développement de la vallée de l'Oise un départ suffisant pour constituer à partir de Paris un système urbain reliant la Région Parisienne à la Picardie ;

« — ne pas aggraver le problème des dessertes entre Roissy et Paris.

« Sur le plan de l'habitat, la politique proposée consisterait à localiser les logements pour les employés de Roissy à une distance raisonnable de l'aéroport, principalement au Sud-Est et au Nord. Pour les activités, ne seront implantés sur l'aéroport ou à proximité immédiate que les emplois directement liés au fonctionnement de la plate-forme de transport aérien, tandis que, par une politique de desserrement très active, on s'efforcera d'orienter vers les deux axes préférentiels de développement de la vallée de la Marne et de la vallée de l'Oise, entre Compiègne et Creil, les activités qui recherchent une implantation dans le Nord de la région parisienne. »

L'Aéroport de Paris a agréé ces propositions pour ce qui concerne la localisation des logements, en faisant remarquer toutefois qu'il fallait éviter de prévoir des implantations trop importantes de logements éloignés vers le Nord, car, même si la distance correspondante pouvait être parcourue rapidement, il en résulterait une perte économique non négligeable en frais de transport. On

pourrait cependant prévoir au Nord certains programmes susceptibles d'attirer des catégories d'employés pour lesquelles le problème du coût d'accès n'est pas déterminant, tel notamment le personnel navigant.

Par contre, l'Aéroport de Paris a exprimé des réserves sur la proposition de limiter les emplois à proximité de l'aéroport. La création de l'aéroport de Roissy-en-France, par les facilités de transport qu'il offrira pour les passagers et les marchandises, et par la qualité et l'abondance des services que l'on y trouvera (télécommunications, parkings, hôtellerie, banques, douanes, services médicaux, commerces, centres de réunions et d'expositions, etc.), aura un impact économique et social considérable sur l'ensemble de la Région parisienne et tout particulièrement sur la zone Nord. La création de 70.000 emplois liés au transport aérien et au fonctionnement de l'aéroport ne constitue qu'un aspect de cet impact. L'autre aspect, la fonction portuaire, c'est-à-dire le développement d'activités liées à la rupture de charge entre le transport aérien et le transport terrestre, et l'attraction d'industries et de commerces qui utilisent ou utiliseront couramment l'avion pour le transport de marchandises ou de personnes, est non moins important. De même qu'on ne conçoit pas un port maritime sans zone industrielle associée, de même on ne peut plus concevoir un aéroport qui n'offrirait pas un arrière-port industriel et commercial. C'est même un des atouts majeurs dont la France va disposer avec Roissy-en-France, que d'offrir de telles possibilités à Paris, alors que les autres grands aéroports européens, qui lui sont concurrents comme porte d'entrée dans le Marché commun, n'offrent pas et ne peuvent pas offrir dans le proche avenir de possibilités équivalentes faute de place suffisante.

Il serait grave de consentir, d'un côté, l'effort financier considérable que représente Roissy-en-France (les investissements y atteindront probablement 6 milliards de francs actuels en 1985), et, de l'autre, d'adopter une politique restrictive vis-à-vis des implantations industrielles et commerciales sur l'aéroport ou à son voisinage immédiat. Ce serait une véritable contradiction qui compromettrait à la fois la compétitivité de la place de Paris vis-à-vis des aéroports étrangers concurrents, et la rentabilité même des investissements consentis à Roissy-en-France. En effet, cette rentabilité résultera tout particulièrement du développement d'activités attirées sur l'aéroport ou à son voisinage immédiat, la part contributive des entreprises de transport aérien étant limitée, quant à elle, par les impératifs de la concurrence internationale.

L'Aéroport de Paris apparaît comme le type même de *l'entreprise bien gérée* et qui, malgré de lourdes difficultés, réussit à effectuer des investissements de grande ampleur en respectant à la fois les délais de réalisation et les prévisions financières initiales.

*
* *

D. — Le trafic des principaux aéroports de la France métropolitaine.

Le tableau ci-dessous retrace l'activité des principaux aéroports français au cours de l'année 1969, activité supérieure à 50 unités de trafic (une unité de trafic est équivalente à 1.000 passagers ou à 100-tonnes de fret, ou à 100 tonnes de poste).

Activité des principaux aéroports français en 1969.

AEROPORTS	PASSAGERS en milliers (1).	FRET en tonnes (1).	POSTE en tonnes (1).	UNITES de trafic (2).
<i>I. — Métropole.</i>				
Orly	9.185	162.690	30.850	11.121
Le Bourget.....	1.707	55.380	4.190	2.303
Nice	1.432	11.500	9.790	1.645
Marseille	1.186	10.620	7.460	1.367
Lyon	760	6.000	7.100	891
Bâle-Mulhouse	591	9.710	1.470	664
Le Touquet.....	149	35.100	»	500
Toulouse-Blagnac ...	347	3.500	3.000	412
Bordeaux	312	1.295	2.870	354
Bastia	291	2.400	2.900	344
Ajaccio	274	3.200	2.800	334
Beauvais	254	2.600	»	280
Tarbes	182	30	»	182
Nantes	138	140	390	143
Strasbourg	113	340	1.380	130
Nîmes	110	2.600	»	127
Lille-Lesquin	90	610	1.730	113
Clermont-Ferrand ...	58	160	3.700	97
Grenoble-Saint-Geoirs.	87	160	»	89
Montpellier	57	170	1.730	76
Calais	16	4.900	»	65
Dinard	62	100	»	63
Brest	46	350	650	56

(1) Arrivées + départs.

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

E. — L'industrie aéronautique.

1. GÉNÉRALITÉS

C'est le Ministère de la Défense nationale qui est, en la qualité de tuteur de l'industrie aéronautique, plus particulièrement chargé de veiller au plan de charge de l'industrie aéronautique, qu'elle soit civile ou militaire.

Les avions civils ne représentent encore que 35 % du plan de charge total de l'industrie aéronautique, mais ce pourcentage devrait croître dans les prochaines années, l'arrivée au stade de la série des Concorde, Airbus et Mercure devant conduire d'ici cinq ans sauf imprévus à un plan de charge constitué de plus de 60 % de constructions d'avions civils.

L'activité a repris à un rythme soutenu grâce à d'importantes commandes militaires qui ont notamment bénéficié à la S. N. E. C. M. A. dont la situation était particulièrement difficile ; le lancement de la Caravelle 12 a permis à la S. N. I. A. S. de surmonter ses difficultés d'emploi à court terme.

Si le montant global des commandes de l'industrie aéronautique correspond actuellement à plus de deux ans d'activité, la part des avions civils est encore limitée dans l'attente des commandes fermes de Concorde, de l'Airbus et du Mercure. Leur volume, contrairement aux commandes d'avions militaires, n'est pas connu à l'avance, même approximativement.

L'incertitude liée à la réussite commerciale des programmes civils, qui ne dépend pas seulement de la qualité technique, rendra plus difficile l'établissement des plans de charge prévisionnels au fur et à mesure de l'augmentation de la part relative des programmes civils de construction aéronautique.

2. L'OPÉRATION CONCORDE

Aspect technique.

La définition de la cellule de l'avion de série est acquise depuis deux ans environ à l'exception de certains équipements optionnels qui seront choisis par les compagnies de transport aérien.

Deux stades sont prévus pour les moteurs série :

- à l'entrée en service, l'Olympus MK 602 ;
- deux ans plus tard, l'Olympus MK 621 permettant d'obtenir la charge marchande de 25.000 livres.

En fait, l'introduction dès la mise en service de l'avion d'un moteur incorporant les composants principaux du moteur MK 621 est à l'étude ; ceci évitera aux premiers clients de supporter une modification de leurs appareils.

Un nouveau type de tuyère permettant une augmentation substantielle de la charge marchande est également à l'étude.

Le programme de développement actuel prévoit la possibilité de disposer de cette tuyère à l'entrée en service de l'appareil.

Au cours des essais, le cent-deuxième vol de Concorde, le 4 novembre 1970, a constitué une étape importante, celle du premier vol à mach 2.

