

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 1^{er} décembre 1959.

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 1960, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ, PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, EN PREMIÈRE LECTURE, AUX termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CRÉDITS
ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES

ANNEXE N° 28

AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDE DU FORESTO

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 26), 339 (tome II, annexe XVI), et in-8° 68.
Sénat : 65 (1959-1960).

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'aviation civile s'élève pour 1960, pour les dépenses ordinaires, à 288.463.919 NF, en augmentation de 21.546.689 NF sur les crédits votés pour 1959, mais sur cette différence, 12 millions 288.016 NF correspondent seulement à des autorisations nouvelles.

Les dépenses en capital s'élèvent à 250.000.000 NF en autorisations de programme et de 242.930.000 NF en crédits de paiement, ceux-ci ne comportant toutefois que 70.360.000 NF de crédits nouveaux.

I. — DEPENSES ORDINAIRES

La lecture de ce budget, par comparaison avec les budgets des années précédentes, est rendue plus difficile par de très nombreux virements de chapitre à chapitre et même par l'éclatement de certains d'entre eux.

Par exemple, les chapitres 31-31 et 31-41 des anciens budgets comportant le transport et le travail aérien, et l'Ecole Nationale de l'Aviation civile, ont éclaté et se retrouvent dans différents services.

Pour rendre plus compréhensibles les modifications de cet ordre, nous avons examiné les raisons qui ont entraîné ces modifications et qui tendent à une plus grande homogénéité dans les méthodes de rémunération des agents.

Jusqu'à présent, le budget comprenait quatre cadres d'agents sur contrat dont les emplois étaient occupés par des personnels techniciens ou administratifs :

— les agents sur contrat du Service des Transports et du Travail Aérien (effectif 7) ;

— les agents sur contrat du Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens (effectif 62) ;

— les agents sur contrat de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (effectif 29) ;

— les agents sur contrat de la Météorologie Nationale (effectif 41).

Pour les trois premiers services, il avait semblé préférable, lors de leur création, de les doter de cadres d'agents sur contrat, plutôt que de créer de nouveaux emplois d'agents titulaires. Ces emplois furent occupés indistinctement, en fonction des besoins, par des personnels techniciens et administratifs.

Le cadre des agents sur contrat de la Météorologie Nationale correspondait, en principe, à des emplois spécialisés.

Toutefois, cette dispersion d'emplois administratifs peu nombreux, dans des chapitres différents, soulevait de nombreux problèmes de gestion et enlevait toute souplesse à leur administration.

Il a paru raisonnable de rassembler dans un même chapitre budgétaire les emplois des agents sur contrat qui exercent des fonctions administratives similaires et qui, tous, sont régis par les mêmes dispositions statutaires. Cette mesure doit, aux yeux de l'Administration, présenter notamment les avantages suivants :

— la présentation budgétaire des effectifs semble améliorée puisque désormais tous les emplois des personnels administratifs des services extérieurs (titulaires ou non-titulaires) figureront au chapitre 31-11 et les personnels techniciens à des chapitres particuliers ;

— la constitution d'un cadre unique doit permettre d'harmoniser les possibilités d'avancement entre les personnels de même cadre affectés à des services différents ;

— la gestion du personnel doit se trouver notablement simplifiée, et les mutations deviendront possibles de service à service en fonction des nécessités.

La création du nouveau Service de la Formation Aéronautique, du Travail Aérien et des Transports (S. F. A. T. A. T.) effectuée en 1959 par la fusion des deux services : Service des Transports et du Travail Aérien (S. T. T. A.) et Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens (S. F. A. S. A.) entraîne nécessairement le regroupement de leurs emplois dans un chapitre unique. Il en résulte notamment une fusion des cadres administratifs des deux anciens services.

A l'occasion de cette réforme, la centralisation de tous les emplois administratifs d'agent sur contrat des divers services a été effectuée dans un seul chapitre du budget. Ce chapitre ne peut être que le 31-11 dans lequel figurent les emplois de personnels titulaires administratifs affectés dans les Services Extérieurs.

Par contre, les personnels contractuels techniciens demeurent dans les chapitres de la Météorologie Nationale et du nouveau service de la Formation Aéronautique du Travail Aérien et des Transports.

Les effectifs seront ainsi répartis de la manière suivante :

Chapitre 31-11. — Personnel administratif : 95 emplois (dont 9 mis à la disposition de l'Administration Centrale).

Chapitre 31-51. — Personnel de la Météorologie Nationale : 25 emplois.

Chapitre 31-71. — Personnel du Service de la Formation Aéronautique du Travail Aérien et des Transports : 15 emplois (dont 3 mis à la disposition de l'Administration Centrale).

Cette présentation entraîne des transferts d'emplois :

— des chapitres anciens 31-31, 31-44, 31-51, 31-71 au chapitre 31-11, pour le regroupement des personnels administratifs,
— et de l'ancien chapitre 31-31 au chapitre 31-71, pour la fusion des deux services S. T. T. A. et S. F. A. S. A.

Il en résulte également un mouvement d'ordre au chapitre 31-01 — Administration Centrale — dans lequel les 12 emplois d'agents sur contrat de l'ancien chapitre 31-71, S. F. A. T. A. T., sont, en 1960, répartis en 9 emplois administratifs du chapitre 31-11 et 3 emplois de techniciens provenant du chapitre 31-71.

*
* *

Certaines créations d'emplois nous paraissent avoir été conçues soit pour déboucher des carrières et éviter ainsi que certains agents ne soient tentés par le secteur privé, soit pour les promotions indispensables dans des corps qui se trouvaient jusqu'à présent défavorisés.

Il en est ainsi, en particulier, aux chapitres 31-01, 31-11, 31-21 et 31-51, comme il est indiqué ci-dessous.

Administration centrale (Chapitre 31-01).

1° Création d'un corps d'Attachés de l'Aviation civile.

En vue de régulariser la situation des anciens chefs, sous-chefs et rédacteurs du cadre temporaire, payés jusqu'à ce jour sur des crédits de fonctionnaires du Corps Administratif supérieur des Services extérieurs, corps dans lequel il avait été envisagé à un certain moment de les intégrer, 18 emplois de ce Corps Administratif supérieur ont été supprimés et, en contre-partie, 10 emplois d'Attachés de l'Aviation civile et 6 emplois d'agents contractuels ont été créés. En tout état de cause, il en découle une suppression de 2 emplois ;

2° Création d'un emploi d'Ingénieur des Travaux météorologiques.

Il s'agit d'un transfert d'emploi et de crédits du chapitre 31-01 de la France d'Outre-Mer au chapitre 31-01 de l'Aviation civile ;

3° Suppression d'un emploi de Contrôleur général de 1^{re} classe de l'Aéronautique.

Cet emploi est transféré du chapitre 31-01 du Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale au chapitre 31-41 du Budget des Armées « Section commune » ;

4° Regroupement des emplois d'agents contractuels remplissant des fonctions administratives (chapitres 31-01 et 31-11).

Il s'agit du regroupement sur des chapitres de personnel administratif d'emplois d'agents sur contrat remplissant des fonctions administratives et figurant sur des crédits de personnels techniques (chapitres 31-31, 31-41, 31-51 et 31-71).

Services extérieurs (Chapitre 31-11).

1° Création de 2 emplois du Corps Administratif supérieur.

Il s'agit d'un aménagement de la pyramide du Corps Administratif supérieur tendant à augmenter le nombre de postes fonctionnels pour les services importants. Il se justifie aussi par l'intégration massive de fonctionnaires rapatriés de Tunisie et du Maroc dans ce corps (37,40 % de l'effectif budgétaire) ;

2° Création de 3 emplois de perforeur-vérifieur pour le Service de la Météorologie nationale.

Cet aménagement des effectifs des spécialistes de la mécanographie est justifié par le développement considérable du service mécanographique de la Météorologie ;

3° Création d'un emploi de chef d'équipe professionnel.

Il s'agit, en l'espèce, du transfert d'un emploi de chef d'équipe du chapitre 31-71 au chapitre 31-11. Ce transfert a pour objet de régulariser la situation d'un chef d'équipe.

Ex-A. O. F.

4° Inscription de 13 contractuels d'origine européenne recrutés localement, de manière à régulariser leur situation.

Navigation aérienne (Chapitre 31-21).

Sont en particulier prévues les créations suivantes :

- 7 emplois d'ingénieurs de la Navigation aérienne.
- 47 emplois d'adjoints techniques (branche exploitation).
- 21 emplois d'adjoints techniques (branche télécommunications).

75

Gagées par les suppressions suivantes :

- 60 emplois d'agents de la Navigation aérienne, à compter du 1^{er} janvier 1960.
- 40 emplois d'agents de la Navigation aérienne, à compter du 1^{er} avril 1960.

100

La Direction de la Navigation aérienne a établi un plan quadriennal d'aménagement de ses effectifs qui tend notamment à l'accroissement des effectifs des corps d'ingénieurs, et d'adjoints techniques de la Navigation aérienne et à la suppression corrélative d'emplois d'agents de la Navigation aérienne.

Les créations et suppressions envisagées se justifient par l'évolution et par le développement incessant des techniques aéronautiques et du transport aérien, principalement dans les territoires sahariens, développement qui exige un nombre accru de techniciens de plus en plus qualifiés et de fonctionnaires de grades supérieurs destinés à les encadrer, tandis que les agents de la Navigation aérienne, moins spécialisés et qualifiés, peuvent sans inconvénient voir leur nombre diminuer pour gager, au moins en partie, les emplois créés.

Dans cet esprit, le décret n° 58-763 du 25 août 1958, fixant les conditions de recrutement des adjoints techniques de la Navigation aérienne, a prévu une dérogation au statut interministériel des adjoints techniques aux termes duquel 1/10 des postes seulement est réservé aux fonctionnaires en service, contre 9/10 en concours extérieur. Ce décret dispose en effet, qu'à titre transitoire pendant quatre ans, le recrutement des adjoints techniques de la Navigation aérienne s'effectuera moitié (5/10) par concours extérieur et moitié (5/10) par concours professionnel ouvert aux agents de la

Navigation aérienne, afin de permettre aux plus qualifiés d'entre eux d'accéder au grade supérieur, ce qui facilitera ainsi la suppression de leurs emplois.

Pour la mise en œuvre de ce plan :

En 1958 (1^{re} année), 63 agents de la Navigation aérienne ont été nommés adjoints techniques de la Navigation aérienne, par concours professionnel (1^{re} application du décret du 25 août 1958).

En 1959 (2^e année), ont été créés au budget 41 emplois d'adjoints techniques de la Navigation aérienne, à pourvoir, par moitié, au concours professionnel.

Ont été supprimés 47 emplois d'agents de la Navigation aérienne.

Pour 1960 (3^e année).

Sont proposées au budget : 68 créations d'emplois d'adjoints techniques de la Navigation aérienne ; 100 suppressions d'emplois d'agents de la Navigation aérienne.

D'autre part, la création des 7 emplois d'ingénieurs de la Navigation aérienne a pour but d'accroître l'effectif du personnel de Direction et de Commandement pour la mise en œuvre des techniques nouvelles et notamment pour diriger les services d'Outre-Mer dans le cadre de la Communauté et du Sahara.

Pour 1961 (4^e année).

Il est envisagé de proposer des mesures analogues pour continuer l'application du plan de quatre ans ; mais à l'heure actuelle aucun chiffre ne peut encore être avancé. Le nombre des transformations d'emplois devra être évalué en fonction, d'une part des besoins nouveaux des services, mais aussi de l'aptitude des agents qui n'auront pas bénéficié des transformations précédentes, à subir les épreuves du concours.

*
* *

Il est prévu également la création de deux Agents contractuels en ex-A. O. F., nécessitée par la présence de deux contractuels considérés comme « locaux », mais qui, étant en réalité métropolitains, doivent être dotés du statut métropolitain en application du décret n° 48-1018 du 16 juin 1948.

Météorologie nationale (Chapitre 31-51).

La création de deux emplois d'Inspecteurs généraux, gagée par la suppression de :

2 emplois d'Ingénieurs ordinaires,

1 emploi d'Ingénieur des Travaux météorologiques,

2 emplois d'Adjoints techniques de la Météorologie,

est justifiée par le désir d'aménager la « pyramide » des grades dans le corps des Ingénieurs de la Météorologie, la proportion d'Inspecteurs généraux étant actuellement notablement moindre que les autres (5 % du corps, contre 10,5 % aux Ponts et Chaussées et 10 % aux Télécommunications).

*
* *

Toutefois, en ce qui concerne le personnel, nous devons signaler que toutes les mesures prises ne se traduisent, au total, que par la suppression de 18 emplois. 409 ont été créés et gagés totalement ou partiellement par la suppression de 428.

*
* *

En dehors des questions de personnel dont la rémunération est prévue au budget, nous avons eu à nous préoccuper de la présence, dans le budget lui-même, d'un nombre important d'articles comportant la mention « mémoire ». Il en est ainsi en particulier aux chapitres 31-61, 31-62, 34-62, 34-92, 34-93, 34-94, 35-62, 53-92, 58-92.

Le Ministère des Travaux publics (Direction des Routes, Direction des Carburants et Direction des Bases aériennes) exécute, en supplément de ses tâches propres, des travaux au titre de la Défense nationale :

— travaux pour le compte de l'Armée de l'Air française et travaux d'infrastructure O. T. A. N.,

— travaux pour le compte des autorités alliées, américaines et canadiennes.

L'exécution de ces différents travaux a entraîné :

— d'une part, un renforcement des services (services d'exécution, services centraux et directions),

— d'autre part, la nécessité, pour les services en cause, tant déjà en place que services nouveaux, d'engager des dépenses de fonctionnement dépassant les possibilités du budget de ce Ministère.

Pour assurer le paiement des frais de fonctionnement correspondant aux travaux exécutés pour le compte de l'armée de l'Air et de l'O. T. A. N., le Ministère des Travaux publics bénéficie de crédits primitivement inscrits au budget de la Défense nationale et qui sont mis à sa disposition, par voie de transfert (procédure de transfert réglementée par une lettre de la Direction du Budget n° 5330 du 14 juin 1952).

A cet effet, les chapitres et articles inscrits pour mémoire sont dotés, dans le courant de l'année, par prélèvement sur les crédits susvisés de la Défense nationale, prélèvement réparti à concurrence d'un tiers sur le chapitre 55-81 : « Infrastructure O. T. A. N., Infrastructure alliée, Travaux » du budget de la Section Commune, et à concurrence des deux tiers sur le chapitre 54-61 : « Infrastructure logistique opérationnelle et de stationnement, bases, travaux et installations » du budget de la Section « Air ».

En ce qui concerne les crédits de fonctionnement correspondant à l'exécution des travaux pour le compte des Armées alliées (américaines et canadiennes), leur mise à la disposition du S. G. A. C. C. s'effectue selon la procédure de rattachement des crédits par voie de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public et, au cas particulier, par prélèvement sur le compte spécial 12-34 de la Mission centrale de Liaison auprès des autorités alliées.

L'arrêté de répartition des crédits ainsi alloués comporte les mêmes chapitres de dépenses que ceux figurant à l'arrêté de transfert susvisé.

L'ouverture des comptes spéciaux, notamment le compte d'affectation spéciale géré par le Ministre de la Défense nationale et dénommé « Financement des diverses dépenses d'intérêt mili-

taire » résulte à l'origine des dispositions de l'article 22 de la loi n° 50-1615 du 31 décembre 1950 (J. O. du 1^{er} janvier 1951) qui précise, notamment :

« Ce compte supportera, en dépenses, les frais d'établissement et de fonctionnement d'installations d'intérêt militaire ; il comportera, en recettes, les versements effectués par le budget général au titre de la Contribution de la France et, par l'intermédiaire d'un compte de règlement avec les gouvernements étrangers dont l'ouverture est prévue par le présent article, les sommes versées par les autorités américaines en couverture de la part des dépenses qui leur incombent.

