

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

---

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1963 (2<sup>e</sup> partie. — Moyens  
des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE.

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

#### II. — Aviation civile.

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 22 et annexe, 25 (tome II, annexe 27), 57 (tomes I et II, annexe XV) et in-8° 9.

Sénat : 42 et 43 (annexe 30) (1962-1963).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>A. — Les problèmes posés par Air-Union.....</b>	<b>4</b>
a) Bref rappel historique.....	4
b) L'accord du 21 mai 1959 et ses développements.....	4
c) Fonctionnement du pool.....	6
<b>B. — La coordination des transports aériens.....</b>	<b>7</b>
<b>C. — La construction aéronautique.....</b>	<b>10</b>
a) L'avion supersonique.....	10
b) La « Caravelle ».....	11
c) Le Super-Broussard.....	13
<b>D. — Air-Inter .....</b>	<b>14</b>
a) Répartition du capital.....	14
b) Achat d'une flotte autonome.....	14
c) Subvention de fonctionnement.....	15
d) Evolution du trafic et résultats financiers.....	15
e) Questions tarifaires .....	16
f) Liaisons assurées en 1962 et prévues pour 1963.....	16
g) Coordination des investissements.....	17
<b>E. — Revision de la situation de certains personnels de l'aviation civile.....</b>	<b>19</b>
<b>F. — Formation du personnel navigant.....</b>	<b>22</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Nous n'entendons pas, dans le cadre de la Commission des Affaires économiques et du Plan, faire une analyse détaillée des différents postes budgétaires concernant l'aviation civile ; notre collègue, M. Coudé du Foresto, l'a fait au nom de votre Commission des Finances avec la compétence que nous lui connaissons.

Nous nous bornerons donc, à l'occasion de ce budget, à essayer de définir l'orientation de notre politique aérienne et les options qu'elle suppose.

L'année 1960 a vu la mise en service progressive du matériel à réaction ; les années 1961 et 1962 son exploitation avec ses avantages et ses inconvénients, mais déjà se posent des problèmes nouveaux : accroissement du trafic dans une proportion moindre que l'augmentation de la capacité de transport offerte (capacité offerte : + 70 %, trafic : + 47 % de 1958 à 1961), venue de nouveaux transporteurs aériens sur le marché international. En outre, dès maintenant, se dessine la perspective du transport supersonique entraînant une augmentation de la capacité de transport, la nécessité d'une formation accrue et plus poussée du personnel navigant et du personnel à terre, enfin un perfectionnement des infrastructures.

L'ensemble de ces données nouvelles ne permet pas aux entreprises de vivre isolément. Il leur faut donc se grouper et l'option fondamentale est entre la concentration, c'est-à-dire la disparition des individualités dans une entité nouvelle, ou la coordination, c'est-à-dire l'union dans le respect des individualités.

Mais si la situation internationale du transport aérien nous oblige à ce choix, nous ne devons pas cependant, cédant à un défaut trop français, perdre de vue le problème du transport aérien à l'intérieur de nos frontières.

Nous examinerons donc successivement dans cet avis les problèmes posés par Air-Union, la coordination des transports aériens, la construction aéronautique, l'activité d'Air-Inter et la situation de certains personnels aéronautiques.

## LES PROBLEMES POSES PAR AIR-UNION

Le 12 octobre 1962, une décision du Gouvernement français a remis au premier plan de l'actualité le problème d'Air-Union.

Le Gouvernement français a décidé, en effet, de « donner sa caution au développement d'une politique européenne de l'aviation civile qui sera mise en œuvre par Air-Union ».

### a) **Bref rappel historique.**

La société Air-Union est née de l'effort entrepris par les dirigeants des principales compagnies aériennes de l'Europe des Six pour harmoniser leurs activités et, par là, réduire les frais généraux d'exploitation comme les dépenses d'investissements de leurs entreprises.

Les premières négociations conduites, tout d'abord entre les compagnies K. L. M., Sabena, Lufthansa, auxquelles se sont jointes plus tard Air-France et Alitalia, avaient échoué au début de 1959 en raison du départ des Hollandais ; c'est alors que fut créé par les quatre compagnies subsistantes un organisme d'étude appelé Air-Union, comprenant essentiellement un comité exécutif groupant les quatre présidents et quatre directeurs généraux, d'Air-France, de la Lufthansa, d'Alitalia et de la Sabena, et des commissions économique et juridique.