Les essais de mise au point se poursuivront pendant les années 1971 et 1972, puis des essais d'endurance particulièrement en 1973 et 1974. Le certificat de navigabilité attendu par les industriels pour la fin 1973 est estimé pouvoir intervenir en 1974 par les services officiels.

Aspect commercial.

Aux conditions économiques de janvier 1969, le prix moyen de production s'élève — sur une série de 150 avions — à 27 millions de dollars. La fixation du prix de vente nécessite le règlement de problèmes difficiles tels que celui de la récupération des frais de développement et du niveau des redevances à appliquer.

Il y a actuellement 74 options qui ne pourront être transformées en commandes fermes avant que les performances en croisière supersonique soutenue à $M = 2$ de l'avion de série puissent être mieux estimées et faire l'objet de garanties des industriels aux compagnies aériennes, ce qui devrait intervenir dans la première moitié de 1971.

Rentabilité.

Les principaux éléments influençant la rentabilité de l'appareil pour les utilisateurs, pour les constructeurs et pour les gouvernements restent toujours :

- le prix de vente ;
- le prix de revient ;
- les performances de l'avion ;
- les tarifs pratiqués ;
- les restrictions éventuelles d'emploi ;
- l'évolution du trafic aérien ;
- l'attrait de Concorde sur les passagers.

Depuis l'année dernière un certain nombre de ces éléments ont pu être réexaminés et bien que les incertitudes les concernant ne soient pas encore entièrement levées ils sont mieux connus ; c'est par exemple le prix de revient ou l'interdiction de survol de certains territoires à vitesse supersonique.

Il demeure cependant que de nombreux éléments sont encore imprécis et ne pourront pas faire l'objet d'études positives avant que les essais en vol à vitesse de croisière aient été réalisés et que le processus des commandes ait été déclenché, ce qui devrait intervenir au cours du premier semestre de 1971.

3. L'AIRBUS 300 B

La construction de l'Airbus 300 B ne présente pas les aléas techniques que connaît l'opération Concorde. Aussi le coût de développement reste-t-il à l'intérieur des limites prévues, sous réserve de l'évolution des conditions économiques.

Un problème est posé par l'apparition éventuelle d'un appareil britannique, le BAC 311, sérieux concurrent potentiel qui diminuerait les chances de rentabilité de cette opération.

4. LE PROGRAMME MERCURE

L'opération Mercure a été proposée par les Avions Marcel Dassault en 1968. Il s'agit d'un bi-réacteur de 134 places pour étapes courtes.

Le Mercure sera propulsé par deux réacteurs Pratt et Whitney, l'avion étant conçu pour recevoir ultérieurement des moteurs d'une technologie améliorée présentant, en matière de bruit, d'aptitudes, d'entretien et de consommation spécifique, des avantages comparables à ceux des moteurs de la nouvelle génération qui équipent les Boeing 747.

Au point de vue commercial, la Compagnie Air-Inter a déjà pris une option sur une dizaine d'appareils qui seront livrés au cours des années 1973 et 1974.

Quant à l'aspect industriel, les avions Marcel Dassault ont passé avec des constructeurs étrangers des accords de participation financière avec les sociétés Fiat (Italie 10 %), C. A. S. A. (Espagne 5,8 %), S. A. B. C. A. (Belgique 7,2 %).

5. LES AUTRES FABRICATIONS

Elles sont les suivantes :

Caravelle 12.

Sept appareils ont fait l'objet de commandes fermes, ce qui porte à 275 la série des Caravelle, à laquelle il faut ajouter quatre appareils en option.

Il s'agira là certainement de la dernière version de la famille.

Les frais de développement de la Caravelle 12 sont estimés à 24 millions de francs, entièrement supportés par la Société nationale industrielle aérospatiale.

Nord 262.

Cet appareil, construit par la Société nationale industrielle aérospatiale, est livrable depuis le début de l'année 1970 dans une version améliorée. Aucune aide nouvelle n'a été accordée pour ce programme, qui couvre actuellement 89 appareils commandés.

Mystère 20 Fan Jet Falcon.

L'ensemble des commandes de Mystère 20 s'élève, au 1^{er} juillet 1970, à 266 appareils dont 197 pour le continent américain. A ce chiffre s'ajoutent 163 options. Une dernière tranche de 10 millions de francs a été accordée en 1970 pour la réalisation de cet appareil au titre de l'article 90.

Falcon 10.

La fabrication du premier prototype est terminée, un second prototype devant voler au mois de mars 1971.

Le Falcon 10 aura le même rayon d'action que le Mystère 20, c'est-à-dire 3.600 kilomètres. Il coûtera environ 30 % de moins mais restera néanmoins un avion cher, de l'ordre du million de dollars. Cinquante-cinq commandes et 120 options ont été enregistrées à ce jour.

L'Etat participera au programme de développement à raison de 50 % des dépenses, estimées forfaitairement à 170 millions de francs.

Cette participation sera réduite de 50 % du montant des dépenses prises en charge par les coopérants étrangers. Des prêts remboursables sont prévus en application de l'article 90. Dix millions de francs sont accordés pour l'année 1970.

Corvette.

Transportant jusqu'à 13 passagers, le Corvette vise le marché du transport aérien de troisième niveau et la clientèle d'affaire. Les opérations s'effectuent aux frais de la S. N. I. A. S., cet appareil ne faisant pas l'objet d'une aide de l'Etat.

Breguet 941.

Il s'agit d'un excellent modèle, mais dont l'exploitation commerciale apparaît difficile.

*
* *

F. — L'aviation générale et la formation aéronautique.

L'aviation générale est, selon la définition de l'O. A. C. I., constituée par « l'ensemble des types d'opérations d'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués contre rémunération ou au titre d'un contrat de location ».

Que représente l'aviation générale en France au 1^{er} janvier 1970 ?

— 4.839 avions, soit 43 % de plus qu'au 1^{er} janvier 1965, dont 2.889 appartiennent aux aéro-clubs, 1.326 à des particuliers et 624 à des sociétés ;

— 629.920 heures de vol réalisées en 1969 (non compris les sociétés), soit 54 % de plus qu'en 1964, dont 526.916 heures réalisées par les aéro-clubs et 103.004 par les particuliers ;

— 32.000 pilotes privés et 3.400 pilotes professionnels, dont 385 ont la qualification I. F. R. (26.000 pilotes privés en 1965) ;

— 338 aérodromes, dont 251 sont ouverts à la circulation aérienne publique et 87 à usage restreint (environ 30 aérodromes de métropole sont desservis par des lignes aériennes régulières) ;

— un nombre de mouvements de l'ordre de 4 millions.

Quelle est l'importance économique sur le plan national de cette activité « Aviation générale » ?

Les différents chiffres suivants permettent de répondre partiellement à cette question :

— le « chiffre d'affaires » des aéro-clubs en 1969 peut être évalué à 50 millions de francs ;

— la production française d'avions légers en 1969 a été de 721 appareils représentant un chiffre d'affaires de 98.481.500 F dont 411 ont été exportés, pour un montant de 36.759.500 F.

L'activité de cette industrie, qui emploie 1.668 personnes, est retracée par le tableau suivant :

	PRODUCTION totale avions.	EXPORTATIONS avions.	CHIFFRE d'affaires.	VENTE à l'exportation.
			(En millions de francs.)	
Centre-Est aéronautique.	125	17	12,5	1,1
Reims-Aviation	303	280	31	19,4
Société aéronautique nor- mande	6	1		
S. O. C. A. T. A.	273	113	48,5	15,5
Wassmer	14		6,5	0,6
Total	721	411	98,5	36,7

Les principales charges supportées directement par l'aviation générale en 1969 peuvent être estimées de la façon suivante :

23 millions de francs au titre de la taxe sur les carburants ;

14 millions de francs au titre de la T. V. A. sur les achats d'avions (construits en France ou importés) et de pièces de rechange.

La composition de la flotte de l'Aviation générale en 1969 est la suivante :

	MONOMOTEURS de moins de 4 places.	MONOMOTEURS de 4 places et plus.	BIMOTEURS
	(En pourcentage.)		
Aéro-clubs	75	25	*
Particuliers	60	35	5
Sociétés	20	55	25

Le taux d'accroissement annuel de la flotte d'aviation générale a été entre 1960 et 1968 de 2,6 % pour les aéro-clubs, et de 8,5 % pour les particuliers et les sociétés.