« A titre exceptionnel et par dérogation aux dispositions de l'article 4 de la loi n° 49-958 du 18 juillet 1949, est autorisée l'imputation au compte susvisé des dépenses des personnels recrutés pour le compte des services américains »...

« Il est ouvert, dans les écritures du Trésor, un compte de règlement avec les Gouvernements étrangers dénommé « Contribution américaine au financement de diverses dépenses d'intérêt militaire ». Ce compte retrace, en recettes, les versements effectués par les autorités américaines à titre de remboursement de la part des dépenses qui leur incombent ; en dépenses, les sommes destinées à alimenter le compte d'affectation spéciale ouvert par l'article précédent de la présente loi.

« En 1950, le compte « Contribution américaine au financement de diverses dépenses d'intérêt militaire » pourra être à découvert dans la limite d'un montant fixé à 200 millions de francs.

« Les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus et qui auront été provisoirement imputées sur les crédits du budget de la défense nationale pour l'exercice 1950 seront réimputées sur les dotations du compte spécial prévu auxdits paragraphes »...

La mise à la disposition des services chargés des travaux d'infrastructure aérienne militaire pour le compte français, allié ou interallié, des crédits de fonctionnement nécessaires, s'effectue après contrôle et accord d'une Commission d'étude qui comprend, entre autres, les représentants des Ministères intéressés, les Contrôleurs financiers et le représentant du Budget.

L'état comparatif, ci-dessous, des crédits de fonctionnement accordés en 1958 et 1959 aux services chargés de travaux militaires fait ressortir l'étendue de ces crédits comparativement aux travaux exécutés, les crédits de travaux proprement dits étant *directement délégués à ces mêmes services par le Ministère des Armées*.

ANNEES	TRAVAUX EXECUTES EN 1958 et prévisions 1959.				CREDITS DE FONCTIONNEMENT transférés au ministère des T. P. (sections I et II).		
	Armée de l'air française.	O. T. A. N.	U. S.	TOTAL	Air-Otan	U. S.	TOTAL
(En milliers de francs actuels.)							
1958.....	21.126.000	8.697.000	7.950.000	37.773.000	824.210	575.845	1.400.055
1959.....	17.882.000	11.070.000	7.000.000	35.952.000	701.212	523.788	1.225.000

En ce qui concerne l'O. T. A. N., rappelons que les accords O. T. A. N. ou d'aide aux Armées alliées ont prévu la mise à la disposition de ces armées d'un certain nombre de terrains pour la construction de bases aéronautiques. Ces aérodromes donnent lieu à financement, soit multilatéral (travaux O. T. A. N.), soit à la charge des Armées alliées (U. S. A. et Canada).

Différents accords internationaux intervenus dans ce domaine — qui pourraient être précisés par le Ministère des Armées — ont fixé les conditions de ce financement et les mesures à prendre dans le cas d'évacuation de ces installations par les Autorités militaires alliées.

Enfin, il convient de dire un mot du régime des aérodromes en Tunisie et au Maroc. En Tunisie, la France ne possède d'installations que dans la zone de Bizerte — dont le statut général pourrait être précisé par le Ministère des Armées — ; la Direction des bases aériennes n'intervient que pour supporter les frais de fonctionnement du service chargé des installations aéronautiques (Direction des travaux maritimes de Bizerte) et l'entretien de la base de Karouba.

Au Maroc, le statut des aérodromes civils et militaires est resté inchangé malgré l'accession de ce pays à l'indépendance. La situation des aérodromes américains du Maroc n'est, elle-même, pas entièrement définie, les services français n'intervenant que pour assurer la gestion domaniale de ces aérodromes qui continuent à faire partie du domaine français.

AVIATION LEGERE ET SPORTIVE

Les chapitres 31-71 et 31-72 concernent la formation de début des pilotes militaires.

Précurseur du Service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports, le Service de l'Aviation légère et sportive, créé par décret en date du 21 octobre 1946 et auquel était adjoint un bureau militaire, avait, dans ses attributions, la formation de stagiaires de l'Armée de l'Air, de la Guerre et de la Marine.

Les modalités d'exercice de ces attributions et les moyens propres à les assurer ont été déterminés par diverses conventions passées avec la Défense nationale ou séparément avec les Secrétariats d'Etat à l'Air et à la Guerre.

Des conventions annuelles, passées avec les Secrétariats d'armes, fixent le programme maximum de préformation du personnel militaire, le montant des crédits à consacrer aux diverses tâches demandées au Service chargé de la formation aéronautique et qui seront mis à la disposition du Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.

Le budget de l'Aviation civile comporte en conséquence des articles aux chapitres relatifs au Service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports dotés pour mémoire dans le budget et destinés à recevoir les crédits provenant des budgets militaires.

Chapitre 31-71. — Formation aéronautique, Travail aérien et Transports. — Rémunérations principales.

Article 4 (ancien 2). — Formation de début des pilotes militaires.

Chapitre 31-72. — Formation aéronautique, Travail aérien et Transports. — Indemnités et allocations diverses.

Article 2. — Formation de début des pilotes militaires.

Chapitre 34-72. — Formation aéronautique, Travail aérien et Transports. — Matériel.

Article 8 (ancien 4). — Formation de début des pilotes militaires.

Pour 1958, les crédits mis à la disposition du Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale se sont élevés à :

74.820.000 francs pour le Ministère des Armées « Terre » et à 11.280.000 francs pour le Ministère des Armées « Air ».

Pour 1959, les crédits s'élèvent à 62 millions de francs pour l'ensemble des services du Ministère des Armées.

La répartition, pour 1958, (dernier exercice dont le compte définitif a été arrêté) des dépenses occasionnées par la préformation des stagiaires militaires et par l'enseignement aéronautique préli-

minaire dévolu au Service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports par les conventions précitées, est la suivante :

- dépenses afférentes à la rémunération du personnel, 31 millions de francs (moniteurs et mécaniciens payés à la vacation) ;
- dépenses de matériel, 55 millions de francs, dont :
 - 13 millions de francs pour les carburants et ingrédients ;
 - 37 millions de francs pour l'entretien et les réparations du matériel volant ;
 - 5 millions de francs pour l'enseignement aéronautique.

METEOROLOGIE

Notre attention a été attirée sur la participation à l'entretien des stationnaires dans l'Atlantique, navires qui, pour la plus grande partie, appartiennent à la France, à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Le financement est assuré par des contributions fournies par les Etats contractants.

Ces contributions sont calculées, en espèces, d'après le coût d'exploitation des navires stations océaniques en service, les sommes étant réparties proportionnellement aux nombre de traversées effectuées par les aéronefs de chacun des Etats contractants.

Certains Etats apportent une contribution, en nature, sous forme d'entretien et d'exploitation de navires stations océaniques. Cette contribution est chiffrée (théoriquement à 75.000 livres sterling par navire exploité) et vient en déduction de leur contribution en espèces.

Les Etats qui n'entretiennent pas de navires et paient uniquement une contribution en espèces, sont des Etats contribuants.

Les autres, ceux qui exploitent des navires et paient ainsi une partie, le tout ou plus de leur contribution en nature, sont dits Etats exploitants. Si la contribution, en nature, fournie par un Etat dépasse sa contribution en espèces, le surplus lui est versé.

C'est le cas de la France qui entretient deux navires de ce genre.

Pour la sixième année d'application des accords, c'est-à-dire pour la période en cours (1^{er} juillet 1959 au 30 juin 1960), la répartition fixée par le Conseil de l'O. A. C. I. accorde à la France

29,9282 % (soit 67.446 livres sterling) de la somme de 225.359 livres versées par les Etats contributeurs (Belgique, Danemark, Israël, Italie, Suisse) au titre de l'article III des accords de 1954.

De plus :

1° Si les Gouvernements d'Espagne et d'Islande paient leur contribution prévue (37.926 + 28.307 livres), au titre de l'article XVII, la France recevra 15,6914 % de la somme reçue par l'Organisation ;

2° Au titre des articles XII et XVII, la France recevra 6,9671 % des contributions que pourraient verser l'Allemagne (76.034 livres), Venezuela (4.900), Colombie (4.900) et Cuba (4.174 livres sterling).

Actuellement, l'Espagne estime sa contribution fixée par le Conseil trop élevée et offre de payer seulement 10.000 livres, car elle considère que les avantages fournis par les accords N. A. O. S. ne profitent pas pleinement à ses lignes aériennes qui passent trop au Sud de la zone couverte par les stations océaniques.

La cinquième conférence de l'O. A. C. I. sur les stations océaniques de l'Atlantique Nord doit se tenir, à partir du 14 mars 1960, à La Haye, dans le seul but de réviser la méthode employée pour le calcul des ajustements en espèces et, éventuellement, de modifier la répartition des obligations entre les Etats européens.

*
* *

Le budget du *matériel* affecté à la météorologie comprend :

1° *Réseau aérologique.*

Matériel de radiosondage, de radio-vent et de radar-vent des stations météorologiques de Métropole, d'Algérie-Sahara, des Territoires de la Communauté, des T. O. M. et des D. O. M., et des navires météorologiques stationnaires.

Achat d'hydrogène ou de produits pour la fabrication de l'hydrogène (sondages aérologiques) 6.292.290 NF.

2° *Réseau au sol.*

Matériel et instruments d'observations, matériel de transmissions météorologiques des stations météorologiques du réseau de surface (Métropole, Algérie-Sahara, T. O. M., D. O. M.). Délégation de crédits pour achat de petit matériel technique et de bureau (A. F. N., T. O. M., D. O. M.) 1.123.500 NF.

3° *Au service climatologique de Métropole.*

Fonctionnement des machines à statistiques.
Bibliothèque 52.500 NF.

4° *Au fonctionnement du Centre technique et du matériel (C. T. M.), qui est un service extérieur central de la Direction de la météorologie.*

Services généraux et ateliers. Services de dessin reproduction..... 853.000 —

5° *Au fonctionnement de l'Etablissement d'études et de recherches météorologiques (E. E. R. M.), qui est un service extérieur central de la Direction de la météorologie.*

Ecole de la météorologie (Saint-Cyr), Observatoire de Magny - les - Hameaux, Centre de recherches théoriques expérimentales..... 136.500 —

6° Enfin, ce chapitre comprend des dépenses communes à l'ensemble des services de la météorologie nationale :

Dépenses permanentes et conventions (douanes, transports, aéroport de Paris, chauffage, articles de bureau, mobilier, réparations et entretien divers)..... 1.718.160 —

Total 10.176.450 NF.

**PRISE EN CHARGE DES FONCTIONNAIRES FRANÇAIS
DES CADRES MAROCAINS ET TUNISIENS**

Le chapitre 31-93 comporte six articles affectés de la mention « mémoire ». Il s'agit, en fait, d'un certain nombre de transferts de services dont les modalités sont encore mal connues.

Le chapitre 31-93 supporte le traitement et les accessoires de traitement de fonctionnaires français des cadres marocains et tunisiens remis à la disposition du Gouvernement français et affectés au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale.

Il est précisé qu'il ne s'agit pas de fonctionnaires qui, en Tunisie ou au Maroc, appartenaient aux services du Secrétariat Général à l'Aviation Civile. En effet, les fonctionnaires de ces derniers services étant déjà rémunérés sur le budget de l'Etat, leur affectation, en métropole ou dans un territoire d'outre-mer, ne pose aucun problème budgétaire.

Les fonctionnaires des anciennes administrations marocaines ou tunisiennes affectés au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, en fonction de leur spécialité, doivent, dans la plupart des cas, être intégrés dans leur nouveau cadre en surnombre des effectifs budgétaires.

Etant donné que les opérations d'intégration ne sont pas terminées et qu'il n'est donc pas encore possible de déterminer la charge budgétaire qui incombera à chaque ministère, un crédit global destiné à couvrir la dépense est inscrit au budget du Ministère des Finances et des Affaires économiques (charges communes). Ce crédit donne lieu à transferts, en cours d'année, aux budgets des ministères intéressés et notamment au chapitre 31-93 du budget de l'Aviation Civile.

*
* *

Les précisions suivantes ont été fournies à votre rapporteur spécial sur l'encadrement français payé au Maroc et en Tunisie :

a) *Maroc.*

Le transfert des Services de l'Aviation Civile aux autorités chérifiennes n'est pas encore effectué et l'on ignore, actuellement, l'époque à laquelle ce transfert aura lieu.

L'ensemble des personnels du service météorologique français du Maroc (effectif : 94) continue à être payé pour l'instant par le budget métropolitain (SGACC : Météorologie nationale).

Le Service Météorologique procède, sur place, à la formation d'agents et d'adjoints techniques marocains de la Météorologie ; d'autres adjoints techniques et des ingénieurs des travaux reçoivent une formation à l'Ecole de la Météorologie à Paris.

Ces personnels sont destinés à remplacer progressivement leurs homologues français au Maroc. Une vingtaine d'entre eux sont déjà

en service dans le réseau marocain sous l'autorité technique du Directeur du Service Météorologique au Maroc ; ils sont payés sur le budget marocain.

b) *Tunisie.*

Le transfert des Services de l'Aviation Civile a eu lieu en juillet 1958.

Il ne reste plus en Tunisie que huit Ingénieurs des Travaux et Adjointes techniques engagés sur contrat par le Gouvernement tunisien. Ce contrat vient normalement à expiration en juin 1960 mais est susceptible d'être renouvelé.

Un élément de la Météorologie nationale rattaché organiquement aux formations militaires (Air et Marine) reste en fonctions dans la zone de Bizerte. (Il est payé sur le budget métropolitain de la Météorologie nationale qui délègue les crédits correspondants au Haut Commissaire des Bases de l'Armée de l'Air à Bizerte.)

BASES AERIENNES

CHAPITRE 34-21. — *Navigation aérienne.*

Remboursement de frais.

Ajustement aux besoins réels.

Incidence de la mise en service de 14 nouveaux radiophares omnidirectionnels (V. O. R.).

Le plan d'équipement des routes aériennes a prévu l'implantation de 38 radiophares en métropole. 14 nouveaux radiophares sont mis en service cette année, portant à 23 le nombre des radiophares en fonctionnement. L'achèvement du programme V. O. R. est effectué avec le maximum de célérité, car ce moyen de navigation est indispensable aux appareils à réaction.

L'installation de 14 nouveaux radiophares en 1959 se traduit en 1960 par :

— une augmentation des dépenses de déplacement du personnel (vérification, dépannage), chapitre 34-21..... + 40.000 NF.

— une dépense supplémentaire au chapitre 34-22..... + 50.000 NF.

au titre de la consommation d'énergie électrique et de l'achat de pièces de rechange.

CHAPITRE 34-22. — *Navigation aérienne. — Matériel.*

Ajustement aux besoins réels.

— Ajustements aux besoins réels nécessités par la mise en service de 14 nouveaux radiophares omnidirectionnels + 50.000 NF.
(cf. chap. 34-21).

— La mise en service de nouvelles installations de la navigation aérienne a rendu nécessaires des ajustements de crédits (énergie électrique, pièces de rechange, carburants) :

— pour le centre émetteur-récepteur à grande distance de Chevannes (la dépense supplémentaire n'avait été prévue que pour une fraction d'année au budget de 1959)..... 210.000 NF.

— pour le radar de surveillance à grande portée du centre de contrôle régional d'Orly qui doit être mis en service le 1^{er} janvier 1960..... 300.000 NF.