### b) **L'accord de coordination du 21 mai 1959 et ses développements.**

L'accord réalisé entre les compagnies le 21 mai 1959 a consisté à définir la nature des transports aériens qui seront intégrés et à fixer les quotas de répartition des recettes.

En ce qui concerne le premier point, il a été décidé que seuls les transports aériens internationaux seraient pris en considération, à l'exclusion des trafics dits « réservés », tel le trafic africain et malgache pour la France.

Quant aux quotas, leur valeur finale a été établie comme suit :

- France : 34 % (Air-France : 31,5 ; T.A.I. : 1,7 ; U.A.T. : 0,8) ;
- Lufthansa : 30 % ;
- Alitalia : 26 % ;
- Sabena : 10 % ,

ces chiffres s'entendant *par rapport à un total, supposé atteint vers 1970-1972, de 2,4 milliards de t/km.*

Pour l'ensemble des compagnies françaises, la progression prévue, moins rapide que celle des Allemands et Italiens, se traduira par une réduction de leur pourcentage de 50 % à 34 % avec un trafic international qui atteindrait alors 816 millions de t/km.

Les pourcentages indiqués seront naturellement modifiés si la K. L. M. est admise au sein d'Air-Union comme elle le demande actuellement. Il faudra en effet lui accorder un quota en rapport avec les possibilités du marché national hollandais et la situation acquise par la compagnie.

La mise en œuvre d'Air-Union soulève des problèmes de souveraineté (droits aériens par exemple) et aussi la question de la tutelle des Etats sur leurs compagnies nationales (toutes le sont, à l'exception d'U. A. T. et T. A. I.). C'est pourquoi, à l'initiative du Gouvernement français, un texte déplaçant le problème du plan des compagnies à celui des Etats a été soumis aux gouvernements des pays intéressés.

Ce projet de convention sera examiné par les Secrétaires généraux de l'aviation civile en conférence technique, sans doute au début du printemps, et soumis ensuite aux Ministres, au stade de la négociation politique, vraisemblablement au début de l'été prochain, de telle sorte que la mise en application des accords puisse éventuellement se faire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1964.

Quant au fond, l'accord dont il s'agit est plus qu'un pool classique, mais moins qu'une fusion.

Les compagnies participantes doivent garder leur caractère national. A cet effet, les décisions les plus importantes devront être approuvées à l'unanimité par un comité assurant la tutelle d'Air-Union et composé des représentants des gouvernements intéressés.

De plus, les négociations des droits aériens seront, comme par le passé, soumises aux procédures bilatérales habituelles.

L'exploitation des trafics internationaux des pays participants se fera sur la base d'un programme et d'une politique commerciale commune. Cette exploitation sera effectuée par chaque compagnie, conformément aux quata que nous venons d'indiquer et qui sont définis une fois pour toutes.

Il n'y aura qu'un seul réseau commercial, si chaque compagnie reste maîtresse de ses équipements : ainsi disparaîtra, entre elles, une concurrence souvent génératrice de déficit.

Air-France conserve dans l'organisation nouvelle une place prépondérante certes, mais il y a lieu de remarquer qu'elle apporte une organisation plus ancienne que les autres et, si je puis m'exprimer ainsi, un « fonds de commerce » d'une valeur bien supérieure.

### c) **Comment fonctionnera ce pool.**

Les recettes seront mises en commun. Quant aux frais, ils seront réglés de deux façons :

— les uns seront remboursés sur justification par factures (réels) : il s'agit de ceux dont le coût est le même pour tous les participants (taxes d'atterrissage, carburants, etc.) ;

— les autres seront réglés sur la base d'un forfait à l'heure de vol (salaires, charges, amortissement, entretien, frais généraux, etc.), ce forfait devant en principe être établi en tenant compte du prix de revient moyen de l'heure de vol chez les compagnies participantes.

La France ne sera sans doute pas avantagée sur ce dernier point.