Ces taux de croissance moyens seront probablement plus élevés dans les années à venir, étant donné :

- l'amélioration des conditions dans lesquelles évolue l'Aviation générale, en particulier développement des infrastructures ;
- l'accélération du mouvement de décentralisation industrielle et administrative ;
- le développement des échanges économiques entre pays européens.

D'autre part, on peut prévoir l'évolution suivante :

- pour les aéro-clubs, la part des monomoteurs de moins de quatre places devrait continuer à diminuer, cependant que les bimoteurs resteront d'un coût trop élevé pour ces associations ;
- pour les particuliers, la part des monomoteurs de quatre places et plus devrait croître sensiblement au détriment des monomoteurs de moins de quatre places qui sont en général moins adaptés au voyage : la part des bimoteurs, compte tenu de leur coût d'utilisation, ne devrait augmenter que faiblement ;
- pour les sociétés, la part des bimoteurs devrait continuer à croître fortement.

Enfin, il faut souligner l'augmentation spectaculaire du nombre d'heures de vol de voyages entre 1961 et 1969 :

- en 1961 : 10.000 heures de vol de voyages sur un total de 248.000 heures de vol ;
- en 1969 : plus de 200.000 heures de vol de voyages sur un total de 527.000 heures de vol.

Cette augmentation du nombre d'heures de vol consacrées aux voyages se poursuivra dans les années à venir et il se produira parallèlement une évolution qualitative de ces vols de voyages qui seront effectués de plus en plus suivant les règles de vol aux instruments (I. F. R.) afin d'améliorer la régularité des déplacements d'affaires et même parfois de tourisme (problème du retour).

Cette évolution, rendue possible par les progrès effectués dans l'équipement des avions et par les qualifications obtenues par les pilotes, ne devrait pas être freinée par des retards de l'infrastructure qui seraient regrettables.

Le rapport du Comité des transports aériens sur les grandes options du VI^e Plan a défini les rôles de l'Aviation générale :

— un rôle économique : l'aviation de voyage et l'aviation d'affaires, par les facilités offertes aux relations entre régions ou centres isolés, généralement dépourvus de moyens de communication rapides (en particulier en ce qui concerne les liaisons transversales), concourent directement à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du Territoire ; en matière de transport aérien, plus particulièrement, elles ont un rôle important de défrichage de lignes aériennes et d'incitation, qui profite ensuite au transport commercial, aux compagnies régionales tout d'abord, nationales ensuite ;

— un rôle social : la plupart des personnels employés dans le transport aérien, aussi bien en France qu'à l'étranger, ont embrassé une carrière aéronautique après avoir suivi une ou plusieurs des activités de l'Aviation générale ; cette constatation est particulièrement notable pour le personnel navigant, mais également pour nombre de techniciens des aéroports et des services du contrôle de la circulation aérienne ; l'Aviation générale constitue non seulement un des instruments les plus puissants d'initiation, de motivation et de sélection des carrières aéronautiques qui profite directement à l'ensemble du transport aérien, mais encore un début de formation professionnelle.

Les *interventions de l'Etat* en vue du développement de l'Aviation générale se manifestent dans deux domaines différents :

- participation aux charges d'infrastructure ;
- participation à la formation aéronautique.

1° *La contribution de l'Etat à la réalisation des infrastructures* constitue non seulement une aide financière aux collectivités locales, mais aussi, pour l'Etat, un moyen d'orientation et de choix qui permet d'éviter un développement anarchique des aérodromes de l'Aviation générale.

Cette contribution, rappelons-le, comporte deux aspects : d'une part, la participation directe de l'Etat au financement de certains travaux, d'autre part, des subventions d'équipement ainsi que la fourniture de hangars, dont le montage doit être assuré par les bénéficiaires.

Le montant de cette participation aux charges d'infrastructure a été de l'ordre de 5 à 6 millions de francs par an pendant le V^e Plan. (Ce chiffre est à rapprocher du montant des taxes perçues sur le carburant utilisé par l'Aviation générale qui est de 23 millions de francs.)

2° *La participation de l'Etat à la formation aéronautique* commence par l'initiation aéronautique de la jeunesse d'âge scolaire ; elle se traduit alors par une aide pour l'achat de matériels d'aéromodélisme et par une participation à la construction de pistes circulaires. Il y a actuellement en France un peu plus de 120.000 modélistes groupés dans 5.000 sections scolaires environ. Il est prévu au projet de budget 1971, 300.000 F pour l'achat de matériels d'aéromodélisme et une somme de 100.000 F pour les constructions de pistes circulaires.

Cette participation se poursuit par l'attribution de bourses de formation et d'entraînement au pilotage (vol à voile et vol moteur) aux jeunes ayant réussi l'examen du brevet d'initiation aéronautique. Ce système permet de donner aux éléments jugés les plus aptes la possibilité d'acquérir une formation de base certaine, leur offrant, le cas échéant, un débouché futur sur les carrières aéronautiques, en particulier du personnel navigant professionnel.

Le montant des bourses prévues au budget 1971 pour le vol à voile, le vol à moteur et le parachutisme est de 3.676.000 F.

Pour assurer l'instruction des pilotes privés, l'Etat forme chaque année un certain nombre d'instructeurs dans ses centres nationaux. Les dépenses correspondantes ont été longtemps à la charge exclusive de l'Etat ; depuis un an, une part contributive est demandée aux intéressés (environ 25 % du coût des stages) ; cette

part devra aller en croissant dans l'avenir. Il est cependant nécessaire que l'Etat garde la responsabilité de cette formation des instructeurs, car le niveau de sécurité de l'Aviation générale en dépend directement.

Enfin, l'Etat attribue aux associations aéronautiques des subventions pour l'achat de matériels d'instruction. Au cours du V^e Plan, celles-ci ont surtout permis aux aéro-clubs de s'équiper en matériel volant. Le montant des crédits budgétaires affectés à cette opération est passé de 6.400.000 F en 1965, à 5.490.000 F en 1970 ; il est prévu une somme de 4.500.000 F au budget de 1971 (qui peut être rapprochée du montant de la T. V. A. prélevée sur les achats d'avions, de l'ordre de 10 millions de francs en 1970).

Cette intervention de l'Etat sera plus sélective au cours du VI^e Plan ; dès 1971, elle servira de moyen d'incitation à l'achat par les associations de matériels d'instruction ou concourant à la sécurité tels que matériel d'enseignement audio-visuel, simulateurs de vol, équipements radioélectriques, etc.

Pour faire face au développement des activités de l'Aviation générale, il faudra s'attacher pendant le VI^e Plan, non pas tant à créer de nouvelles plates-formes, mais bien plutôt à développer l'équipement de nombreux aérodromes sommairement aménagés. Un effort notable a déjà été enregistré en province dans ce sens, au cours des trois dernières années du V^e Plan (construction de pistes légères en particulier).

Cependant, la région parisienne pose du point de vue de l'équipement aéronautique pour l'Aviation générale, des problèmes d'autant plus difficiles que les aéroports d'Orly et de Roissy-en-France sont à proximité immédiate de la capitale et neutralisent de ce fait un espace important. De plus, les aérodromes de l'Aviation générale constituent au sein d'agglomérations en expansion, des surfaces libres convoitées par des promoteurs de constructions immobilières.

De récentes études effectuées par l'Aéroport de Paris font prévoir, à partir du nombre de mouvements de 1969 (1.350.000 dont 100.000 pour les voyages), 2.000.000 de mouvements, dont 220.000 pour les voyages à la fin du VI^e Plan. On déduit de ces chiffres que dès 1975, si l'on s'en tient aux seules plates-formes existantes, le déficit de capacité des aérodromes d'Aviation générale de la région parisienne atteindra 360.000 mouvements.