— pour diverses installations (émetteurs pour les bureaux centraux de télécommunications antennes avancées — radio-télétypes centrales électriques de secours)..... 592.000 NF.

CHAPITRE 34-23. — *Navigation aérienne. Dépenses de sauvetage en mer et à terre. Frais d'enquête à la suite d'accidents aériens.*

Ajustements aux besoins réels.

Incidence des nouvelles conventions pour l'entretien et l'exploitation des nouveaux avions de recherche et de sauvetage (service S. A. R.)..... + 440.000 NF.

La mise en œuvre des appareils du service S. A. R. est assurée par des conventions passées avec le Ministère des Forces armées. La marine militaire assure les missions S. A. R. sur la côte métropolitaine de l'Atlantique ; l'Armée de l'Air assume les mêmes missions sur les côtes de la Méditerranée et en Afrique.

a) *Convention « Marine ».*

Les appareils actuels « Lancaster » qui avaient été achetés par l'Aviation Civile doivent être retirés du service. Ils seront remplacés par des appareils « Neptune P2. V. 7 » fournis par la Marine, mais l'Aviation Civile devra participer aux dépenses d'entretien.
— dépense supplémentaire : 300.000 NF.

b) *Convention « Air ».*

Les appareils « Languedoc » doivent être retirés du service dans un délai assez court ; ils seront remplacés par des appareils que la réduction des flottes de transport civil permettra d'acquérir sur le marché français. Toutefois, en raison de la vétusté des « Languedoc », les dépenses d'entretien sont très élevées et rendent nécessaire l'inscription d'un crédit supplémentaire de 140.000 NF.

CHAPITRE 34-41. — *Ecole Nationale de l'Aviation Civile.
Remboursement de frais.*

Ajustements aux besoins réels.

Ajustement de frais de mission et de déplacement par suite de l'accroissement du nombre de stages.... + 10.000 NF.

En raison de l'évolution constante des techniques, des stages d'instruction et de perfectionnement sont organisés, chaque année, par l'école nationale de l'aviation civile pour les personnels de la Navigation aérienne.

Le programme des stages de 1960 rend nécessaire une augmentation des crédits de frais de déplacement de 10.000 NF. Cette mesure est gagée par une réduction de crédit au chapitre 31-21.

CHAPITRE 34-61. — *Bases aériennes. — Remboursement de frais.*

Ajustements aux besoins réels.

Incidence de la création d'une subdivision des bases aériennes en Polynésie. La construction actuellement entreprise de l'aérodrome de Tahiti-Faaa rend nécessaire la mise en place d'une subdivision des Bases Aériennes dont le noyau aura un caractère permanent, compte tenu de l'importance de l'aérodrome, future plaque tournante des voies aériennes transpacifiques.

Les dépenses de fonctionnement de la subdivision se monteront à :

— Chapitre 34-61. — Frais de mission.....	2.000 NF.
— Chapitre 34-62. — Dépenses de matériel...	7.500 —
— Chapitre 34-91. — Loyers des bureaux et logements du personnel.....	10.000 —
— Chapitre 34-93. — Dépenses de transmis- sion	500 —
	<hr/>
	20.000 NF.

CHAPITRE 34-62. — *Bases aériennes. — Matériel.*

— Incidence de la création d'une nouvelle subdivision des bases aériennes en Polynésie..... + 7.500 NF
(cf. chapitre 34-61).

— Incidence de la mise en service de nouvelles installations et de l'accroissement général du trafic.

Un certain nombre d'installations nouvelles seront mises en service en 1960 ; leur fonctionnement entraîne des dépenses supplémentaires :

- installations civiles de Bordeaux-Mérignac,
- bloc technique de Marseille-Marignane,
- extension de l'aérogare du Raizet,
- nouvelle aérogare du Lamentin,
- mise en service du bloc technique de Fort-Lamy,
- centres d'émissions et de réception de Brazzaville, Dakar, Fort-Lamy, Douala, Antanetibe,
- nouvelles stations météorologiques.

D'autre part la mise en service des nouvelles installations Outre-Mer entraîne l'affectation, hors métropole, d'un nombre plus important d'agents.

Le logement de ces agents ne pourra être entièrement assuré par les logements existants. On sera donc conduit à louer de nouveaux locaux d'habitation.

Enfin, l'accroissement général du trafic (9 % pour les passagers — 16 % pour le fret — 13 % pour les mouvements d'aéronefs) est également une cause de dépenses supplémentaires.

Les crédits supplémentaires dont l'ouverture est proposée s'analysent ainsi :

— Chapitre 34-62. — Dépenses de matériel.	+	200.000	NF.
— Chapitre 34-91. — Loyers.....	+	70.000	—
— Chapitre 34-93. — Dépenses de trans- mission	+	60.000	—
— Chapitre 35-61. — Entretien des aéro- dromes	+	270.000	—
Total	+	600.000	NF.

CHAPITRE 34-93. — *Remboursements à diverses administrations.*

1° Ajustements des crédits affectés aux remboursements à l'administration des P. T. T. :

— Incidence de l'organisation de l'U. I. R. (Uper Information Région) française..... + 1.400.000 NF.

La mise en service des appareils civils à réaction, volant à plus de 6.000 m dans l'espace jusqu'à maintenant réservée à la circulation des avions militaires, rend nécessaire le contrôle en vol de ces deux catégories d'avions.

A cet effet, une région supérieure de contrôle française (U. I. R.) est en cours d'organisation. Elle couvrira la région supérieure de vol des trois régions d'information de vol actuelles (Paris - Bordeaux - Aix-en-Provence).

L'organisation de l'U. I. R. exige :

1° La construction d'antennes avancées pour que la liaison air-sol soit assurée sur l'ensemble de la zone contrôlée ;

2° La création de quatre sections de coordination de la circulation aérienne générale placées auprès des centres opérationnels militaires radars ;

3° La mise en place de liaisons téléphoniques destinées au service fixe entre l'U. I. R.,

les sections de coordination, les centres de contrôle régionaux et les U. I. R. des Etats voisins.

Ces dernières dépenses se traduisent par la location de circuits P. T. T. nationaux et internationaux. La dépense supplémentaire prévue pour l'année 1960 s'élève à 1 million 400.000 NF.

— Incidence de la mise en service de nouvelles installations de la navigation aérienne. + 8.000 NF
(cf. chapitre 34-22).

— Incidence de la création d'une subdivision des bases aériennes en Polynésie. + 500 NF
(cf. chapitre 34-61).

— Incidence du transfert de l'Etablissement du matériel et des Centres Métropolitains du S. F. A. T. A. T. sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole + 14.060 NF
(le transfert a été rendu nécessaire par le regroupement dans la cité de la rue de la Convention des services de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens et du Groupement aérien. Ce dernier service occupait, en effet, des bureaux dans l'immeuble de la Météorologie Nationale).

2° Incidence de la mise en service de nouvelles installations et de l'accroissement général du trafic aérien. + 60.000 NF
(cf. chapitre 34-62).

CHAPITRE 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des Bases aériennes.

Incidence de la mise en service de nouvelles installations et de l'accroissement général du trafic aérien. + 270.000 NF
(cf. chapitre 34-62).

Ce chapitre concerne les travaux indispensables à l'entretien des immeubles et des bases aériennes.

Cet entretien, qui concerne toutes les installations de l'aéronautique civile en Métropole et Outre-Mer comprend, à la fois le menu entretien courant et les grosses réparations.

En réalité, l'amenuisement relatif des crédits d'entretien accordés par rapport aux besoins fait que la plus grosse partie des crédits du chapitre 35-61, en 1960, sera consacrée à assurer le petit entretien courant. Le nombre de travaux de grosses réparations (réfection de pistes, etc.), qui pourront être financés sur ces crédits sera faible de sorte qu'on risque d'être ultérieurement conduit à exécuter, sur les ouvrages qui continueront à se dégrader, des travaux plus importants devant alors être financés sur le budget d'équipement.

En effet, le trafic commercial sur les aérodromes français suit une loi de progression constante qui, pour ces dernières années, est de l'ordre de 10 % d'une année sur l'autre. Ce trafic s'effectue avec des appareils de plus en plus lourds, dont le poids et la capacité unitaire en passagers ont décuplé depuis vingt ans, augmentant ainsi en moyenne de 10 à 12 % par an. L'adaptation nécessaire de l'infrastructure, à cette évolution du progrès technique, devrait entraîner un accroissement annuel du capital « Bases aériennes » de plus de 12 % par an, uniquement par la transformation des aérodromes existants, sans création de terrains nouveaux. En fait, la valeur 1955 de ce capital ayant été estimée à au moins 1,3 milliard NF, les investissements nouveaux dépassent à peine 4,9 % de ce capital en moyenne chaque année, comme le montre l'énumération suivante :

— équipement de 1956.....	47 millions de NF ;
— équipement de 1957.....	75 millions de NF ;
— équipement de 1958.....	68 millions de NF ;
— moyenne annuelle	63 millions de NF.

Le maintien en état de ces ouvrages exigerait des crédits annuels d'entretien représentant 1,75 % en moyenne de la valeur à neuf des ouvrages. Les crédits d'entretien annuels auraient donc dû être de 22,7 millions de NF en 1955 et augmenter d'environ 1,1 million de NF chaque année, soit atteindre 26 millions de NF en 1958. Ils n'ont été que de 9,8 millions de NF, soit 37,5 % (27 % même si l'on tient compte des variations économiques géné-

rales qui se traduisent par l'indice I. N. S. E. E. du coût de la construction passé de 103 en 1955 à 142 en 1959).

Les prix unitaires caractéristiques des études de 1955-1956 seraient, en effet, à réévaluer d'après cet indice conformément au tableau suivant :

	VALEUR 1955	VALEUR 1959
Surfaces non revêtues diverses (plates-formes, bandes, etc.).....	0,026 NF/m ² .	0,036 NF/m ² .
Surfaces revêtues de toute nature (piste, voies, aires).....	0,50 NF/m ² .	0,70 NF/m ² .
Surfaces couvertes diverses.....	5,50 à 9,50 NF/m ² .	7,60 à 13,10 NF/m ² .

Si l'on applique aux surfaces recensées de chacun de ces trois types des prix unitaires moyens d'entretien extrêmement faibles, en ne prenant en considération que l'entretien des ouvrages essentiels (les équipements électriques par exemple n'étant pas nommément pris en compte) et en négligeant l'arriéré d'entretien, on détermine le calcul suivant :

SURFACES			PRIX		
Non revêtues	Revêtues.	Couvertes.	Extrêmes.	Moyens.	Totaux.
(En nouveaux francs.)					
<i>Métropole.</i>					
15.815 ha.			0,01 à 0,10 NF/m ²	0,01	1.600.000
	8,2 m ² .		0,50	0,50	4.000.000
		341.600 m ² .	5 à 25	8,50	2.900.000
<i>Outre-mer.</i>					
14.300 ha.			0,02 à 0,20	0,02	2.900.000
	7,4 m ² .		1	1	7.500.000
		230.000 m ² .	10 à 50	15	3.450.000
<i>Totaux.</i>					
30.115 ha.	15,6 m ² .	571.600 m ² .			22.350.000

La dotation prévue au projet de budget de 1960 permettra de disposer d'à peine 56 % des crédits dont le besoin est justifié, en dépit de l'inscription d'une autorisation nouvelle limitée à 270.000 NF en raison des impératifs budgétaires.

Dans ces conditions, le programme d'entretien de 1960 ne peut évidemment être conçu que comme suit :

— petit entretien superficiel des ouvrages supportant un gros trafic ou absolument liés à la sécurité élémentaire ;

— intervention limitée aux strictes réparations des seuls points intéressant la sécurité élémentaire pour les seuls ouvrages de deuxième rang (émissaires de drainage, plates-formes non revêtues, bandes d'envol, pistes de secours, clôtures, etc.) ;

— impossibilité totale, enfin, de procéder à une amélioration quelconque des ouvrages pour suivre au plus près l'évolution de la technique des aéronefs (par exemple stabilisation des accotements, protection des aires revêtues contre les hydrocarbures, amélioration des conditions physiologiques de travail dans les bâtiments techniques, etc.).

Là, encore, les investissements devront, dans un proche avenir, assurer, à des prix plus élevés, cette modernisation.

DÉPENSES EN CAPITAL

Nous avons examiné les conditions dans lesquelles les dépenses en capital pouvaient être comparées à la loi de programme relative à l'équipement économique général.

Le tableau ci-dessous fait ressortir le volume des dépenses prévues dans la loi de programme par rapport aux dépenses totales d'équipement inscrites dans le budget de 1960. Constatons qu'ici le Gouvernement a tenu compte de ses déclarations indiquant que la loi de programme n'était qu'un minimum par rapport aux crédits totaux. Nous pensons toutefois que pour certaines installations, et en particulier pour l'aménagement des bases destinées à recevoir des quadriréacteurs, ces crédits sont encore très insuffisants.

EQUIPEMENT DES AEROPORTS	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En millions de francs actuels.)			Pourcentage
	Loi de programme (tranche 1960).	Autres opérations nouvelles 1960.	Total 1960.	Loi de programme. Total 1960.
<i>Métropole.</i>				
Télécommunications	1.430	400	1.830	78
Circulation aérienne.....	510	260	770	66
Météorologie	500	200	700	71
Totaux pour la métropole.	2.440	860	3.300	74
<i>Outre-mer.</i>				
Télécommunications	560	820	1.380	40
Circulation aérienne.....	90	470	560	16
Météorologie	200	600	800	25
Totaux pour l'outre-mer..	850	1.890	2.740	31
Totaux généraux.....	3.290	2.750	6.040	54

AMENAGEMENT DES BASES

Nous avons déjà abordé ce sujet lors de notre rapport sur la loi de programme.

Les questions complémentaires que nous traitons ci-dessous permettent d'établir une physionomie du programme d'action de l'aviation civile.

Le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale a établi le programme de travaux de son budget 1960 en fonction des trois considérations principales suivantes :

1° En dehors de toute hypothèse de modification dans la technique du véhicule aérien, l'équipement des terrains civils de la France métropolitaine et d'outre-mer doit être maintenant adapté à l'augmentation incessante du trafic. Le programme retenu de ce chef n'a d'ailleurs pour but que de faire face aux insuffisances les plus criantes ;

2° La mise en service déjà effectuée sur les lignes commerciales du biréacteur moyen courrier « Caravelle » rend nécessaire certaines adaptations d'infrastructure en France métropolitaine et en Afrique du Nord ;

3° Enfin, la desserte par des quadriréacteurs commerciaux de certains aéroports métropolitains et d'un certain nombre d'aéroports d'outre-mer oblige à des renforcements, à des allongements ou à des constructions de pistes pouvant accepter ces nouveaux aéronefs.

Dans certains cas, la réalisation des travaux exécutés en application des critères 2° et 3° entraîne automatiquement pour des terrains considérés, une amélioration moins importante qui serait tout de même nécessaire en vertu des principes évoqués au 1°.

L'application de ces critères conduit à prévoir les principales opérations suivantes :

I. — *Amélioration ou modernisation liée au trafic actuel.*

Pour la France métropolitaine les insuffisances les plus sérieuses s'appliquent presque exclusivement aux bâtiments : de nombreux blocs techniques et aérogares sont actuellement constitués par des bâtiments provisoires arrivés à bout d'usage et absolument insuffisants en surface et en commodités pour le trafic actuel.

Les installations de Nice ont été mises en service l'an passé, celles de Bordeaux le seront début 1960. Le nouveau Budget permettra d'achever celles des aérodromes d'Ajaccio, Bastia, Dinard, Marseille, Nantes, Toulouse, dont la construction est en cours avec la participation des Chambres de Commerce concessionnaires. Certains terrains ont également besoin de voir moderniser des Centrales électriques datant de plusieurs années et qui ne sont plus adaptées au trafic (Nice).

De même *en Algérie* doivent être entreprises en 1960 la reconstruction de la piste Nord-Sud de Bône et celle de la piste Est-Ouest d'Alger. D'autre part, les travaux de construction des installations civiles (bloc technique et aérogare) d'Oran commencés en 1959 vont être poursuivis et leur achèvement est prévu pour le début de 1961.

En Afrique Noire, les pistes de plusieurs terrains non appelées à recevoir des quadriréacteurs doivent cependant être renforcées (car elles donnent des signes inquiétants d'insuffisance) ou allongées pour les aéronefs classiques de tonnage toujours croissants : Bamako, Cotonou, Libreville, Ouagadougou.

Outre-mer également, d'autres terrains ne possédant que des blocs techniques et des aérogares provisoires sont à équiper en bâtiments modernes et ce, indépendamment de tout changement dans la nature des aéronefs. Les travaux correspondants seront entrepris en 1960. Citons les blocs techniques et aérogares de Brazzaville, Fort-de-France, Lomé, Djibouti et Pointe-Noire, les blocs techniques de Dakar, Niamey et Tontouta (Nouvelle-Calédonie).

II. — *Équipement pour la desserte par biréacteurs.*

Le moyen courrier « Caravelle » se contente souvent des équipements actuels ou rénovés comme il vient d'être dit au paragraphe I. Sa mise en service rend cependant nécessaires l'allongement d'une piste à Lyon, le renforcement d'une piste à Bordeaux et l'agrandissement des aires de stationnement des aérodromes d'Alger et d'Oran. Enfin, la mise en service des « Caravelle » exige que les nouvelles pistes prévues à Alger et Bône (voir plus haut) aient une longueur d'au moins 2.000 mètres, supérieure à celle des anciennes pistes.

III. — *Équipement pour l'emploi des quadriréacteurs.*

Cet équipement qui donne lieu en 1959 à la mise en service des pistes d'Orly, le Bourget, Douala, Dakar et Tontouta consiste essentiellement :

En allongements de pistes existantes :

En Métropole : à Marseille et Nice, dont les travaux seront commencés en 1960.

En Outre-Mer : à Abidjan, Brazzaville, Fort-Lamy, Niamey et Pointe-à-Pitre où les travaux seront terminés en 1960 et 1961. En outre, pour Djibouti et Tananarive, il est prévu en 1960 des crédits destinés à l'exécution des travaux préparatoires aux allongements proprement dits qui ne seront entrepris qu'en 1961.

Enfin, on terminera début 1961 la construction d'une piste de 3.200 mètres et les installations techniques et commerciales correspondantes de l'aérodrome de Papeete.

Le tableau ci-après expose le plan de réalisation de ce programme.

*
* *

Il faut noter que les prévisions budgétaires ci-dessus développées ne concernent pas l'équipement de l'Aéroport de Paris dont les travaux sont financés sur crédits d'emprunt : 1959 vient de voir mettre en service la déviation de la route nationale n°7 et la nouvelle piste de 3.300 mètres pour quadriréacteurs. Avant la fin de l'année, la piste pour quadriréacteurs du Bourget sera achevée.

Le début de l'année 1960 verra se terminer à Orly la construction du hangar destiné aux quadriréacteurs de la Compagnie nationale « Air France » et de la T. A. I., et au Bourget celui destiné aux quadriréacteurs de l'U. A. T. ; la fin de l'année 1960 correspondra à peu près à l'achèvement de la nouvelle aérogare d'Orly (qui sera l'une des étapes essentielles de l'équipement de cet aérodrome), ainsi qu'à la mise en service des modernisations de l'aérogare du Bourget.

Aérodromes d'intérêt général.

ETAT. — Programme des travaux de piste dont la réalisation est liée à la mise en service des quadriréacteurs.

1	AERODROMES 2	LONGUEUR antérieure de la piste. 3	TRAVAUX à exécuter. 4	LONGUEUR prévue. 5	DATE d'achèvement des travaux. 6	OBSERVATIONS 7
I. — Métropole.....	Paris-Orly.....	2.400 m (N.-S.) et 2.120 m.	Prolongement de la piste E.-W.	3.300 m.	Terminée.	
	Paris - Le Bourget	1.963 m (E.-W.).	Nouvelle piste E.-W.	3.000 m.	Sera mise en service en 1960.	
		2.395 m (N.-S.).	Prolongement de 270 m de la piste N.-S.		Terminée.	
	Marseille - Mari- gnane	2.390 m.	Prolongement par remblai dans l'étang.	2.790 m.	Courant 1961.	
	Nice - Côte d'Azur	2.200 m.	Prolongement par remblai en mer et protection.	2.600 m.	Fin 1961.	
II. — Algérie.....	Alger - Maison- Blanche.	2.430 m.	La piste en service a des caractéris- tiques suffisan- tes mais la construc- tion d'une seconde piste de 2.000 m est in- dispensable aux besoins de l'en- semble du trafic.	2.430 m (S.-W - N.-E.). 2.000 m (E.-W.).	Nouvelle piste sera terminée courant 1961.	

1	AERODROMES 2	LONGUEUR antérieure de la piste. 3	TRAVAUX à exécuter. 4	LONGUEUR prévue. 5	DATE d'achèvement des travaux. 6	OBSERVATIONS 7
III. — Etats de la Communauté ou associés à la Communauté.	Dakar-Yoff.....	2.400 m et 2.300 m (inextensi- bles et résis- tance insuffi- sante).	Piste neuve.	2.900 m.	Pratiquement terminée.	Parachèvement en cours. Balisage provisoire mis en place fin 1959. Balisage définitif courant 1960.
	Abidjan.....	2.200 m.	Allongement et renforcement.	2.700 m.	1 ^{er} juin 1960.	Travaux en cours.
	Niamey.....	2.100 m. + 2 prolonge- ments occa- sionnellement roulables.	Allongement et renforcement.	2.420 m + 2 POR de 300 m et 200 m.	1 ^{er} juin 1960.	Travaux renforcement 800 premiers mètres piste ne seront peut-être pas ache- vés à cette date mais ce fait n'est pas incompati- ble avec la réception des quadriréacteurs.
	Brazzaville....	2.300 m.	Allongement.	3.300 m.	2.800 m. novembre 1960, 3.300 m.	Marché passé.
	Fort-Lamy.....	2.300 m.	Allongement.	2.800 m.	Juin 1961.	Terrassements achevés.
	Arivonimamo..	2.300 m.	Allongement et renforcement.	2.650 m.	Fin 1961.	Approvisionnement des ma- tériaux en 1960.
	Majunga.....	»	Piste neuve.	2.000 m.	1.500 m début 1960, 2.000 m fin 1961.	Aérodrome destiné au dé- routement.
IV. — Etats associés à la Com- munauté	Douala.....	2.400 m (mauvais état).	Piste neuve.	2.850 m.	Terminé.	Balisage terminé en février 1960. Ligne d'approche en juillet 1960.
V. — Territoires d'outre-mer....	La Tontouta ...	1.800 m.	Allongement et renforcement.	2.400 m.	Terminé.	
	Tahiti-Faaa....	»	Piste neuve.	3.200 m.	1.800 m octobre 1960, 3.200 m début 1961.	Travaux en cours.
VI. — Départements d'outre-mer.	Pointe-à-Pître, le Raizel.....	1.770 m.	Allongement et renforcement.	2.850 m.	2.100 m avril 1960, 2.850 m septembre 1960.	Travaux en cours.

*
* *

Nous avons pensé qu'il était intéressant de donner une série de renseignements concernant les points particuliers qui peuvent ne pas figurer dans le budget, mais qui n'en sont pas moins essentiels pour le fonctionnement même de l'aviation civile.

En dehors de son budget propre de fonctionnement, en dehors de la construction des bases et de la météorologie, un certain nombre de tâches sont accomplies soit par le Ministère des Travaux publics, soit par la Compagnie Air France ou même des compagnies privées et nous estimons que c'est à l'occasion de ce budget que nous devons examiner la politique générale suivie dans ces différentes matières.

FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT

Le personnel navigant professionnel des Compagnies aériennes comprend les catégories ci-après :

- Pilotes professionnels.
- Pilotes professionnels de 1^{re} classe.
- Pilotes de ligne.
- Navigateurs.
- Mécaniciens navigants.
- Radionavigants.
- Hôtesse et stewards.

La formation des *pilotes professionnels*, nécessaires pour satisfaire aux demandes du travail aérien et du transport aérien sur appareils légers, ne présente aucune difficulté. Le degré d'expérience et d'habileté des anciens pilotes militaires est largement suffisant, il est seulement indispensable qu'ils réussissent aux épreuves théoriques des examens. Le nombre des candidats reçus à chacune des sessions couvre les besoins.

Les pilotes professionnels de 1^{re} classe (commandants de bord dans le transport ou le travail aérien sur appareils de moins de 14 tonnes ou copilotes sur avions plus lourds) sont formés dans les stages organisés soit par le Centre d'Essais en Vol, soit par le Centre de Saint-Yan. Ils proviennent également de l'Ecole des pilotes de ligne gérée par la Compagnie nationale Air France (candidats n'ayant pu obtenir la licence de pilote de ligne mais recevant toutefois celle de pilote professionnel de 1^{re} classe).

Pilotes de ligne.

Le décret n° 55-32 du 7 janvier 1955, relatif aux obligations imposées dans l'intérêt général à la Compagnie nationale Air France, permet de confier à celle-ci la mission de former les pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble des Compagnies françaises de transport aérien, dans le cadre de contrats spécialement établis à cet effet.

Tel est l'objet du contrat conclu le 20 septembre 1955 entre le Ministre chargé de l'Aviation marchande et la Compagnie nationale, contrat actuellement en cours de révision. Les dépenses sont prises en compte par l'Etat.

Les candidats proviennent de trois sortes de recrutement, respectivement désignées A, B et C-Ti.

1. *Formation A :*

La catégorie A correspond à la formation dite *ab initio* dont la durée totale est de trente mois à trois ans.

L'Ecole des pilotes de ligne, gérée par Air France, a ainsi reçu deux groupes de candidats : cycles d'instruction respectivement dénommés A1 et A2, d'une vingtaine d'élèves chacun.

Ceux-ci ont été choisis parmi les jeunes gens possédant le baccalauréat « mathématiques élémentaires », répondant à une visite médicale très sévère et dont les aptitudes ont été reconnues au cours d'une période de sélection de deux mois.

Le stage A1 a commencé fin 1956 et le A2 fin 1957 ; ils se termineront respectivement au début et à la fin de 1961.

Lorsque les élèves auront terminé le cycle d'instruction et passé la totalité des examens de la licence de pilote de ligne, ils devront accomplir leur service militaire et c'est seulement au moment où ils seront libérés de leurs obligations militaires, au sein du personnel navigant de l'Armée de l'Air, qu'ils rejoindront les Compagnies de transport aérien.

Le recrutement de type A, tel qu'il était assuré jusqu'à présent, en totalité, par l'Ecole des pilotes de ligne gérée par Air France, a été suspendu et remplacé par un nouveau système, défini par un arrêté du 13 octobre 1959 (*Journal officiel* du 28 octobre 1959).

Dans ce système, l'Ecole nationale de l'Aviation civile assure la totalité de la formation théorique, le Service de la Formation aéronautique du travail aérien et des transports (Centre de Saint-Yan) étant chargé de la formation en vol jusqu'à l'obtention de la licence de pilote professionnel (entraînement monomoteur) et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe (entraînement bimoteur et vol aux instruments). C'est seulement au moment où les élèves seront détenteurs de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe qu'ils passeront à l'Ecole des pilotes de ligne pour terminer le cycle d'instruction. Il est cependant envisagé de leur faire accomplir leur service militaire, dans les cadres du personnel navigant, afin d'accroître leur expérience, avant de les admettre à l'Ecole des pilotes de ligne.

2. *Formation B :*

Elle recrute par concours parmi les pilotes ayant déjà une certaine expérience aéronautique, c'est-à-dire une grosse majorité parmi les pilotes militaires de moins de 28 ans.

Les stages durent environ 20 mois, les élèves subissent en cours d'instruction les examens pour l'obtention de la licence de pilote professionnel, de professionnel de 1^{re} classe et enfin de pilote de ligne.

L'entraînement se divise schématiquement en trois phases : début sur monomoteur et bimoteur léger, entraînement au vol aux instruments sur DC 3, formation quadrimoteur et entraînement en ligne sur quadrimoteur.

Les stages catégorie B ont été suspendus en 1959 du fait que les besoins en pilotes de ligne sont, pour l'immédiat, satisfaits.

3. *Formation C-Ti :*

Il s'agit de pilotes professionnels de 1^{re} classe en service dans les Compagnies à titre de copilotes, choisis par le Conseil de perfectionnement de l'Ecole des pilotes de ligne suivant leurs aptitudes générales et à la suite d'un examen de leurs connaissances d'ordre technique et scientifique.

Les intéressés sont admis à l'Ecole pendant une période de 4 mois au cours de laquelle ils préparent uniquement la partie théorique de la licence de pilote de ligne (partie du stage dénommée « C »).

Seuls les candidats reçus aux examens théoriques sont admis à poursuivre l'entraînement en vol (rappel bimoteur — vols aux instruments, puis quadrimoteur — formation en ligne) au terme duquel ils subissent les épreuves pratiques de la licence de pilote de ligne. La durée totale de l'entraînement en vol est de 8 mois environ (partie du stage dénommée « Ti »).

Compte tenu des résultats particulièrement satisfaisants (70 à 100 % de réussite) et des besoins actuellement limités, les cycles C-Ti, comprenant un nombre restreint de pilotes, sont poursuivis de préférence aux cycles d'instruction de catégorie B.

En résumé, l'Ecole des pilotes de ligne subventionnée par l'Etat et gérée par Air France pour les besoins de l'ensemble des Compagnies françaises de transport aérien continuera d'assurer la formation pratique des pilotes de ligne des catégories « B » et « C-Ti » et le second stade de la catégorie « A » dont le premier stade (Pilote professionnel et qualification de vol aux instruments) sera confié au Centre national de Saint-Yan.

Il convient d'ajouter que la transformation éventuelle en copilotes de certains radionavigants et mécaniciens navigants de la Compagnie nationale Air France sera assurée par l'Ecole du Bourget, ceux d'autres Compagnies pourront être confiés au Centre de Saint-Yan (les copilotes recevant la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe comportant la licence de pilote professionnel à laquelle s'ajoute la qualification de vol aux instruments).

Le contrat passé entre l'Etat et la Compagnie Air France pour la formation du personnel navigant, appelle plusieurs observations :

— la première consiste dans le fait que dans tous les pays du monde ou presque, la formation des pilotes est confiée à des compagnies nationales ou privées qui, seules, possèdent les appareils et éventuellement les moniteurs capables de distribuer cet enseignement ;

— en second lieu la formation donnée par la Compagnie Air France dans son école des pilotes de ligne donne satisfaction et aucune critique n'a été enregistrée émanant des pouvoirs publics ou des compagnies privées qui font appel à eux ;

— en troisième lieu, la formation et l'entraînement sur les nouveaux quadriréacteurs ont été jugés impossibles à exécuter à Orly toujours en raison de l'encombrement des abords de cet aéroport.

C'est la raison pour laquelle cet entraînement a été décidé à Dakar qui, malgré l'éloignement, mais en raison même de la situation climatologique très favorable dans cette zone, permet finalement d'arriver à des résultats aussi favorables sinon meilleurs qu'à Orly.