La création de nouveaux aérodromes dans la Région parisienne non seulement pose un problème de financement (les parts qui seront respectivement dévolues à l'Etat, à l'Aéroport de Paris, à la Préfecture régionale et éventuellement à d'autres collectivités ne sont pas définies) mais soulève inmanquablement de très vives oppositions. Ainsi, on achèvera tout juste dans les premières années du VI^e Plan l'équipement des plates-formes nouvelles qui avaient été prévues au IV^e Plan pour la décentralisation des activités vol à voile et aucune des opérations de même nature figurant au V^e Plan n'a reçu un commencement d'exécution : il n'a même pas été possible de retenir un site ! Le retard intervenu dans ce domaine entrave par contrecoup les possibilités de développer le trafic vol à moteur sur les aérodromes où le départ du vol à voile devait libérer des possibilités de trafic.

Compte tenu des difficultés à surmonter et des délais à prévoir pour la création de nouveaux aérodromes (au moins deux pour le vol à moteur et deux pour le vol à voile au cours du VI^e Plan), il n'est pas exagéré de dire que *la situation est, dès à présent, fort préoccupante et réclame de véritables mesures d'urgence*, tant pour régler les problèmes de financement que pour imposer le choix des sites.

CONCLUSION

L'Administration de l'Aviation civile est une administration parente pauvre, mais qui tire le meilleur parti, et de la façon la plus efficace, des maigres moyens qui lui sont dévolus.

L'un de ses mérites est d'exister et de permettre une nécessaire coordination entre des directions qui œuvrent dans le même sens. Aussi est-il indispensable qu'une réorganisation qui est évoquée dans certains milieux ne soit pas improvisée, afin qu'elle n'ait pas de graves conséquences pour l'avenir ; si l'on veut que notre pays conserve sa place de troisième puissance aéronautique mondiale, le maintien d'une entité unique s'avère nécessaire, afin que notre aviation civile représente un ensemble coordonné, au moment où de difficiles problèmes se posent au niveau international et au moment où elle prend une part prédominante dans l'industrie de notre pays.

Certes, il peut apparaître bon que cette entité « Aviation civile » fonctionne au sein même du Ministère des Transports, puisqu'un tel ministère existe désormais. Mais, en tout état de cause, si des réformes sont nécessaires — et on peut le reconnaître volontiers sachant que le S. G. A. C. n'a pas évolué depuis 1947 — *il est indispensable que des décisions réfléchies soient prises dans un avenir relativement rapproché.* Nous aimerions connaître les intentions du ministre à cet égard.

Le maintien du prestige de notre aviation civile postule aussi *que son fonctionnement ne soit pas perturbé par des crises fréquentes* comme celles que nous avons connues, qui ont affecté le personnel navigant commercial et le personnel de la navigation aérienne. Les protocoles d'accord qui ont mis fin à ces conflits devraient permettre enfin un fonctionnement normal des services considérés et il apparaît souhaitable que leur bonne marche ne soit pas perturbée par d'autres mouvements.

Cependant, on peut craindre que le conflit de la navigation aérienne n'ait pas été réglé définitivement et que l'accord réalisé ne porte en germe certaines difficultés futures. Déjà d'autres catégories s'agitent, et l'Etat aura fort à faire pour que son autorité sorte intacte de ces différentes épreuves.

Les moyens dont notre aviation est dotée sont-ils suffisants ? Les substantiels crédits de l'opération Concorde en mobilisent une bonne partie.

La certification de l'appareil ne posera-t-elle pas trop de difficultés ? Aux Etats-Unis se développe une compagnie anti-supersonique, tant pour des problèmes de pollution de l'atmosphère que pour des problèmes de bruit. La poursuite des essais devrait permettre d'être prochainement éclairé sur le respect des normes en vigueur ; par ailleurs, la position des compagnies aériennes en matière d'options et de commandes fermes sera déterminante pour la poursuite des opérations, la décision définitive devant intervenir en février ou mars prochain.

Par ailleurs, le budget 1971 se trouve placé entre deux plans ; des efforts restent à accomplir pour respecter les affirmations du « rapport sur les principales options qui commandent la préparation du VI^e Plan et qu'il est opportun de rappeler :

« Le taux élevé d'expansion et les perspectives du trafic aérien, tant pour les passagers que pour le fret, la nécessaire adaptation à une évolution technologique rapide, nos obligations internationales en matière d'aviation civile et le souci de privilégier la place de Paris sur le plan européen conduisent à envisager une nette progression des investissements tant d'infrastructure (bases et navigation aériennes) que de matériel aérien. »

Qu'en est-il en réalité ? *Ce budget laisse en suspens un certain nombre de problèmes et manifeste plusieurs points faibles.*

Pour le matériel aérien, l'industrie française des moteurs aéronautiques est toujours d'un niveau insuffisant. Quelques maigres crédits figurent dans le présent budget mais le lancement d'une politique hardie en la matière demanderait des mesures d'une tout autre envergure.

Pour l'infrastructure, les crédits alloués ne sont pas dans la ligne du VI^e Plan : la situation est préoccupante pour la métropole, des abattements considérables affectent surtout les petits aérodromes ; la question est posée de la participation des chambres de

commerce gestionnaires d'aéroports aux dépenses aéroportuaires. Ce transfert de prise en charge complémentaire pourrait, selon les compagnies consulaires, s'effectuer dans la mesure où seraient créées des recettes nouvelles ; mais la solution est plus difficile pour les aéroports de moindre importance, et d'autre part se posent des problèmes tel celui de la responsabilité des compagnies consulaires, tel celui de la formation du personnel.

Si, pour l'infrastructure, la situation n'est pas bonne pour la métropole, elle est mauvaise pour l'outre-mer, le présent budget semblant manifester un net parti pris à son encontre.

En matière de formation aéronautique, on est amené à regretter des réductions de crédits qui affectent le fonctionnement des aéroclubs, qui pourtant rendent des services sur le plan national, en formant des personnels « motivés » et en participant à l'aménagement du territoire par le désenclavement de certaines villes.

Si l'on peut cependant se féliciter de plusieurs résultats heureux, tel l'équilibre financier de nos compagnies aériennes, le présent budget laisse sans solution certains problèmes.

On voudrait être assuré que le prochain budget sera dans la ligne du VI^e Plan et verra la réalisation des espoirs que l'on peut légitimement formuler en matière d'aviation civile.

*

* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Aviation civile pour 1971.

ANNEXES



ANNEXE I

L'ACTIVITE AERONAUTIQUE

1. Accroissement de l'activité aéronautique sur le plan mondial.

	Kilomètres parcourus.	Heures de vol.	Passagers.	Passagers- kilomètre.	Tonnes- kilomètre de fret.	Tonnes- kilomètre de courrier.
	EN MILLIONS					
1960	3.100	8,6	106	109.000	2.160	610
1969	4.100	8,8	177	198.000	4.960	1.100
1968	6.000	11,1	262	310.000	8.140	2.350
1969	6.630	11,8	287	348.000	10.340	2.540
Variation :	(En pourcentage.)					
1966-1969	+ 9	+ 6	+ 13	+ 16	+ 18	+ 39
1967-1966	+ 18	+ 10	+ 17	+ 19	+ 14	+ 24
1968-1967	+ 13	+ 9	+ 12	+ 14	+ 21	+ 24
1969-1968	+ 11	+ 6	+ 10	+ 12	+ 27	+ 8

2. Evolution du trafic commercial annuel des principaux transporteurs français.

	AIR FRANCE			U. T. A.			AIR-INTER		
	× 10 ⁶ passagers.	× 10 ⁶ passagers- kilomètre.	× 10 ⁶ tonnes- kilomètre.	× 10 ⁶ passagers.	× 10 ⁶ passagers- kilomètre.	× 10 ⁶ tonnes- kilomètre.	× 10 ⁶ passagers.	× 10 ⁶ passagers- kilomètre.	× 10 ⁶ tonnes- kilomètre.
1965									
Nombre	4.083,7	6.347,2	759,7	229	1.066	134	749	351	28,7
Variation	+ 7,4	+ 8,2	+ 11,9	+ 3,7	+ 17,2	+ 18,9	+ 52,7	+ 48,5	+ 47,9
1966									
Nombre	4.536,8	7.413	881	298	1.299	169	1.109	589	43,3
Variation	+ 11,1	+ 16,8	+ 16,0	+ 12,9	+ 22,8	+ 26,2	+ 48,2	+ 50,5	+ 50,9

3. Evolution de 1967 à 1969 du trafic de passagers, d'une part, et du fret, d'autre part,
pour les trois grandes compagnies françaises : Air France, U.T. A. et Air-Inter.