Enfin le décret du 30 septembre 1953, modifiant la loi du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale, a posé le principe de la passation entre l'Etat et Air France de contrats définissant, d'une part, les obligations d'intérêt général imposées à la Compagnie et, d'autre part, les modalités de la contribution financière que les Pouvoirs Publics lui fournissent en contre-partie.

Le décret d'application du 7 janvier 1955 a précisé l'objet de ces contrats.

Le contrat relatif à la formation de personnels navigants s'inscrit dans ce cadre général.

Ce contrat fixe les conditions dans lesquelles la Compagnie nationale assure, pour le compte de l'Etat, la formation des pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble du transport aérien français (Air France et Compagnies privées françaises).

Le contrat initial, signé le 20 septembre 1955, modifié à diverses reprises par voie d'avenants au cours des années suivantes, doit être remplacé prochainement — les principes demeurant inchangés — par un nouveau contrat, en harmonie avec le régime actuel de la formation de base des pilotes tel qu'il a été précisé par le décret du 13 octobre 1959.

Il convient de noter que le contrat relatif à la formation des personnels navigants ne concerne en rien l'activité propre d'Air France, qui est l'exploitation commerciale de lignes aériennes.

En fait, ce contrat peut, en quelque sorte, s'analyser comme une charge de l'Etat au titre de l'Enseignement technique.

Les frais exposés par la Compagnie Air France au titre de la formation des personnels navigants sont remboursés par l'Etat sur la base d'un compte spécial tiré de la comptabilité analytique d'exploitation de la Compagnie.

De 1955 à 1958, le coût de l'instruction a évolué de la manière suivante :

1955	543.843.000 francs.
1956	814.661.000 —
1957	704.192.000 —
1958	686.353.000 —

Pour 1959 et 1960, les estimations sont les suivantes :

1959	821.152.000 francs.
1960	749.477.000 —

Le coût de la formation d'un pilote de ligne, appartenant au recrutement B, c'est-à-dire issu de l'Armée de l'Air et déjà titulaire d'un certain nombre d'heures de vol au moment de sa prise en charge, est d'environ 11.700.000 francs.

Il importe enfin de rappeler que, si les dépenses entraînées par la mission d'enseignement technique ainsi remplie par Air France à la demande de l'Etat sont prises en charge par le budget de l'Aviation civile, par contre, la Compagnie continue à supporter les frais afférents à la qualification sur appareils qui ont évolué de la manière suivante au cours des années correspondantes :

1955	601.041.000 francs.
1956	934.739.000 —
1957	1.710.368.000 —
1958	1.465.582.000 —

Les estimations pour 1959 et 1960 sont respectivement de : 1.940.071.000 francs et 3.874.967.000 francs.

Ce dernier chiffre, concernant l'exercice 1960, marque l'effort considérable que suppose la qualification des équipages sur Boeing et Caravelle. Sur une dépense globale de l'ordre de 3.900 millions, plus de 2 milliards représentent d'ailleurs des frais de premier établissement qui doivent être amortis sur les exercices suivants, la somme laissée à la charge de l'exercice 1960 représentant l'effort de qualification correspondant à l'exploitation de l'année 1960.

Autres spécialités.

Les catégories autres que celles de pilotes n'offrent pas de difficulté particulière de formation : l'Ecole nationale de l'Aviation civile prépare à la partie théorique des licences de navigateur et de radionavigant et Air France assure spécialement l'instruction théorique et pratique des mécaniciens navigants. Les différentes Compagnies se chargent en outre de l'entraînement en vol, qui peut être effectué sur la ligne, des navigateurs et des radionavigants. Le personnel complémentaire de bord (hôtesses et stewards) est également instruit par les Compagnies qui l'utilisent.

On note cependant que les effectifs en radionavigants et mécaniciens navigants étant actuellement surabondants, leur formation a été provisoirement suspendue.

*
* *

Des modifications profondes ont été apportées dans la formation aérotechnique et le sport aérien.

1° Six centres nationaux sont seulement maintenus :

Pour le vol à moteur :

— le Centre de Saint-Yan chargé de la formation des pilotes professionnels et leur préparation à la carrière de pilote de ligne ;

— le Centre de Carcassonne chargé du perfectionnement des pilotes privés d'avion ;

— le Centre de Challes-les-Eaux chargé de la formation des instructeurs de pilotage (avion et planeur).

Pour le vol à voile :

— le Centre de la Montagne-Noire (Haute-Garonne) chargé du perfectionnement des pilotes de planeur ;

— le Centre de Saint-Auban-sur-Durance chargé de la préparation à la performance ;

— le Centre de Challes-les-Eaux (déjà cité).

Pour le parachutisme :

— le Centre de Biscarrosse chargé du perfectionnement des parachutistes privés et de la formation d'instructeurs de parachutisme.

2° Les brevets de pilote privé de planeur ou d'avion, les brevets de parachutisme privés sont délivrés par l'Aéro-Club de France par délégation du Ministre des Travaux publics et des Transports. Ces brevets sont passés devant des examinateurs, dans les aéro-clubs ou centres interclubs. Les Centres nationaux n'ont aucun rôle dans la délivrance des brevets.

3° L'aide apportée par l'Etat aux Aéro-clubs consiste essentiellement dans les primes et subventions en espèces suivantes :

Détaxe de l'essence. — Nous consacrons plus loin un chapitre spécial à cette importante question.

Primes à l'heure de vol en faveur des élèves pilotes de moins de 21 ans dans les aéro-clubs. — Ces primes prévues par la loi du 5 novembre 1950 varient de 1.000 à 2.000 francs par heure de vol suivant la puissance de l'appareil utilisé.

Subventions de fonctionnement aux Centres inter-clubs de vol à voile et de parachutisme. — Les Centres inter-clubs de vol à voile et de parachutisme reçoivent des subventions de fonctionnement en espèces proportionnelles à leur activité estimée d'après un barème de points. Le crédit global consacré à cette mesure en 1959 a été de 36 millions.

Primes d'achat. — Les primes d'achat créées par le décret du 28 janvier 1954 s'appliquent aux avions achetés neufs par les aéro-clubs. Elles ont été étendues aux planeurs et aux parachutes de saut en 1958.

Le montant de ces primes est au maximum de :

— 40 % du prix d'achat pour les avions quand il s'agit d'un club agréé, 15 % pour les autres bénéficiaires ;

— 60 % pour les planeurs et parachutes quand il s'agit d'un club agréé, 30 % quand il s'agit d'un autre bénéficiaire.

Subventions aux associations ou personnes qui entreprennent l'aménagement d'un aérodrome destiné à l'aviation légère. — Le montant de ces subventions instituées par le décret du 29 avril 1957

est au maximum de 30 % (exceptionnellement 50 %) des dépenses engagées par le bénéficiaire. Cette mesure n'a pas encore reçu d'application pratique dans l'attente de la mise au point des modalités d'examen des demandes qui fait l'objet d'un texte en cours d'étude. Les autorisations de programme accordées depuis 1956 pour ces subventions s'élèvent à 95 millions.

ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

I. — La construction des bâtiments définitifs de l'E. N. A. C. est à l'étude depuis 1950, date à laquelle, pour la première fois, des crédits furent inscrits au Budget d'équipement à cette fin.

Les bâtiments actuels de l'école n'ont, en effet, jamais eu qu'un caractère tout provisoire ; leur mode de construction rend leur entretien très onéreux, leur dispersion sur le terrain d'Orly ne permet pas une organisation rationnelle des services de l'école, et le gardiennage en est coûteux ; enfin le développement des installations de l'école, auquel la pousse l'ampleur croissante de la tâche qui lui est confiée, est toujours freiné par le souci de ne pas gaspiller les deniers de l'Etat en les consacrant à des constructions provisoires.

Le maintien de l'école à son emplacement actuel constitue, d'autre part, un obstacle sérieux à la réalisation du plan de masse de l'aéroport d'Orly. Aussi l'aéroport de Paris demande-t-il avec insistance qu'aucun retard ne soit plus apporté à la mise en chantier des nouveaux bâtiments de l'école.

II. — De nombreux emplacements possibles (1) ont été successivement étudiés par l'école : Issy-les-Moulineaux, Rungis, divers terrains situés à l'intérieur de l'emprise des aéroports d'Orly et du Bourget, ou dans leur voisinage immédiat : Thiais, Cormeille-en-Parisis, Buc, et enfin Toussus-le-Noble où un terrain domanial convenant parfaitement bien à l'E. N. A. C. serait immédiatement disponible au Nord de l'aérodrome.

(1) Tous situés dans la région parisienne ; envisager toute autre implantation serait condamner l'école ; c'est la conclusion de toutes les études de fond entreprises en vue d'aboutir à une décision quant à l'implantation de l'E. N. A. C. ; le Comité de décentralisation a reconnu dans son rapport général le bien-fondé de cette thèse, et M. le Ministre des Travaux Publics l'a approuvée le 20 novembre dernier.

III. — Les raisons qui militent en faveur de ce dernier terrain — et qu'aucun de ceux énumérés précédemment ne réunissait — peuvent être résumées ainsi :

- aucun achat de terrain à envisager ;
- prise de possession immédiate du terrain ;
- terrain en friche et très probablement impropre à la culture ;
- terrain facilement accessible depuis Paris et permettant les va-et-vient quotidiens nécessaires au fonctionnement de l'Ecole ;
- proximité suffisante de l'Aéroport d'Orly pour répondre aux besoins de l'E. N. A. C. ;
- excellents dégagements propices à l'installation de matériels de Télécommunications ou d'Aides à la Navigation à des fins pédagogiques ou d'expérimentation ;
- installation en lisière d'un aérodrome : ce qui donnera diverses facilités à l'Ecole pour améliorer l'enseignement qu'elle délivre ;
- cet emplacement offre enfin à l'E. N. A. C. un cadre qui lui permettra de faire honneur à sa mission et lui donnera de suffisantes possibilités d'expansion dans le cas où, en sus d'une participation déjà très importante à l'œuvre de Coopération technique entreprise par la France, s'ajouteraient des activités européennes ou liées au développement de la Communauté.

IV. — Les dépenses entraînées par la construction des bâtiments définitifs de l'E. N. A. C. peuvent être estimées à 1.700 millions environ.

Ce chiffre a été calculé d'après l'estimation sommaire faite le 11 mars dernier par les architectes chargés de la construction de la nouvelle Ecole, elle-même basée sur la dernière édition du « programme des besoins » de l'E. N. A. C., en date du 24 février 1959. Il faudrait le majorer du montant de divers travaux d'installations (1) dont l'évaluation est encore difficile actuellement.

(1) Equipements spéciaux des locaux techniques et transfert des installations actuelles, auxquels s'ajouteraient environ 100 millions de travaux de nivellement et drainage du terrain, et de branchements, réseaux d'évacuation et travaux de voirie extérieurs au terrain de l'Ecole.

L'Ecole dispose d'ores et déjà pour cette construction de 420 millions de crédits d'engagements inscrits à l'article 2 du chapitre 56-40 du Budget d'Equipement, ainsi que d'un crédit de 60 millions qui avait été prévu à l'article 1^{er} du même chapitre pour l'achat d'un terrain.

DETAXE DE L'ESSENCE

Nous devons souligner combien les méthodes qui sont utilisées pour la détaxe de l'essence risquent d'entraîner des difficultés à la fois pour les constructeurs, pour le fonctionnement des aéro-clubs, et en particulier pour la Compagnie Air-Inter.

En effet, les crédits sont attribués *in globo*, ce qui amène en réalité à n'effectuer une détaxe que des 76/140 de ce qui avait été envisagé.

Nous pensons qu'il s'agit là d'une mesure néfaste et qui risque de nuire aux différentes parties prenantes et tout particulièrement aux aéro-clubs qui sont pourtant à l'origine de la formation primaire des pilotes, et à l'avenir problématique mais souhaitable des lignes intérieures.

Les considérations ci-dessous expliquent le mécanisme de cette détaxe qui devrait être de 1.400 millions de francs actuels et qui n'est que de 760 millions de francs actuels.

L'article 48 de la loi n° 55-359 du 3 avril 1955 relative aux comptes spéciaux du Trésor a institué, à compter du 1^{er} janvier 1955, un dégrèvement de la taxe intérieure de consommation prévue à l'article 265 du Code des Douanes en ce qui concerne les carburants consommés par l'aviation civile pour les essais de moteurs ou des vols ne donnant pas droit à l'avitaillement en franchise.

Ce principe posé, l'économie du système est la suivante :

— un décret contresigné par le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics fixe les taux, conditions et limites de ce dégrèvement ;

— les crédits nécessaires sont inscrits au budget des charges communes et transférés au budget de l'Aviation civile par arrêté du Ministre des Finances ;

— le S. G. A. C. C. procède, sur justifications, au remboursement.

Les textes d'application.

Un premier décret d'application est intervenu le 11 août 1955 fixant le taux, les conditions et les modalités du dégrèvement. Le taux retenu correspondait au montant de la taxe intérieure alors en vigueur.

Le mécanisme retenu conférant à toutes les catégories de bénéficiaires un droit égal au remboursement intégral des taxes acquittées ne pouvait fonctionner que dans la mesure où les crédits ouverts chaque année étaient assez largement calculés pour avoir, en fait, un caractère évaluatif.

Le système a pu fonctionner sur ces bases jusqu'en 1957.

Le montant de la taxe intérieure avait entre temps subi plusieurs augmentations. D'autre part le volume des crédits ouverts ne permettait plus de satisfaire toutes les demandes de remboursement.

C'est ainsi qu'il est apparu nécessaire, pour rendre à la mesure prévue par la loi toute son efficacité et éviter une dispersion des moyens, de modifier la réglementation de manière à rendre possible une discrimination en faveur des besoins jugés prioritaires. C'est à ce souci que répond le décret n° 58-230 du 6 mars 1958 encore en vigueur.

Ce texte porte le dégrèvement à un taux correspondant à celui de la taxe intérieure et dispose qu'il ne sera accordé « qu'à concurrence des crédits votés chaque année et dans la limite d'un contingentement en volume fixé, pour chaque catégorie de bénéficiaires, par décision conjointe du Ministre des Travaux publics et du Ministre des finances ».

Mesures d'application en 1958 et 1959.

Les crédits disponibles en 1958 et 1959 ont été répartis de la manière suivante entre les diverses catégories de bénéficiaires (en millions de francs) :

	1958	1959
a) Compagnies de navigation aérienne (lignes intérieures, travail aérien)	329	211
b) Constructeurs et Réparateurs de matériel aéronautique à l'exclusion des Compagnies de navigation aérienne (essais)	117,8	176,5
c) Centres d'Etat et aéro-clubs	229,7	280
	676,5	667,5

Ces contingents ont été établis de manière à couvrir intégralement les besoins de la catégorie a) considérés comme prioritaires. Il a été en effet admis que l'établissement d'un réseau aérien intérieur était subordonné au dégrèvement intégral des carburants consommés.

Les contingents assignés aux catégories b) et c) n'ont par contre permis de ne satisfaire que partiellement les besoins exprimés.

Perspectives pour 1960.

Sur la base des taux de dégrèvement actuellement en vigueur (61,73 F par litre d'essence ; 7,94 F par litre de kérosène) la couverture intégrale des besoins aurait exigé, pour 1960, l'ouverture d'un crédit de l'ordre de 1.400 millions de francs actuels.