COMPAGNIES	1967	1968	VARIATION	1969	VARIATION	TAUX de variation moyen annuel 1967-1969.	PREMIER semestre.		VARIATION
			1968/1967.		1969/1968.		1969.	1970.	1 ^{er} semestre 1969 2 ^e semestre 1970.
			(En pourcentage).		(En pourcentage).	(En pourcentage).			

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

Air France.....	8.234	7.748	— 6	9.488	+ 22,5	+ 7,3	3.903	4.449	+ 14
U. T. A.....	1.406	1.688	+ 20	1.778	+ 5,3	+ 12,5	767	843	+ 10
Air-Inter	707	805	+ 14	1.120	+ 39,1	+ 25,8	539	654	+ 21,4
Ensemble	10.347	10.241	— 1	12.386	+ 20,9	+ 9,4	5.209	5.946	+ 14,1

II. — Fret (en millions de tonnes-kilomètres transportés.)

Air France.....	203,5	236,4	+ 16	338	+ 43	+ 28,9	166,6	173,6	+ 4
U. T. A.....	56,4	80,9	+ 43	108	+ 33,5	+ 38,4	51,7	55,8	+ 8
Air-Inter	1,1	1,9	+ 70	3,1	+ 63,2	+ 67,8	1,5	1,7	+ 19,2
Ensemble	261	319,2	+ 22	449,1	+ 40,7	+ 31,1	220,8	231,1	+ 4,6

La progression du trafic constatée en 1969 par rapport à 1968 tant en ce qui concerne le nombre des passagers kilomètres transportés par l'ensemble des compagnies françaises (+ 20 %) que le fret kilométrique (+ 40 %) doit être considérée comme un rattrapage après la stagnation de l'année précédente. De 1967 à 1969, l'accroissement annuel moyen a été de 9,4 % pour les passagers kilomètres et de 31,1 % pour le fret : durant cette même période, les taux de progression du trafic des pays membres de l'O.A.C.I. ont été respectivement de 13 % et de 24 %.

Les événements de mai-juin 1968 n'ayant pas eu une incidence uniforme sur les trois compagnies françaises, l'évolution du trafic de chacune de ces compagnies a été différente de 1967 à 1969.

C'est ainsi que pour Air France, la progression moyenne annuelle du trafic a été de 7,3 % pour les passagers kilomètres transportés et de 28,9 % pour le fret kilométrique alors que pour Air-Inter le nombre des passagers a progressé de 25,8 % par an et le trafic « fret » (bien qu'encore peu significatif) de 67,8 %. Quant à l'U.T.A., ses taux de variation moyens annuels se situent entre ceux d'Air France et d'Air-Inter (+ 12,5 % pour les passagers kilomètres et + 33,4 % pour le fret kilométrique).

*

* *

Les résultats du premier semestre 1970 semblent indiquer un changement de la tendance observée jusqu'alors pour les compagnies françaises. En effet, le trafic de passagers kilomètres transportés a progressé beaucoup plus fortement que celui du fret : leur taux respectif est de 14,1 % et de 4,6 %. Si la progression des passagers est supérieure à celle constatée depuis 1965 (+ 12 %), en revanche, la progression du fret qui de 1965 à 1969 était de plus de 25 % marque, au cours du premier semestre de cette année un très net ralentissement. Pour une grande part, ce ralentissement peut être imputé à des raisons de conjoncture sur le réseau Atlantique Nord. Les résultats de l'année 1969 se sont trouvés artificiellement gonflés par la substitution du trafic aérien à une partie du trafic maritime en raison de la grève prolongée des dockers aux Etats-Unis. En outre, le ralentissement de l'activité économique aux Etats-Unis au cours du premier semestre de l'année 1970 a affecté le volume des échanges. Au surplus, la grève du service des douanes en perturbant gravement le trafic pendant près d'une semaine a provoqué une réduction du trafic, par rapport aux prévisions sur l'ensemble des réseaux.

Au-delà de ces éléments conjoncturels, il reste que les prévisions des dernières années sur l'expansion du trafic de fret étaient sans doute exagérément optimistes. Pour l'année 1971, et les années ultérieures, on peut donc s'attendre à une expansion du trafic passagers à un taux voisin de celui des années précédentes (de l'ordre de 12,5 % par an) et à un léger ralentissement de la progression du trafic de fret.

Le trafic des compagnies est mesuré d'une part en passagers kilomètres transportés, d'autre part, en tonnes kilométriques transportées.

Le tableau montre que le trafic des compagnies américaines est bien supérieur à celui des plus grandes compagnies européennes, dans le rapport trois pour les passagers et deux pour le fret.

Les taux d'accroissement annuels restent toujours très élevés dans le transport aérien : de l'ordre de 10 % pour le transport de passagers et de 20 % pour le fret.

Précisons que le fort accroissement du transport de passagers d'Air France (+ 22,5 %) est dû en partie au faible niveau de 1968.

**4. Evolution du trafic passagers et fret
des grandes compagnies aériennes internationales.
(Trafic régulier et non régulier.)**

COMPAGNIES	PASSAGERS-KILOMETRES PAYANTS (En millions.)			
	1967	1968	1969	Variation 1969/1968.
P.A.A.	23.974	26.524	27.448	+ 3,5
T.W.A.	24.979	27.200	30.812	+ 13,3
B.O.A.C. (1).....	8.492	8.315	9.804	+ 17,9
Air France.....	8.234	7.748	9.488	+ 22,5
Air Canada.....	8.401	9.036	9.236	+ 2,3
Lufthansa	5.623	6.280	6.918	+ 10,1
K.L.M. (1).....	4.869	5.320	5.845	+ 9,9
Alitalia	5.140	5.795	6.886	+ 18,8
S.A.S. (2).....	3.805	4.287	4.707	+ 9,8
B.E.A. (1).....	4.389	4.698	5.155	+ 9,7
Swissair	3.067	3.317	3.844	+ 15,9
Sabena	2.323	2.315	(3)	»
Ensemble (4).....	100.973	108.520	120.143	+ 10,7

COMPAGNIES	TONNES-KILOMETRES DE FRET (En millions.)			
	1967	1968	1969	Variation 1969/1968.
P.A.A.	885	1.054	1.054	»
T.W.A.	626	725	865	+ 19,3
B.O.A.C. (1).....	288	337	410	+ 21,7
Air France.....	204	236	338	+ 43,2
Air Canada.....	125	173	216	+ 24,9
Lufthansa	235	320	(3)	»
K.L.M. (1).....	255	303	356	+ 17,5
Alitalia	133	174	249	+ 43,1
S.A.S. (2).....	120	149	215	+ 44,3
B.E.A. (1).....	67	76	72	— 5,3
Swissair	69	102	160	+ 56,9
Sabena	106	130	177	+ 36,2
Ensemble (5).....	2.878	3.459	4.112	+ 18,9

- (1) Année se terminant le 31 mars.
(2) Année se terminant le 30 septembre.
(3) Non disponible.
(4) Non compris Sabena.
(5) Non compris Lufthansa.

ANNEXE II

AIR FRANCE

1. Résultats de trafic en 1969.

Passagers bruts	5.662.443	(+ 23,3 %).
Passagers-kilomètres	9.487.616.000	(+ 23 %).
Tonnes-kilomètres totales	1.241.305.000	(+ 27 %).

(Evolution des résultats par réseau.)

	TRAFIC		COEFFICIENT :	
	Passagers-kilomètres.	Tonnes-kilomètres totales.	de chargement.	d'occupation.
	(En pourcentage.)			
Amérique du Nord	+ 22,3	+ 32	56,3	53
Amérique du Sud	+ 30,9	+ 33	54,2	55,6
Asie	+ 22,6	+ 25	53,0	47,5
Afrique	+ 4,4	+ 10	62,7	63,7
Europe	+ 29,4	+ 28	51,1	52,4
Province Europe	+ 16,9	+ 17	42,9	44,1
Afrique du Nord	+ 27,9	+ 25	64,8	65,8
Proche Orient	+ 1,2	+ 3	38,9	39,8
Métropole	+ 3,9	+ 7	60,8	62,6
Total	+ 23	+ 27	54,8	53,5

2. Résultats de trafic passagers à fin août 1970.

	TRAFIC	POURCENTAGE de remplissage.
Total Compagnie	+ 11,5	54,80
Réseau Amérique du Nord	+ 8,0	55,08
Los Angeles	+ 32,4	54,56
Montréal—Chicago	+ 6,8	58,69
New York—Washington	+ 17,0	54,30
Charters	— 39,5	69,52
Boston—Philadelphie		
Washington	+ 36,4	44,66
Réseau Amérique du Sud	+ 29,4	58,55
Réseau Asie	+ 28,5	52,87
Réseau Afrique et Madagascar	+ 4,2	61,41
Moyen-courriers	+ 9,2	52,98

3. Activité fret.

En 1969, l'activité fret a été *satisfaisante* ainsi qu'en témoigne le tableau comparatif des tonnages transportés (T.K.T.).

	1969-1968	1969-1967 Moyenne annuelle.
Messageries	+ 42,9	+ 29 %
C.P.A.	+ 8,5	+ 6,5
Poste	+ 8,3	+ 7,5

Au niveau des réseaux long-courriers, on constate une augmentation du trafic de 22,4 % sur avions mixtes, de 73,4 % sur avions cargos, due au renforcement du programme et à une forte hausse des remplissages.

Le réseau Atlantique Nord a connu des évolutions de trafic particulièrement rapides (+ 55,5 %).

Le réseau Asie a vu l'ouverture, en avril 1969, d'une exploitation cargo tri-partite (J.A.L., K.L.M., Air France), alors que le réseau Afrique (Madagascar) bénéficie depuis octobre 1968 d'un service tout cargo Paris-Tananarive (prolongé ultérieurement vers Saint-Denis-de-la-Réunion).

Au niveau des réseaux moyen-courriers, les trafics fret ont progressé de 22,5 % entre 1968 et 1969.

Le trafic fret en 1970 a subi un fort ralentissement qui a touché pratiquement toutes les compagnies. Ce ralentissement a été particulièrement sensible sur les relations transatlantiques en raison probablement de la récession américaine et d'une concurrence plus efficace des transporteurs maritimes.

A fin août 1970, le trafic fret dépasse de moins de 4 % le trafic correspondant de 1969. Ce trafic fret représentait, à fin août 1970, 28 % du trafic total de la compagnie exprimé en tonnes-kilomètres.

4. Politique hôtelière d'Air France.

La mise en œuvre de la politique hôtelière d'Air France a été confiée à la Société Hôtel France, filiale à 100 %, dont la création a été autorisée par décret du 10 septembre 1970.

Cette société assurera les missions d'un holding moderne, à savoir :

— la définition de la politique de la Compagnie, en particulier les décisions d'investissements, après étude des données hôtelières et touristiques et de leur incidence sur les programmes de développement de la Compagnie ;

— le contrôle financier des exploitations hôtelières et touristiques ayant donné lieu à investissement.

A cet égard, il faut noter que l'intervention d'Air France présente un caractère complémentaire à celle des hôteliers internationaux professionnels. Elle sera limitée à des prises de participation dans des sociétés d'exploitation hôtelières pour lesquelles l'intervention d'Air France, transporteur aérien, présentera une valeur spécifique et un élément déterminant de succès.

Son capital a été constitué d'une part, par apports des participations (1) détenues par Air France au 31 décembre 1969 et concernant l'hôtellerie et, d'autre part, par versement des ressources qu'Air France avait prévu d'affecter aux opérations hôtelières en 1969 et 1970.

(1) Ces participations sont :

— Relais aériens français	2,5 millions de francs (49,7 % du capital).
— Sofitel	1,5 millions de francs (6,25 % du capital).
— Société hôtelière du Cambodge	2,0 millions de francs
— Divers	0,6 millions de francs

Les lignes de force de l'action à mener sont les suivantes :

— promouvoir le tourisme à l'importation en France à partir de quelques opérations majeures essentiellement à Paris et sur la Côte d'Azur.

La situation de la France comme porte d'entrée du trafic international et, en particulier, nord américain en France n'a cessé de se dégrader et cette situation est en grande partie imputable au déficit de l'hôtellerie française en chambres correspondant à la clientèle aérienne. De ce point de vue, la création de l'hôtel Gouvion-Saint-Cyr en 1972 devrait constituer un premier atout pour le tourisme français. L'exploitation de cet hôtel de 1.027 chambres devrait être confiée à une société d'exploitation *ad hoc* dans laquelle Air France aurait une participation majoritaire ;

— établir des points d'appui dans les régions touristiques pour lesquelles la Compagnie est appelée à fournir un effort important au point de vue du développement des activités du transport. En particulier, la politique de coopération active avec certains pays du Maghreb en vue de la réalisation et de l'exploitation de chaînes d'hôtels, est activement poursuivie. C'est ainsi qu'Air France a été amenée à prendre une participation à la Société Africa-International dont le premier hôtel, l'Africa de Tunis, a ouvert le 15 juillet 1970 ;

— enfin, il faut rappeler l'implantation réalisée à Siem Reap, au Cambodge, sous l'égide des Relais aériens français.

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

Le tableau ci-joint retrace l'évolution de 1968 à 1969 des résultats d'exploitation des compagnies de transport aérien au capital desquelles participe Air France.

Abstraction faite des compagnies du Maghreb et de l'Océan indien prospères dans l'ensemble, les sociétés associées et les filiales d'Air France avaient à affronter un certain nombre de difficultés pour asseoir et développer leur exploitation.

Parmi les compagnies françaises, Air-Inter, réserve faite de l'année de référence (1968) qui a souffert de la grève générale de mai-juin, a enregistré une hausse de 39 % dans le nombre de passagers transportés.

La compagnie Air Charter International (anciennement Société aérienne française d'affrètement) a obtenu en 1969 des résultats déjà encourageants puisque la société a été encore bénéficiaire et a triplé par rapport à 1968, le nombre des heures de vol, des passagers transportés et son chiffre d'affaires.

En revanche, la situation de la Société Air-Transport dans laquelle Air France détient 3,3 % du capital a conduit l'assemblée des actionnaires à arrêter l'exploitation aéronautique de cette société à compter du 1^{er} octobre 1969.

Royal Air Maroc a connu une progression régulière et soutenue de son activité qui lui a procuré un bénéfice d'exploitation qui, s'ajoutant à celui de 1968, a permis de financer sur ressources propres les acomptes à verser pour l'achat de son premier Boeing 727 et du second commandé en mars 1969.

Air Algérie a poursuivi le redressement commencé en 1968 et obtient un bénéfice d'exploitation sensiblement supérieur à celui du précédent exercice : la Compagnie pourra ainsi tout à la fois éponger les pertes passées et financer sur ses ressources propres les acomptes pour l'acquisition de deux Boeing 727/200.

Tunis Air a enregistré une nouvelle et importante expansion de son activité.

Pour Middle East Air Liban, la prolongation de la crise au Proche-Orient a exercé une influence défavorable sur le trafic et les recettes de la société : de ce fait les résultats de l'exercice sont largement déficitaires.

Dans l'Océan indien, Air Madagascar s'est efforcée d'accroître l'emploi de son Boeing 707 et a élargi son réseau de voisinage par la mise en service d'un Boeing 737.

A la fin de l'exercice 1969, la majorité du capital social d'Air Mauritiés a été acquis par des intérêts mauriciens, Air France restant détenteur de 24,5 %.

En Extrême-Orient, la mise en service par Royal Air Cambodge de la Caravelle achetée à Air France s'est traduite par une sensible amélioration des résultats de trafic.