Cette évaluation a été établie, lors des travaux budgétaires, en fonction des hypothèses suivantes :

	Francs actuels.
— Lignes intérieures régulières : reconduction du programme d'exploitation adopté en 1958. — Adjonction d'une liaison transversale Lille-Lyon-Bordeaux ou Nice.....	340 millions.
— Travail aérien (activité accrue de 15 % par rapport à 1959).....	60 —
— Constructeurs et réparateurs (activité accrue de 15 % par rapport à 1959).....	200 —
— Centres d'Etat et aéro-clubs (activité accrue de 10 % par rapport à 1959).....	440 —
— Essais en vol, entraînement.....	360 —
	1.400 millions.

Le projet de loi de Finances pour 1960 prévoit l'ouverture d'un crédit de 760 millions de francs actuels (Budget des charges communes. Finances et Affaires économiques. Chapitre 44-96).

La répartition des crédits votés par le Parlement interviendra dans les premiers mois de l'année prochaine.

Elle sera fonction, notamment, du programme d'exploitation qui aura été adopté d'ici là en ce qui concerne le réseau intérieur.

EXPLOITATION DU CENTRE POSTAL METROPOLITAIN

Le transport par avion de la poste à l'intérieur de la Métropole est effectué depuis 13 ans par un centre d'exploitation particulier d'Air France.

Depuis 10 ans, le prix de revient de la lettre transportée n'a pratiquement pas varié ; il est resté voisin de 1 franc.

Cela a été possible, malgré une diminution quasi constante de la valeur de la monnaie, grâce à une amélioration des prix de revient de ce centre, à une utilisation plus intense des appareils et à leur meilleur chargement, lui-même certainement dû au développement du transport de la poste par avion.

Dans le même temps et probablement devant l'augmentation de ses charges en général, l'Administration des P. T. T. s'est

vu dans l'obligation de relever de 5 francs à 25 francs le montant du timbre pour une lettre de 20 grammes.

Il est certain que, Air France travaillant en régie, sans bénéfice, avec seulement 0,6 % de frais généraux, maintenant en outre son prix de revient, a permis à l'Etat ou aux usagers d'effectuer des économies.

Ces économies pour l'Etat ou la collectivité ne sont pas négligeables puisqu'en 1959, il sera transporté 1 milliard de lettres représentant une facturation à l'Etat de 1 milliard de francs.

AIR-INTER

Lors du budget que nous avons présenté — budget de 1958 — nous avons fait des réserves sur la rentabilité des lignes d'Air-Inter et nous émettions des doutes quant à la pérennité de cette Compagnie, non pas que nous ne souhaitions le développement des lignes intérieures françaises, mais nous soulignions que l'exiguïté relative du territoire français, la durée du transport et des formalités entre aéroports et villes rendaient cette exploitation difficile, tant que nous n'aurions pas d'appareils susceptibles de se poser sur n'importe quel terrain. Les faits nous ont malheureusement donné raison. Cependant, nous devons souligner ce qui a été fait.

L'effort important consenti en 1958 pour développer le réseau des lignes aériennes métropolitaines avait été marqué par deux initiatives destinées, la première à faciliter la solution des problèmes posés par les transports aériens intérieurs tant sur le plan de la concurrence entre compagnies aériennes françaises que sur celui de leur coordination avec les transports terrestres, la deuxième à améliorer la rentabilité des transports intérieurs en réduisant leur coût :

— la société, Air-Inter, avait été constituée, au capital de laquelle ont été associés la S. N. C. F., les principales compagnies aériennes, des transporteurs routiers, des groupes bancaires et, pour une faible part, la Caisse des Dépôts.

Cette société s'est vu reconnaître une vocation particulière à l'exploitation du réseau aérien intérieur.

— par ailleurs il a été possible de remettre en vigueur le dégrèvement applicable aux carburants consommés en régime intérieur dont l'application avait dû être suspendue en 1957, faute de crédits.

La structure du réseau que ces mesures convergentes ont permis de mettre en œuvre apparaît à la lecture du tableau joint en annexe.

Le caractère radial de la plupart des liaisons permanentes ou saisonnières desservies par Air-Inter et par Air France ne donne que plus de prix à l'expérience tentée par Air-Inter avec la création de la ligne transversale Nice-Nantes. Un autre trait caractéristique est à souligner : les horaires ont été fixés par Air-Inter de manière à satisfaire aux besoins des voyageurs de province désireux de passer la journée dans la capitale.

Les résultats enregistrés se sont révélés extrêmement décevants (cf. tableau déjà cité).

Exception faite des lignes Paris-Nice, Paris-Lourdes, Paris-Toulouse (à la rigueur) et des liaisons saisonnières à destination de la Baule et de Dinard, les avions mis en ligne n'ont pu être remplis correctement. Les résultats ont été particulièrement mauvais sur les lignes Paris-Marseille, Paris-Lyon et Nice-Nantes.

Malgré une aide de l'Etat (dégrèvement des carburants) d'un montant presque égal à 275 millions de francs, le déficit d'exploitation s'est élevé, dans ces conditions, à près de 450 millions.

Quelles qu'aient été les réserves qui ont pu être faites sur les conditions dans lesquelles elle a été entreprise, l'échec de l'expérience tentée par Air-Inter a conduit à réduire dans des proportions importantes le réseau intérieur exploité en 1959. Le manque de potentiel disponible et la nécessité dans laquelle se sont trouvés les Pouvoirs publics de connaître, préalablement à toute organisation d'un réseau aérien intérieur, le résultat des négociations entreprises en vue d'aboutir à une coordination étroite de l'activité des compagnies européennes ont également contribué à freiner l'expérience amorcée en 1958.

Aussi bien a-t-il été décidé de ne pas autoriser, en 1959, l'exploitation d'autres lignes que les lignes Paris-Nice et Paris-Lourdes qui, par leur clientèle, ont le caractère de lignes internationales plus que de véritables lignes intérieures. Compte tenu de la situation particulière occupée par Strasbourg, il a toutefois été

décidé de desservir cette ville par escale de la ligne Paris-Francfort-Berlin. Enfin, Air-Inter a été autorisée à exploiter des liaisons saisonnières à destination de la Baule et de Dinard, sous la condition que les collectivités locales intéressées prennent à leur charge la totalité du déficit d'exploitation éventuel.

En définitive, le réseau desservi en 1959 se réduit aux lignes suivantes :

- Paris-Nice ;
- Paris-Lourdes (avec escale à Toulouse) ;
- Paris-Strasbourg (par escale sur la ligne Paris-Berlin),
exploitées par Air France, et aux lignes saisonnières :
- Paris-la Baule ;
- Paris-Dinard,
exploitées par Air-Inter.

La mise en service de « Caravelle » sur la ligne Paris-Francfort et l'impossibilité de la faire atterrir à Strasbourg ont conduit la Compagnie nationale à ouvrir, à compter du 1^{er} novembre, une ligne Paris-Strasbourg exploitée six fois par semaine en « D. C. 3 ».

Les résultats d'exploitation connus à ce jour figurent dans le tableau joint en annexe.

*
* *

La suppression d'un grand nombre de lignes métropolitaines a provoqué des protestations vives et nombreuses de la part des représentants des collectivités locales. Les services du Secrétariat général à l'aviation civile ont d'autre part été l'objet, à plusieurs reprises, de démarches tendant à la création de lignes aériennes régulières qui relieraient des villes de province soit à la capitale, soit à diverses villes étrangères.

L'administration ne leur a, jusqu'à maintenant, donné aucune suite. Il n'en demeure pas moins qu'un problème se pose dont elle a, depuis longtemps, pris conscience.

C'est ainsi, qu'en vue d'aboutir à l'établissement d'une doctrine sérieuse, étayée sur une connaissance concrète du cas des

différentes villes, le Secrétaire général à l'aviation civile a décidé de confier, à un haut fonctionnaire dépendant de ses services, le soin de se livrer à une enquête approfondie sur cette question.

Sans préjuger de ses résultats, il est possible, dès maintenant, de dresser un bilan sommaire des éléments dont les solutions attendues devront tenir compte et qui confirme nos précédents vœux :

— existence d'un réseau ferré qui par sa structure est particulièrement bien adapté à la desserte des relations radiales à moyenne et longue distance (les liaisons aériennes ne présentant de ce fait d'intérêt certain que dans un petit nombre de cas : Nice, Toulouse, peut-être Marseille) ;

— nécessité d'éviter les gaspillages qu'entraînerait une concurrence désordonnée entre le chemin de fer et l'avion sur les itinéraires où ce dernier n'apporterait pas d'amélioration sensible du service rendu au public ;

— médiocrité des relations terrestres transversales auxquelles, dans l'immédiat, des liaisons aériennes semblent pouvoir être superposées sans inconvénient ;

— enfin, attrait extrêmement puissant, relevant bien souvent de réactions affectives, exercé par l'avion sur les élites provinciales et qui se traduit par de nombreuses interventions des autorités constituées.

Dans un tel climat bien des métropoles provinciales avancent des raisons, souvent pertinentes, qui justifient une desserte aérienne : vocation européenne pour Strasbourg ; importance du centre commercial que constitue l'agglomération lyonnaise, nécessité pour Lille de bénéficier avec Paris de relations aériennes au moins équivalentes à celles qui l'unissent à Bruxelles.

En définitive, il semble qu'abstraction faite d'un certain nombre de lignes reliant la capitale aux centres les plus éloignés, dont l'intérêt est établi, le réseau aérien intérieur n'a, dans un proche avenir, de chance de se développer que dans la mesure où, renonçant à doubler des liaisons terrestres de bonne qualité, il adoptera une structure complémentaire de celle du réseau ferré.

Des contacts utiles pourraient être pris avec les collectivités locales en vue de jeter les bases d'un réseau de lignes aériennes transversales répondant à leurs besoins et de définir les modalités financières de leur participation aux charges de son exploitation.

Air Inter.

Résultats d'exploitation 1958.

LIAISONS	MODALITES D'EXPLOITATION				RESULTATS de trafic.		RESULTATS FINANCIERS (x 2.000 F)			
	Ouverture de la ligne.	Fermeture de la ligne.	Fré- quence.	Appareil.	Passagers payants transportés.	Coefficient de remplissage.	Recettes commerciales.	Subventions garanties de recettes.	Dépenses sur base essence détaxée.	Solde.
Paris—Strasbourg	17,3	31,10	6/7	DC. 3. S.G.A.C.C.	4.277	41	25.444	»	61.969	— 36.525
Paris—Marseille	24,3	2,8	6/7	DC. 4. U. A. T.	2.293	18	24.402	»	107.151	— 82.749
Paris—Nice	18,5	23,60	7/7	CT. AF. V. 708 AF.	12.572	82	153.083	»	153.152	— 69
	23,6	13,10	7/7							
Paris—Lyon	18,5	11,10	6/7	CT. AF.	8.440	55	49.175	(1) 2.500	97.492	— 45.817
Nantes—Nice	31,3	18,10	6/7	DC. 3 T.A.I.	7.786	39	57.142	3.699	158.179	— 97.338
Paris—Nantes (mise en place).....	1,7	18,10	1/7	»	49	5				
Paris—Vittel	11,7	25,8	4/7	DC. 1. S.G.A.C.C.	452	31	1.330	(2) 4.270	5.600	»
Paris—la Baule.....	4,7	22,9	1/7	DC. 3 AF.	539	80	2.728	(3) 1.000	3.728	»
Paris—Dinard	5,7	31,8	2/7	DC. 3. S.G.A.C.C.	682	72	2.893	(4) 2.011	4.904	»
Paris—Biarritz—Pau	30,6	18,8	4/7	DC. 4 U.A.T.	2.213	42	18.810	»	39.345	— 20.535
	19,8	13,9	2/7							
Paris—Biarritz	13,9	29,9	2/7	»						
Vols spéciaux et supplémentaires... Orly—le Bourget (hélicoptères)....	DC. 3.	20 heures. 16 heures de vol.	DC. 4.	73 heures.	1.101 28	77	9.385 690	» 8.217	9.385 8.907	» »
					40.432	49	345.082	21.697	649.812	283.033

Observations. — (1) Chambre de commerce de Lyon. — (2) Société générale des eaux minérales. — (3) Casino - Municipalité. — (4) Municipalité.

Lignes aériennes métropolitaines.

Résultats enregistrés en 1959 (6 mois d'exploitation).

LIAISONS	MODALITES D'EXPLOITATION			COEFFICIENT de remplissage	TRAFIC brut.
	Date d'ouverture	Date de fermeture.	Fréquence par semaine.		
<i>Exploitées par Air France.</i>					
Paris—Nice	1/1	31/12	14 (pointe 21)	76	38.400
Paris— Lourdes	1/4	31/4) 5	55 (79 en juin)	"
Paris—Toulouse—Lourdes..	1/5	3/10			
Trafic :					
Paris—Lourdes	"	"	"	"	2.550
Paris—Toulouse	"	"	"	"	2.760
Paris—Strasbourg	1/4	31/12	7	"	(1) 1.087
<i>Exploitées par Air Inter.</i>					
Paris—La Baule.....	3/7	14/9	1	81	419
Paris—Dinard	4/7	30/8	2	63	559

(1) Soit 6 passagers par vol en moyenne.

Au cours de la discussion à la Commission des finances, M. *Guy Petit* nous a donné des précisions complémentaires sur la ligne Paris-Pau pour laquelle une compagnie privée n'a pas obtenu les autorisations nécessaires en raison du fait qu'un seul appareil existait, plus un appareil italien affrété avec du personnel italien et qui, au surplus, a disparu quelques jours après que l'affrètement ait été envisagé.

Actuellement, cette ligne est à nouveau étudiée avec un Viscount. Les pourparlers continuent et cette ligne pourrait être essayée dans un avenir prochain.

**RELATIONS DE LA FRANCE AVEC LES ETATS DE LA COMMUNAUTE,
ET EN PARTICULIER AVEC L'AFRIQUE NOIRE**

a) *Météorologie.*

L'aide budgétaire primitivement apportée au fonctionnement de la météorologie en Afrique noire et à Madagascar par l'ex-ministère de la France d'outre-mer (chapitre 41-95) est reprise en compte sous une forme globale par le Ministère d'Etat chargé de l'aide et

de la coopération entre la République Française et les autres Etats de la Communauté.

b) *Agence de sécurité et de navigation aérienne*

(A. S. E. C. N. A.)

Au moment de la loi-cadre, il avait été créé sous l'autorité du Comité des compétences, une agence s'appelant A. G. I. A. C. dont la vie n'a été qu'éphémère en raison de l'opposition d'un certain nombre d'Etats de la Communauté, en particulier du Mali.

Or, les services de sécurité et de navigation aérienne, en vertu de l'article 78 de la Constitution, rentrent évidemment dans la compétence commune et nécessitent une certaine homogénéité malgré la diversité des Etats.

C'est dans ces conditions qu'a été envisagée la constitution d'une agence dénommée A. S. E. C. N. A. créée par consentement mutuel des Etats avec une gestion collective opposée à la gestion commune envisagée par l'A. G. I. A. C.

Elle constituera un véritable établissement public international comprenant en principe un président, vingt-quatre administrateurs dont douze pour la métropole et douze pour la communauté, soit un représentant pour chaque Etat.

Elle s'occupera de l'infrastructure, des aides radio, de la recherche et du sauvetage. Elle sera financée, pour l'instant, par des fonds provenant en grande majorité de la métropole, et par la suite par une contribution des Etats, non seulement ceux de l'Afrique Noire, mais également ceux de la République malgache et probablement du Mali.

En ce qui concerne la Guinée, il a été maintenu pendant un an des agents français qui actuellement sont à peu près tous repartis.

Il est vraisemblable que de nouveaux accords seront à étudier quand des relations plus normales seront reprises avec la Guinée.

c) *Mémoire du 10 août 1959 et coordination.*

La coordination entre les différentes compagnies de transport aérien, c'est-à-dire entre la compagnie nationale et les compagnies privées fait l'objet d'un certain nombre d'accords dont le premier intéresse au plus haut chef l'Afrique Noire et a soulevé beaucoup d'émotion.

Il s'agit pour celui-ci du mémorandum concernant l'organisation des transports aériens français intéressant l'Afrique, dont nous donnons ci-dessous le texte :

La coordination des transports aériens français intéressant l'Afrique Noire et Madagascar sera désormais établie sur les bases suivantes :

1) Partage à égalité entre la Compagnie nationale Air France et les compagnies privées pour toutes les lignes longs-courriers intéressant l'Afrique Noire et Madagascar.

2) Vocation particulière de l'Union aéromaritime de transport pour apporter son assistance aux Etats d'Afrique Noire continentale qui, dans la limite de leurs droits, qu'ils soient indépendants ou membres de la Communauté, désireraient constituer des entreprises de transport aérien.

3) Constitution d'un Comité de Coordination présidé par le Secrétaire général à l'Aviation civile et comprenant, en outre, le Directeur des Transports aériens, le Vice-Président du Conseil supérieur de l'Aviation marchande et les Présidents des Compagnies Air France, T. A. I. et U. A. T. ou leurs représentants.

Ces principes de base seront appliqués selon les conditions et modalités précisées ci-dessous.

I. — Lignes longs-courriers entre la République française et les Pays et Territoires de l'Afrique subsaharienne.

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française, d'une part, Djibouti, Madagascar et la Réunion, d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France et la Compagnie des Transports aériens intercontinentaux.

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française, d'une part, la République centrafricaine, la République du Congo, la République gabonaise, la République du Tchad et le Cameroun, d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France et la Compagnie Union aéromaritime de transport.

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française, d'une part, la République de la Côte d'Ivoire, la République du Dahomey, la République de la Haute-Volta, la République islamique de Mauritanie, la République du Niger, la République du Sénégal, la République soudanaise, le Togo et la Guinée, d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France, d'une part, la Compagnie T. A. I. et la Compagnie U. A. T., d'autre part, selon les modalités actuellement en vigueur.

Dans le cas où l'exploitation d'une ou plusieurs des lignes définies aux paragraphes précédents échapperait à l'une des trois Compagnies françaises (Air France, T. A. I., U. A. T.), la perte de trafic aérien en résultant sera supportée par Air France, T. A. I. et U. A. T. proportionnellement à leurs parts respectives actuelles sur l'ensemble des lignes longs-courriers d'Afrique Noire et de Madagascar.

Le trafic long-courrier réalisé par les Sociétés locales, éventuellement constituées avec l'assistance de l'une des Compagnies françaises, s'imputera sur le *quota* long-courrier de cette Compagnie.

II. — Réseaux locaux.

L'exploitation du réseau local de Madagascar est confiée à la Compagnie nationale Air France et à la Société Air Madagascar, dans le cadre de leurs activités actuelles.

L'exploitation des réseaux locaux de l'Afrique Noire tels qu'ils existent actuellement continuera à être confiée à la Compagnie nationale Air France et à l'Union aéromaritime de transport, selon les modalités et conditions aujourd'hui en vigueur.

Les problèmes posés aux compagnies françaises par l'aménagement des réseaux locaux consécutifs à l'éventuelle création de sociétés locales seront résolus par le Ministre chargé de l'Aviation Marchande, après avis du Comité de Coordination.

— Les compagnies exploitant les réseaux locaux, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire des sociétés locales assureront le préacheminement et le réacheminement du trafic long-courrier des autres entreprises dans les mêmes conditions que le leur propre.

III. — Lignes internationales.

— Les lignes internationales exploitées à ce jour au départ ou à destination de la République française continuent à être desservies par les Compagnies Air-France, U. A. T. et T. A. I. selon la répartition actuellement en vigueur. Si le projet d'Air-Union se réalise, cette exploitation sera organisée dans le cadre du pacte d'association constitutif d'Air-Union.

— L'exploitation des lignes internationales ayant leur point de départ ou d'aboutissement dans les Etats africains de la Communauté est confiée, soit à l'une des trois compagnies Air-France, T. A. I. et U. A. T. soit aux sociétés locales, après avis du Comité de Coordination.

— Les nouvelles lignes internationales exploitées au départ ou à destination des Etats africains par les compagnies françaises ou par les compagnies ressortissant aux Etats africains de la Communauté ne devront, en aucun cas, se superposer à tout ou partie des lignes déjà desservies par ces mêmes compagnies françaises.

— L'exploitation des lignes internationales visées à l'alinéa précédent devra être conforme aux engagements éventuellement pris dans le pacte ou le traité concernant Air-Union.

— Les escales internationales effectuées sur les lignes long-courrier reliant la République française aux Etats africains seront attribuées aux Compagnies privées et à la Compagnie nationale Air-France après avis du Comité de Coordination.

IV. — Dispositions diverses.

— Aucun préjudice direct ou indirect à l'exploitation des compagnies françaises ne devra être causé par les accords conclus entre deux compagnies françaises ou entre une compagnie française et une compagnie étrangère.

— Les projets d'accord seront soumis à la décision du Ministre chargé de l'Aviation Marchande qui prendra l'avis du Comité de Coordination.

— Des pools totaux de recettes seront conclus entre les Compagnies Air-France, T. A. I. et U. A. T. sur les exploitations réalisées en concurrence.

— Les compagnies se consulteront et établiront en commun des programmes d'exploitation qui seront soumis, conformément à la réglementation en vigueur, à l'approbation du Ministre chargé de l'Aviation Marchande.

V. — Comité de Coordination.

— Le Comité de Coordination étudiera tous les problèmes concernant l'adaptation des exploitations à l'évolution tant technique que politique, et fera toutes propositions à ce sujet au Ministre chargé de l'Aviation Marchande.

— Le Comité de Coordination est obligatoirement saisi des questions pour lesquelles son avis est requis au titre des paragraphes précédents du présent mémorandum ; le Ministre chargé de l'Aviation Marchande peut le saisir de tout problème intéressant la coordination des entreprises françaises.

— Le Ministre chargé de l'Aviation Marchande peut déléguer ses pouvoirs au Secrétaire général à l'Aviation civile statuant en Comité de Coordination.

Il est incontestable que ce mémorandum accorde une préférence pour l'U. A. T. dans le cas où les Etats décideraient la création de compagnies nationales.

Au point de vue politique, il était peut être difficile d'opérer autrement. Les jeunes Etats d'Afrique Noire ont une susceptibilité qui est compréhensible, et auraient craint, dans le cas où la compagnie nationale aurait été désignée, de voir s'établir une tutelle qui était loin de l'esprit des dirigeants français mais qui aurait pu apparaître en filigrane dans les textes.

C'est la raison principale à nos yeux pour laquelle l'appel a été fait à l'U. A. T. En contrepartie, la vocation de la compagnie nationale sur les lignes internationales a été affirmée. Cet accord sera valable dans la mesure où chacun des partenaires jouera le jeu normal qui lui est dévolu par le mémorandum et nous voulons espérer que chacune des compagnies aura à cœur de remplir son rôle sans déborder de celui qui lui est dévolu. A ce sujet, nous devons toutefois souligner l'émotion qui s'est emparée des Compagnies Air France et T. A. I. à l'annonce de l'achat de Comet IV par l'U. A. T. au lieu et place de Boeing 707, ce qui peut placer l'U. A. T. dans des conditions plus favorables que ses partenaires sur la plupart des parcours et risque de nuire à la bonne entente entre compagnies.

Nous résumons la situation ci-dessous :

I. — *Situation actuelle.*

A la suite des décrets du 26 septembre 1953 et du 12 novembre 1954 relatifs à la coordination des transports aériens, les compagnies françaises de transport aérien : Compagnie nationale Air France, Compagnie des transports aériens intercontinentaux, Compagnie Union aéromaritime de transport, réunies sous l'autorité du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, ont signé un protocole fixant pour cinq ans (1956 à 1960 inclus) les règles de répartition de leur activité.

L'organisation actuelle, excluant à la fois monopole et libre concurrence, est donc caractérisée par une coordination dans laquelle :

1° Air France est représentant du transport aérien français sur le plan international.

Cette vocation internationale ne souffre que deux exceptions : l'Afrique du Sud (U. A. T.) et l'Indonésie, Australie, Océanie (T. A. I.) ;

2° Toutes les lignes intéressant l'Afrique Noire et Madagascar voient leur trafic partagé par moitié entre Air France d'une part, les compagnies privées (U. A. T. et T. A. I.) d'autre part, chacune de celles-ci exploitant des secteurs déterminés (1) et Air France étant présente dans tous les secteurs ;

3° Signalons également parmi les importantes sociétés privées la Compagnie Air Algérie dont la vocation méditerranéenne est incontestable.

II. — *Nécessité d'une évolution.*

En dehors des remarques précédentes, un certain nombre de facteurs intervenus depuis 1955 rendaient nécessaire une certaine évolution de l'organisation établie à cette date.

L'évolution politique de l'Afrique tout d'abord avec l'institution de la Communauté et l'accession à l'indépendance, réalisée ou prévue, de nombreux Etats autrefois sous tutelle française ou étrangère. En particulier, dans le cadre de la nouvelle Constitution, les transports extérieurs et communs sont du domaine de la Communauté alors que les transports internes relèvent de la compétence des Etats.

L'utilisation prochaine d'appareils à réaction de grande capacité et de coût unitaire élevé est le second facteur d'évolution du transport aérien français en Afrique.

Enfin l'imminence de la date du 31 décembre 1960 marquant la fin de l'application des accords de 1955 incitait les compagnies à s'assurer des positions de force par une concurrence accrue, tout

(1) (A. O. F. 1 et A. E. F.-Cameroun pour l'U. A. T. ; A. O. F. 2 et Madagascar pour T. A. I.)

en les maintenant dans une relative incertitude de leur avenir. Il fallait à la fois éviter dans l'immédiat un gaspillage des moyens tout en réservant aux compagnies des perspectives de développement raisonnable et équilibré conduisant, si possible, à une spécialisation des sociétés.

Si une adaptation était nécessaire, elle ne devait pas se traduire, non plus, par un bouleversement de l'organisation existante et c'est ainsi qu'est né officiellement le Mémorandum du 10 août 1959 dont nous avons donné le texte ci-dessus.

ACCORD AERIEN FRANCO-AMERICAIN

L'accord qui règle les relations entre la France et les U. S. A., signé le 27 mars 1946 à Paris, a été dénoncé le 24 juillet 1958.

Les conversations entre Autorités françaises et américaines, qui avaient débuté à Paris le 20 juillet 1959, ont pris fin le 27 août 1959, ayant abouti à la conclusion d'un nouvel accord.

Les deux Délégations ont convenu que l'Accord aérien de 1946 et les amendements de 1950 et 1951 demeureraient en vigueur, sous réserve de certaines modifications apportées au tableau des routes dont le libellé sera désormais le suivant :

TABLEAU I

Routes pouvant être desservies par des entreprises françaises de transport aérien.

(Tout point des routes énumérées ci-dessous pourra, au choix de l'entreprise, ne pas être desservi par certains des services assurés par celle-ci ou par la totalité desdits services.)

- 1) De France *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord vers Boston, New-York, Washington et Baltimore dans les deux sens.
- 2) De France *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et Montréal vers Chicago dans les deux sens.
- 3) De France *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord vers New-York et Houston et au-delà vers le Mexique dans les deux sens.
- 4) De France vers Los Angeles ou San Francisco dans les deux sens (le choix du point terminal sur le territoire des Etats-Unis étant fait ultérieurement par la France).
- 5) De France *via* Hambourg vers Anchorage dans les deux sens.
- 6) De la Martinique et de la Guadeloupe *via* des points intermédiaires vers Porto Rico et au-delà *via* la République Dominicaine et Haïti vers Miami dans les deux sens.

- 7) De la Martinique et de la Guadeloupe vers New-York dans les deux sens.
- 8) De Nouvelle-Calédonie, Tahiti et Bora-Bora vers Honolulu et un point terminal de la Côte Ouest choisi par la France comme point terminal aux Etats-Unis de la route 4 dans les deux sens.

Note. — Au sens du présent tableau l'expression « Atlantique Nord » s'entendra de la partie de l'Océan Atlantique s'étendant au Nord d'une ligne reliant Key West (Floride) à Lisbonne par les Bermudes et les Açores, ces points étant inclus.

TABLEAU II

Routes pouvant être desservies par des entreprises de transport aérien des Etats-Unis.

(Tout point des routes énumérées ci-dessous pourra, au choix de l'entreprise, ne pas être desservi par certains des services assurés par celle-ci ou par la totalité desdits services.)

- 1) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord, vers Paris et au-delà, *via* des points intermédiaires en Suisse, en Italie, en Grèce, en Egypte, dans le Proche-Orient, au Pakistan, aux Indes, à Ceylan, en Birmanie, en Thaïlande, à Hanoï et au-delà vers la Chine et les au-delà dans les deux sens.
- 2) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et l'Espagne, vers Marseille et Nice et au-delà, *via* Rome, Budapest et des points au Sud du parallèle de Budapest, vers la Turquie et au-delà, *via* des points intermédiaires aux Indes, en Birmanie, en Thaïlande, à Hanoï, à Singapour, à Djakarta, en Chine, à Macao, Hong-Kong, Manille et au-delà dans les deux sens.
- 3) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et l'Espagne, vers Alger et au-delà, *via* des points intermédiaires vers l'Egypte et les au-delà sur la route n° 1 dans les deux sens.
- 4) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires vers Dakar, Pointe-Noire, Brazzaville et au-delà, *via* des points intermédiaires vers l'Union Sud-Africaine dans les deux sens.
- 5) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires vers la Guadeloupe, la Martinique et au-delà, *via* des points intermédiaires vers la Guyane française et les au-delà en Amérique du Sud dans les deux sens.
- 6) Des Etats-Unis, *via* des points intermédiaires vers Tahiti, Bora-Bora et la Nouvelle-Calédonie, *via* des points intermédiaires soit entre Tahiti et la Nouvelle-Calédonie, soit au-delà de la Nouvelle-Calédonie et au-delà sur une ou plusieurs routes vers l'Australie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande) dans les deux sens.

Note. — Au sens du présent tableau, l'expression « Atlantique Nord » s'entendra de la partie de l'Océan Atlantique s'étendant au Nord d'une ligne reliant Key West (Floride) à Lisbonne par les Bermudes et les Açores, ces points étant inclus.

Il n'est pas exclu que des assurances aient été données au Gouvernement français en ce qui concerne l'application de certaines clauses de l'Accord, comme les sections concernant les modifications d'itinéraires et l'application du Change of Gauge.

Ainsi qu'on le voit, cet accord est relativement satisfaisant. En échange de certains avantages, la ligne Air France obtient l'autorisation de relier la France au Pacifique via Etats-Unis et la T. A. I., le Pacifique à la France, via Polynésie et Australie.

Nous ne pensons pas que l'escale de Baltimore soit utilisée de façon courante par Air France mais nous sommes persuadés en revanche, que le prestige que nous pouvons retirer de lignes françaises effectuant le tour du monde n'est pas à négliger dans le contexte international.

D'autre part, le développement de Papeete est à prévoir.

Enfin, nous obtenons huit points terminus aux U. S. A. contre cinq antérieurement, dont Anchorage, Boston, New York, Washington, Los Angeles, Chicago, Houston en plus de Baltimore.

Les droits nouveaux à Anchorage doivent permettre d'accroître la rentabilité de la ligne Paris—Tokyo.

En contrepartie, les compagnies américaines pourront desservir Marseille et Nice au lieu d'une seule de ces villes et Papeete dans le Pacifique.

TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS EN OCEANIE

1° *Lignes de Polynésie française.*

Elles sont exploitées dans le cadre d'une convention passée entre le territoire et la société des Messageries aériennes intercontinentales. Approuvée par le S. G. A. C. C. au budget duquel sont imputés les crédits (chap. 45-81, art. 2), cette convention est valable pour trois ans à compter du 1^{er} janvier 1958 ; sauf dénonciation avec préavis de six mois, elle est renouvelable tacitement par périodes successives d'égale durée.

A) *Conditions d'exploitation.*

Les services assurés sont les suivants :

	Fréquence.
Papeete—Raïatea—Bora-Bora	1/7
Papeete—Huahine—Raïatea	1/7
Papeete—Iles Tuamotu.....	1/60
Papeete—Iles Gambier.....	2/360
Papeete—Iles Australes.....	2/360
Papeete—Iles Marquises.....	2/360

B) *Conditions de la participation de l'Etat.*

Le déficit du réseau est couvert dans la limite annuelle d'un maximum de trente millions de francs, les crédits étant délégués par le S. G. A. C. C. au territoire.

En cas de déficit inférieur au plafond, la compagnie reçoit, à titre d'intéressement, la moitié de la différence entre le plafond et le déficit réel, le solde des crédits mis à la disposition du territoire par le S. G. A. C. C. étant versé à un compte constituant une provision pour renouvellement du matériel.

Les résultats d'exploitation pour 1959 connus à ce jour se traduisent par un chiffre de recettes de 33.085.602 francs, laissant un déficit de 17.566.857 francs.

2° *Lignes de Nouvelle-Calédonie.*

Elles sont exploitées dans le cadre d'une convention conclue entre l'Etat (S. G. A. C. C.) et la Compagnie des transports aériens intercontinentaux, renouvelable annuellement après accord du Ministère des finances.

Le montant du crédit budgétaire correspondant, imputé jusqu'à présent sur l'article 1 du chapitre 45-81, fera à partir de 1960 l'objet d'un article 3 (nouveau) à ce même chapitre.

Il s'élève en 1959 à 30 millions de francs actuels et est prévu pour 1960 à 25 millions de francs actuels.

A) *Conditions d'exploitation.*

Les services sont assurés avec le matériel de la compagnie suivant des horaires établis en accord avec le haut commissaire sur les relations suivantes aux fréquences indiquées ci-après :

Nouméa—Port Vila—Espiritu-Santo.....	2/7
Nouméa—Nandi—Wallis	1/30

B) *Conditions de la participation de l'Etat.*

Le déficit du réseau est couvert dans la limite d'un maximum fixé annuellement et le règlement est effectué directement à Paris.

En cas de déficit inférieur au plafond, la compagnie recevra, à titre d'intéressement, la moitié de la différence entre le plafond et la contribution financière effectivement versée.

En 1958, pour 483.900 tonnes kilomètres transportées représentant 4.469 passagers, 38 tonnes de fret et 15,3 tonnes de poste, les recettes se sont élevées à 67.300.455 francs, laissant un déficit

de 54.183.750 francs couvert jusqu'à concurrence de 35 millions de francs par la convention, tandis que, pour 1959, les résultats connus du premier semestre laissent apparaître un déficit de 21 millions 810.622 francs.

AIR FRANCE

La convention Etat-Air France qui met à la charge de l'Etat certains déficits sur les lignes internationales étant venue à expiration, un avenant en date du 7 août 1959 a reconduit le contrat en y apportant quelques modifications.

Les dispositions du contrat actuellement en vigueur entre l'Etat et Air France pour l'exploitation de lignes aériennes internationales combinent les clauses du contrat signé le 8 juin 1956 avec celles d'un avenant, en date du 7 août 1959, qui a reconduit ce contrat, tout en y apportant certaines modifications.

L'ensemble de ces dispositions peuvent se résumer ainsi :

— obligation pour l'Etat de couvrir à 90 % le déficit des lignes couvertes par le contrat (1) avec versement éventuel d'une prime d'intéressement (contrat du 8 juin 1956) ;

— lorsque la contribution financière publique ainsi calculée laisse apparaître dans les comptes généraux de la Compagnie, compte tenu du bénéfice des lignes hors contrat, un solde positif, cette contribution est diminuée d'une somme égale à la moitié du solde (avenant du 7 août 1959).

Les modifications qui ont été ainsi apportées par l'avenant du 7 août 1959 aux clauses du contrat initial sont entrées en vigueur le 6 janvier 1959 ; elles ont été rendues applicables en outre, d'une manière rétroactive, à l'exercice 1958.

La validité de l'ensemble des dispositions analysées ci-dessus expire le 31 décembre 1959 : il a semblé prématuré de vouloir élaborer un régime contractuel valable pour plusieurs années, par suite de l'incertitude qui entoure encore l'évolution prochaine des résultats d'exploitation de la Compagnie nationale.

Les transformations qui s'amorcent actuellement, d'une part, sur le plan de la technique, d'autre part, sur celui de l'organisation, tant dans les pays de la Communauté que dans les pays intéressés par Air-Union, ne commenceront, en effet, à prendre forme qu'en 1960.

(1) Il s'agit des lignes reliant la France et les pays étrangers, à l'exception du Maroc, de la Tunisie et de la Guinée.

L'orientation à donner au système qui sera applicable au-delà du 31 décembre 1959 devra évidemment tenir compte de ces transformations ; mais il est nécessaire d'attendre que celles-ci se précisent pour définir un régime valable pour plusieurs années.

Pour l'année 1960, le régime applicable devra sans doute être encore un régime de transition inspiré dans ses grandes lignes du régime actuellement en vigueur.

Dans l'ensemble, ce contrat apporte une solution heureuse puisque entre en ligne de compte le bénéfice des lignes hors contrat de la Compagnie alors que jusqu'à présent n'entrait en ligne de compte que le manque à perdre sur les lignes internationales.

A ce sujet, nous pouvons indiquer quels sont les résultats des lignes des plus importantes compagnies européennes et nous pouvons constater par le bilan d'Air France que cette Compagnie nationale se situe d'une façon satisfaisante, compte tenu de l'exécution des obligations qu'elle a envers les lignes dites de prestige.

Résultats de compagnies aériennes européennes.

(Exercice 1958.)

COMPAGNIES		OBSERVATIONS
B. O. A. C.....	Déficit global de: 5.179.240 livres (= 7.150 millions de francs).	Réf.: Interavia n° 4346 du 27 octobre 1959. (Exercice 1 ^{er} avril 1958-31 mars 1959.)
Alitalia	Déficit de 4.894.093.000 liras (=1.500 millions de francs).	Réf.: Interavia n° 4266 du 4 juillet 1959.
S. A. S.....	Equilibre.	
Lufthansa	Déficit de 32.100.000 D. M. (= 3.800 millions de francs).	Réf.: Interavia n° 4341 du 20 octobre 1959.
K. L. M.....	Déficit de 1.128.000 florins (= 150 millions de francs).	
Sabena	Déficit de 120.323.615 francs belges (= 1.100 millions de francs).	Réf.: Bulletin n° 36, Institut du transport aérien du 12 octobre 1959.
B. E. A.....	Bénéfice de 232.700 livres (= 325 millions de francs).	(Exercice 1958-1959.)

En effet, le déficit des longs courriers internationaux a été de 38.720.000 NF et le déficit des réseaux européens et métropolitains de 24.160.000 NF, mais le bénéfice des liaisons méditerranéennes avec la Communauté s'est élevé à 23.340.000 NF.

Le compte des pertes et profits fait apparaître un solde créditeur de 1.628.576 NF, compte tenu bien entendu des dotations qui sont accordées soit pour l'utilisation des Bréguet, soit pour le déficit des lignes internationales.

A ce sujet, nous ne manquerons pas de souligner que l'exploitation des Bréguet deux ponts s'est révélée particulièrement favorable sur les lignes d'Afrique et en particulier du Sahara où cet appareil se prête admirablement aux missions qui lui sont confiées.

Air France a d'autre part des participations dans un certain nombre de compagnies de transport étrangères ; *Air-Viet-Nam* a donné des résultats inférieurs à ceux de l'année précédente.

Air-Laos a connu également une diminution de son activité en raison de la concurrence de la compagnie américaine Civil Air Transport et la dévaluation du kip, intervenue en octobre 1958, a compromis son équilibre.

Royal Air-Cambodge, après les années 1956-1957 très difficiles, a réussi un sérieux rétablissement mais la ligne Bangkok-Pnom-Penh a dû être interrompue en raison des difficultés politiques.

Air-Liban a procédé à la modernisation de sa flotte, mais a subi les effets de la concurrence d'une troisième compagnie, la Middle East Air Lines Limited.

Enfin, l'activité des compagnies *Royal Air-Maroc* et *Tunis-Air* se poursuit dans des conditions satisfaisantes, malgré le départ, du Maroc et de la Tunisie, d'une partie de la population d'origine française. Les bénéfices ont cependant été plus réduits que les années précédentes.

La S. A. G. E. T. A. a décidé, à la fin de l'exercice, de cesser son activité. *Air-Transport* a repris en 1958 comme en 1959, en association avec la compagnie britannique Skyways, ses services France-Angleterre avec des résultats satisfaisants.

Avec la C. G. T. A. et *Air-Algérie*, Air France a pris une participation à la Société aérotechnique à laquelle était déjà intéres-

sée la Banque de Paris et des Pays-Bas. Cette société, qui dispose d'une flotte de DC 3, effectue des transports à la demande à l'intérieur du territoire algérien.

Air-France a enfin des participations dans des sociétés qui n'ont pas pour but l'exploitation de réseaux aériens, telles que la S. T. A., Société de télécommunications aéronautiques, fortement bénéficiaire, qui est propriétaire d'un hôtel à Port-Gentil, et la G. I. P. E. C., qui est un Groupement d'initiatives pour l'expansion de la Corse, également dans le G. T. E., Groupement technique et financier pour le Sahara, et dans la Société d'études pour le développement économique du Tchad.

La flotte d'Air France doit subir de profondes modifications en raison de la mise en service de quadriréacteurs. Les prévisions de livraison des appareils modernes sont les suivantes :

Boeing :

Novembre 1959.....	1	Juillet 1960.....	4
Décembre 1959.....	2	Août 1960.....	1
Janvier 1960.....	1	Septembre 1960.....	3
Mars 1960.....	2	Octobre 1960.....	2
Juin 1960.....	1		

Caravelle :

(Au 1^{er} novembre 1959, six appareils ont déjà été livrés.)

Novembre 1959.....	2	Juin 1960.....	1
Décembre 1959.....	1	Juillet 1960.....	2
Février 1960.....	1	Septembre 1960.....	1
Mars 1960.....	1	Octobre 1960.....	2
Avril 1960.....	1	Novembre 1960.....	2
Mai 1960.....	2	Décembre 1960.....	2

Les effectifs de la compagnie s'élèvent à 20.700 environ, soit une augmentation de 3,3 % par rapport à décembre 1958 pour une augmentation de terrains pendant la même période de près de 9 %.

L'évolution du trafic voyageurs se traduit par le tableau ci-dessous qui montre la faveur dont jouit notre compagnie nationale :

Evolution du trafic voyageurs.

(Moyennes mensuelles : en millions de voyageurs-kilomètres.)

DESIGNATION	1956.		1957.		1958.	
	Trafic.	Pourcentage du total.	Trafic.	Pourcentage du total.	Trafic.	Pourcentage du total.
Air France.....	234	78	258	77	271	75
Autres compagnies..	66	22	77	23	89	25
Total	300	100	335	100	360	100

AIR-UNION

La constitution de cette société est toujours en discussion après des réunions qui viennent de se tenir à Rome et qui semblent évoluer dans un sens favorable.

Nous avons eu l'occasion, lors de la discussion de la loi de programme, d'indiquer combien nous déplorions l'absence de la K. L. M. qui avait été la véritable instigatrice de cette création et qui avait renoncé à participer à cette société en raison des pourcentages qu'elle estimait trop faibles, qui avaient été accordés.

D'autre part, certaines critiques ont été enregistrées concernant le pourcentage accordé à la Lufthansa.

Nous devons, sur ce sujet, préciser que, s'il est exact que le pourcentage d'Air France est actuellement plus important que celui qui lui sera accordé dans les accords définitifs, et il en est de même pour la K. L. M., il n'en est pas moins vrai que l'Allemagne constitue le potentiel de voyageurs, et un potentiel économique tel que sa part dans le trafic européen ne peut manquer de s'accroître dans les prochaines années.

Nous pensons donc que, tout compte fait, les pourcentages accordés à notre Compagnie nationale sont satisfaisants et nous avons le sentiment que la K. L. M. se rend compte elle-même de

l'intérêt qu'elle aurait à participer à Air-Union. Les accords qui sont en cours de négociation et sur lesquels nous ne pouvons encore nous prononcer, étant donné l'état de ces négociations, doivent permettre dans un premier stade d'assurer à frais généraux moindres, par la concentration en une seule agence des agences dispersées, un meilleur remplissage des avions, alors que les avions quadriréacteurs à nombre de places plus élevé et à rotation plus rapide posent, en raison de leur prix d'achat très important, dépassant 2 milliards et demi, des problèmes de rentabilité redoutables. Nous souhaitons cependant que la Compagnie nationale qui mène les débats pour l'ensemble des intérêts français, avec beaucoup de foi et beaucoup de fruit, tienne plus régulièrement les autres compagnies au courant de ses pourparlers.

Dans un second stade les problèmes touchant l'entretien de ce matériel et son renouvellement devraient être abordés. Nous voulons espérer que l'année 1960 verra la réalisation d'un accord que nous estimons souhaitable.

*
* *

SECURITE AERIENNE

L'avènement des quadriréacteurs subsoniques, mais à vitesse approchant cependant de Mach 1, et la préparation de l'emploi des avions supersoniques volant à Mach 2 ou à Mach 3 à des altitudes dépassant 12 à 14.000 mètres pour les premiers, et 20 à 25.000 mètres pour les seconds, posent pour la sécurité aérienne de redoutables problèmes qui ne peuvent plus être résolus à la seule échelle de nos nations européennes.

De même qu'Air-Union s'imposait, pour des raisons de rentabilité, de même une organisation concertée du contrôle en vol devra s'organiser entre Etats européens.

A Rome, la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie et le Luxembourg ont déjà discuté, le 10 mars dernier, de la création de l'Euro Contrôle.

C'est au moment où nous discutons de ce rapport que les premières mesures auront commencé à produire leurs effets.

Nous en attendons les résultats en souhaitant que des conventions précises soient bientôt conclues pour officialiser cette création.

*
* *

Conclusion.

La Commission des Finances a enregistré avec satisfaction les résultats obtenus par la Compagnie Nationale Air France et veut espérer que les accords intervenus sur le plan national comme sur le plan international entraîneront d'heureux effets, ce qui ne saurait se produire que si chacun des partenaires respecte scrupuleusement les accords en évitant d'empiéter sur les attributions qui ne lui sont pas dévolues.

D'autre part, et bien que cela puisse sembler sortir du cadre de cette étude, la Commission des Finances s'est émue de l'absence de plan à longue échéance concernant la construction aéronautique. Il semble que le Gouvernement soit systématiquement hostile à des plans pluriannuels qui, seuls, peuvent sauver les usines existantes.

En particulier, la Commission des Finances aimerait savoir si les projets de fermeture de cinq usines nationalisées sont sérieux, car elle y voit une menace très grave pour la paix sociale et pour notre standing dans le monde aéronautique.

Sous ces réserves, la Commission des Finances recommande l'adoption du projet qui vous est soumis.