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

COMPAGNIES	RECETTES d'exploitation.		DEPENSES d'exploitation.		SOLDE DU COMPTE d'exploitation.		RESULTATS DU BILAN	
	1988	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Air-Inter	(a) 265.117	(b) 393.113	281.506	385.717	— 16.389	+ 7.396	— 4.736	+ 6.551
Middle East Air Liban.....	250.316	268.994	240.537	285.313	+ 9.779	— 16.319	+ 5.341	+ 619
Air Algérie.....	136.787	170.117	120.828	140.903	+ 14.249	+ 26.084	+ 14.915	+ 19.331
Royal Air Maroc.....	104.989	124.054	100.166	114.580	+ 4.823	+ 9.474	+ 1.479	+ 2.114
Air Madagascar.....	72.680	82.994	62.878	72.572	+ 9.802	+ 10.422	+ 715	+ 708
Tunis Air.....	52.184	73.803	45.579	60.488	+ 6.605	+ 13.315	+ 4.127	+ 7.980
Air Vietnam.....	106.480	162.707	103.000	149.310	+ 3.480	+ 13.397	— 1.460	+ 4.873
Royal Air Cambodge.....	13.506	(e)	13.809	(e)	— 303	(e)	— 467	(e)
Air Transport.....	7.176	(c) 5.859	10.275	(c) 10.666	— 3.099	— 4.807	— 3.306	»
Air Charter International (S. A. F. A.).	9.760	25.466	9.742	25.252	+ 18	+ 214	+ 5	+ 106
Air Mauritius.....	(d) 533	904	(d) 381	673	+ 152	+ 231	+ 152	+ 406

(a) Dont subventions des collectivités (11.320.269 F). Cette somme comprend la participation de 2.871.665 F accordée par le F.I.A.T.

(b) Dont subventions des collectivités (10.647.616 F).

(c) L'exploitation aéronautique de cette société a été arrêtée le 1^{er} octobre 1969.

(d) Exercice ne couvrant que la période allant du 1^{er} mai au 31 décembre 1968.

(e) Résultats non encore approuvés par l'assemblée des actionnaires.

6. Coefficient d'occupation et de chargement sur les différents réseaux d'Air France.

	COEFFICIENT d'occupation des sièges.	COEFFICIENT de chargement.
Amérique du Nord.....	53,0	56,3
Amérique du Sud.....	55,6	54,2
Asie	47,5	53,0
Afrique	63,7	62,7
Europe	52,4	51,1
Province-Europe	44,1	42,9
Afrique du Nord.....	65,8	64,8
Proche-Orient	39,8	38,9
Métropole	62,6	60,8
Total compagnie	53,5	54,8

**7. — Evolution des taux pour les passagers bruts, d'une part,
et des taux pour les passagers-kilomètres transportés, d'autre part,
pour la Compagnie Air France de 1967 à 1969.**

ELEMENTS du trafic.	1967	1968	1969	PRE- MIER semes- tre 1970.	VARIATIONS EN POURCENTAGE			
					1967- 1968.	1968- 1969.	1969/ 1967.	6 mois 1970/ 1969.
Passagers bruts (milliers)	4.928	4.592	5.662	2.704,5	— 6,8	+ 23,3	+ 14,9	+ 8,3
Passagers - kilomè- tres (millions) ..	8.234	7.748	9.488	4.449	— 6	+ 22,5	+ 15,2	+ 14

ANNEXE III

AIR INTER

1. Evolution des trois catégories de lignes déterminées par l'échange de lettres accompagnant la convention du 1^{er} octobre 1967 ainsi que le pourcentage d'activité qu'elles recouvrent (passagers bruts et recettes commerciales). (Ce tableau ne comprend ni les lignes Continent-Corse, ni les lignes saisonnières.)

	TOTAL réseau (A + B + C).	RESEAU A	%	RESEAU B	%	RESEAU C	%
Recettes commerciales (avant subventions) :							
1968	201.347.291	170.454.037	84,66	21.580.569	10,71	9.312.685	4,63
1969	289.612.663	238.449.852	82,33	33.467.163	11,56	17.695.648	6,11
Nombre de passagers payants :							
1968	1.622.885	1.312.913	80,90	228.907	14,10	81.065	5 »
1969	2.206.736	1.737.907	78,75	315.289	14,29	153.540	6,96
Résultats (avant subventions) :							
1968	— 24.525.552	— 8.905.743	»	— 12.386.771	»	— 3.233.038	»
1969	+ 154.105	+ 14.896.121	»	— 8.829.306	»	— 5.912.710	»
Subventions HT :							
1968	9.273.231	»	»	6.299.941	67,94	2.973.290	32,06
1969	8.680.839	»	»	3.419.237	39,39	5.261.602	60,61

2. Evolution du trafic sur les relations intérieures de la France métropolitaine.

	1966	1967	1968	1969
Grandes radiales (1)	555.710	817.202	892.451	1.189.452
Autres radiales	270.964	384.811	499.234	746.971
Transversales	281.339	260.296	242.337	327.749
Total	1.108.013	1.462.309	1.634.022	2.264.172
Charters	1.892	3.739	4.075	13.814
Total général	1.109.905	1.466.048	1.638.097	2.277.986
Pourcentage d'augmentation	+ 48,0 %	+ 32,0 %	+ 11,7 %	+ 39,1 %

(1) Comprenant cinq lignes aériennes reliant Paris à Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nice.

D'une année sur l'autre on peut noter que le trafic passagers des grandes radiales constitue environ 50 % (1966) à 53 % (1969) du trafic passagers total régulier (54 et 55 % en 1968 et 1967).

Le trafic charter intervient pour une très faible part dans le trafic général (de 0,2 à 0,6 %).

**3. Evolution du trafic, en chiffres absolus et en pourcentage
(passagers bruts, passagers-kilomètres, coefficient de remplissage).**

ANNEES	PASSAGERS bruts.	PASSAGERS- kilomètres. (En milliers.)	COEFFICIENT de remplissage.
1966	1.109.905	529.489	67,9
1967	1.466.048	707.256	68,4
Variation 1967-1966.....	+ 32,08 %	+ 33,57 %	
1968	1.638.097	804.658	62,3
Variation 1968-1967.....	+ 11,73 %	+ 13,77 %	
1969	2.277.986	1.120.307	63,9
Variation 1969-1968.....	+ 39,06 %	+ 39,22 %	

ANNEXE IV

ACTIVITE EN 1969 ET EN 1970 DU COMITE DIT « COMITE MONT-PARNASSE » ET DES GROUPES ATLAS ET K. S. S.

Comité Montparnasse (M.P.C.)

Après sa formation en 1967, le Comité Montparnasse qui avait exploré les possibilités pour certaines compagnies européennes d'unir leurs efforts pour la mise en service dans les meilleures conditions techniques et économiques, et l'exploitation la plus rationnelle des B 747 qu'elles avaient l'intention de commander ou sur lesquels elles avaient pris des options, a vu son action prolongée par deux groupes qui se sont constitués, le K.S.S. et l'Atlas.

Deux réunions ont eu lieu en 1969, une en 1970 ; une seconde se tiendra avant la fin de l'année 1970 (6 novembre, Zurich). Les efforts de standardisation intéressant des équipements spécifiques des B 747 ont porté leurs fruits ; la volonté d'adopter, en cas de nécessité, un front uni vis-à-vis des constructeurs a été affirmée. L'accord s'est fait sur la mise en œuvre d'une activité « approvisionnement initial » à l'échelon européen. De plus, la standardisation des équipements au sol est à l'étude. Enfin, pour permettre au M.P.C. de mieux représenter l'ensemble des compagnies européennes et de coordonner les activités de tous les groupements coopératifs qui existaient en Europe, dans certains cas avant le Comité Montparnasse lui-même, six autres compagnies ont été invitées à se joindre à celui-ci.

Le M.P.C., qui comprenait jusqu'ici treize compagnies, soit : Aer Lingus, Air France, Alitalia, B.O.A.C., D.L.H., El Al, Iberia, K.L.M., Sabena, S.A.S., Swissair, T.A.P., U.T.A., en compterait alors dix-neuf, les nouveaux venus devant être : A.U.A., B.E.A., B.U.A., Finnair, J.A.T. et Olympic Airways, lorsque ces dernières auront répondu à l'invitation qui leur a été faite.

Groupe Atlas.

Le groupe Atlas (Air France, Alitalia, D.L.H., Sabena) a permis de réaliser une coopération effective, dont les résultats sont tangibles. Il s'était mis au travail dès le début de 1968 pour étudier comment pouvaient être atteints les buts que l'on s'était fixés.

Trois sous-comités « Project Engineering », « Production », Opérations », ont été créés :

— le sous-comité Project Engineering a réussi dans un temps très court à normaliser les planches de bord et de nombreux équipements et accessoires des avions des quatre partenaires ;

— le sous-comité Production, qui s'est réuni seize fois en séance plénière jusqu'ici (la 17^e réunion aura lieu fin septembre), a étudié l'organisation du Grand Entretien et des Revisions touchant les trois domaines cellules, moteurs et accessoires, procédé à une répartition des tâches aussi équitable que possible parmi les partenaires et défini leurs responsabilités. Le budget est calculé de telle sorte que nul partenaire ne réalise un bénéfice au détriment des autres ;

— le sous-comité Opérations a traité en premier lieu de l'utilisation d'un ou de plusieurs simulateurs. Il a été convenu qu'en un premier stade serait utilisé le seul simulateur prévu à Francfort. D'autre part, il s'est penché sur la

normalisation des pratiques opérationnelles liées à l'exploitation des flottes des partenaires répondant aux mêmes critères, et des accords importants en ont résulté.

Le protocole d'accord a été signé le 14 mars 1969. Il a été complété le 10 octobre 1969 par la signature du contrat « Production » et le 12 décembre par celle du contrat relatif à l'utilisateur d'un ou plusieurs simulateurs de vol B 747.

Dès la livraison des premiers avions à la D.L.H. et à Air France début 1970, suivie en mai par celle de deux avions à Alitalia, les agences centrales se sont mises au travail. Celle traitant les moteurs (D.L.H.) a rapidement été conduite à mettre en place des équipes travaillant vingt-quatre heures par jour, compte tenu de la non-livraison par Pratt et Whitney des moteurs de rechange nécessaires. Les agences centrales traitant les équipements et accessoires dont l'entretien et la révision ont été mis en commun (A.Z. et S.N.) ont également commencé à fonctionner. Seule l'Agence centrale cellules (A.F.) n'a pas encore été mise en route car les grandes visites ne débiteront qu'en 1971-1972, en fonction des heures d'utilisation, du temps moyen autorisé entre ces grandes visites et des échafaudages effectués avant même que celui-ci soit atteint. Toutefois, les études d'engineering relatives à la cellule et à des modifications majeures la concernant, qui sont la responsabilité d'Air France, ont été lancées et les services spécialisés organisés.

Le « Simulateur » mis en œuvre par la D.L.H. fonctionne depuis décembre 1969 et les équipages d'Air France, Alitalia et D.L.H., l'utilisent conformément à un programme établi en commun.

D'autre part, le groupe Atlas a chargé des spécialistes d'étudier dans le détail les triréacteurs disponibles sur le marché, D.C. 10 et L. 1011, afin de déterminer le type à choisir par les partenaires s'ils décidaient d'équiper leurs flottes d'un tel avion. Les études faites ont conduit en particulier à l'obtention de conditions tout à fait différentes de celles offertes initialement par les constructeurs, notamment pour les activités après vente, les garanties, le financement, les stocks et la fourniture de pièces de rechange, etc., et beaucoup plus favorables aux intérêts communs. Forts de cette expérience, les partenaires négocient actuellement avec Boeing l'amélioration de ces mêmes conditions annexes pour leurs futurs achats de B 747.

En ce qui concerne les problèmes que ne cesse de provoquer la situation critique découlant de la pénurie de moteurs déjà citée, les partenaires se sont consultés et mis d'accord sur des procédures destinées à y pallier.

Groupe K.S.S.U.

Les compagnies K.L.M., S.A.S. et Swissair ont signé un accord cadre communément appelé « accord K.S.S. » le 13 janvier 1969. Celui-ci a été modifié en février 1970 pour tenir compte de l'adhésion de l'U.T.A. Conclu pour une durée de dix ans, il fait suite à ceux qui ont organisé la coopération entre S.A.S. et Swissair, puis entre ces deux compagnies et la K.L.M. et précise les principes du consortium K.S.S.U.

Dans la mesure où l'objet principal de la coopération K.S.S.U., le triréacteur D.C. 10, n'entrera en fonctionnement qu'en 1973, les activités du groupe au cours des derniers mois écoulés ont surtout présentés le caractère de conversations exploratoires.

La communauté de points de vue qui s'est dégagée devrait permettre une coopération plus étroite pour la maintenance et l'entretien des appareils ainsi que pour le choix des appareils futurs.

C'est ainsi que les quatre compagnies du groupe ont passé une commande globale de 14 D.C. 10-30 (plus 36 options) qui auront le même équipement et dont les charges d'entretien et de révision doivent être réparties entre elles.

ANNEXE V

PRINCIPES QUI DETERMINENT LA REPARTITION DES CHARGES DE FINANCEMENT DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'EQUIPEMENT DES BASES AERIENNES ENTRE L'ETAT ET LES GESTIONNAIRES

La répartition entre l'Etat et les gestionnaires des charges entraînées par la création et l'existence des aéroports résulte des dispositions du Code de l'Aviation civile, précisées le cas échéant par les concessions ou arrêtés d'occupation temporaire passés avec les exploitants d'aérodromes appartenant à l'Etat ou dans les conventions signées par les collectivités locales propriétaires d'aérodromes.

Il faut noter tout d'abord que certaines fonctions relèvent des pouvoirs de l'Etat : police générale de la circulation ; contrôle de l'application de la réglementation en matière de navigation aérienne et de transport aérien ; aménagement, entretien et exploitation des aides à la navigation aérienne visuelles et radioélectriques ; sécurité et régularité de la navigation aérienne et lutte contre les incendies des aéronefs ; institution et contrôle des servitudes aéronautiques et radioélectriques..., mais rien n'interdit que les arrêtés de concession ou d'occupation temporaire susvisés ainsi que les conventions relatives aux aérodromes n'appartenant pas à l'Etat prévoient que les bénéficiaires de ces arrêtés ou conventions supporteront les charges entraînées par l'exercice de ces fonctions.

En fait, quelle que soit la méthode de gestion utilisée, et notamment dans l'hypothèse où un aérodrome a été concédé par l'Etat à une Chambre de commerce c'est l'Etat qui garde la responsabilité des services concourant à la sécurité de la navigation aérienne, tout en demandant le cas échéant à l'exploitant de participer aux dépenses correspondantes.

Les participations effectivement demandées sont adaptées à la situation de chaque aéroport et l'analyse des dépenses faites ces dernières années sur les principaux aérodromes commerciaux (aéroport de Paris inclus) fait ressortir que les gestionnaires ont supporté les fractions suivantes des charges :

	(En pourcentage.)
Pistes, voies de circulation, aires de stationnement, hangars.....	48
Balisage	40
Installations techniques et moyens généraux.....	28
Sécurité incendie :	
Equipement	0
Fonctionnement	50
Contrôle aérien, télécommunications, aides à l'approche et à l'atterrissage	0
Installations terminales	100

Il s'agit là de moyennes, la situation des aéroports étant diverse spécialement pour des raisons de topographie (conditionnant les dépenses d'investissement), de conditions d'exploitation et d'équilibre financier de la gestion aéroportuaire.

Des études ont été faites récemment, portant sur la possibilité dans l'avenir d'augmenter la participation des dépenses des gestionnaires. Elles ont abouti à envisager pour une étape prochaine devant être reconsidérée ultérieurement les taux suivants :

	(En pourcentage.)
Pistes, voies de circulation, aires de stationnement, hangars....	67
	(avec minimum de 50 %.)
Balisage	50
Installations techniques et moyens généraux.....	50
Contrôle aérien, télécommunications, aides à l'approche et à l'atterrissage	10 à 20
Sécurité incendie :	
Equipement	50
Fonctionnement	100
Installations terminales	100

Les études concernant le VI^e Plan sont établies sur ces bases, étant noté que l'application des taux considérés devra, afin de maintenir l'équilibre indispensable des comptes des gestionnaires, être accompagnée de mesures propres à augmenter leurs ressources en provenance soit des usagers, soit des collectivités locales, dans la mesure où la situation financière de ces derniers le permettra.