\*  
\* \*

## B. — LA COORDINATION DU TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS

### Cas des compagnies privées.

La mise en œuvre d'un organisme européen coordonnant les activités aériennes dans le cadre de l'Europe des Six pose le problème des compagnies privées de transport aérien U. A. T. et T. A. I. et de l'activité non intégrée des compagnies françaises. En effet, en ce qui concerne par exemple la France, notre compagnie nationale n'entre dans Air-Union que pour 60 % de son trafic (avant les nouveaux accords de coordination en Afrique) et nos compagnies privées que dans une proportion plus faible encore, les liaisons avec les départements et territoires d'outre-mer ainsi qu'avec l'Afrique étant considérées comme trafics « réservés ».

A propos de ces liaisons dites « domestiques » la politique du Gouvernement était définie par un mémorandum du 10 août 1959.

Ce mémorandum, reprenant les accords de Peïra-Cava de 1955, confirmait pour une période de 10 ans la répartition du trafic avec les pays de l'ancienne et éphémère Communauté. Aux termes de ce document ces différentes liaisons aériennes étaient assurées à 50 % par Air-France, 50 % par U. A. T.-T. A. I. ; de plus, les compagnies exploitant conjointement une liaison mettaient en pool 80 % de leurs recettes brutes du trafic. Une vocation particulière était, d'autre part, reconnue à l'U. A. T. pour apporter son assistance aux Etats d'Afrique noire continentale sur leur réseau intérieur. Enfin, un comité de coordination était créé, présidé par le Secrétaire général à l'aviation civile, et comprenant 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.

Le Gouvernement français restait naturellement maître des droits aériens intéressant les liaisons avec la métropole et les pays étrangers.

Mais, depuis lors, la Communauté a cessé d'exister. Les pays africains d'expression française sont devenus indépendants

et onze d'entre eux (Cameroun, République Centrafricaine, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Niger, Sénégal et Tchad) ont constitué une société commune, *la Société Air-Afrique*. Cette société a été fondée au mois de mars 1961 avec l'aide des compagnies Air-France, U. A. T. et T. A. I.

Air-Afrique exploite actuellement, sous ses couleurs, du matériel mis à sa disposition par la S. O. D. E. T. R. A. F., société d'affrètement constituée à cet effet par Air-France et le groupe U. A. T.-T. A. I., sur la base de 50 % pour chacun.

En ce qui concerne Madagascar, une compagnie « Madair » a été créée au sein de laquelle sont associés Air-France et la T. A. I. et bientôt cette société, dont l'activité se bornait à des liaisons intérieures, fera son apparition sur la ligne Tananarive—Paris avec un DC 6.

Dès 1964, pour les Etats d'Afrique noire, le trafic sera réparti par moitié entre Air-Afrique et les compagnies françaises. Il en sera de même en 1965 entre Madair et les compagnies françaises.

Les compagnies françaises perdront donc 50 % du trafic France—ex-Communauté, activité qui était particulièrement intéressante, puisque Air-France estimait à 30 millions de francs le bénéfice réalisé sur ces lignes. Ces trafics permettaient aussi aux compagnies privées d'équilibrer leur exploitation puisque leurs pertes sur les lignes internationales, ou de prestige, qu'elles exploitaient approchaient de 20 millions de francs.

Si le principe des accords de Peira-Cava et du mémorandum du 10 août 1959 étaient maintenus, la part de chacun des participants serait donc réduite de moitié et représenterait 25 % pour Air-France et 25 % pour U. A. T.-T. A. I., ces deux compagnies étant en train de réaliser une association très étroite.

Ainsi le problème de la coordination en Afrique se trouve à nouveau posé au double point de vue de l'exploitation des lignes et de l'assistance technique à la Compagnie africaine.

En ce qui concerne le partage des lignes à exploiter, il semble qu'on s'orienterait vers une formule nouvelle. Parmi les compagnies françaises, Air-France resterait seule sur Madagascar et une partie de la côte occidentale d'Afrique dont Dakar, escale sur les lignes d'Amérique du Sud, le reste des lignes d'Afrique noire étant réservé à l'U.A.T.-T.A.I.

Votre Commission souhaiterait que la décision qui sera prise respecte l'équilibre économique et social du transport aérien français qui, unique en Europe, est effectué à la fois par une grande compagnie nationale et une grande compagnie privée.

En ce qui concerne l'assistance technique à Air-Afrique, une conférence des Chefs d'Etats africains — présidée par le Président M'Ba — a demandé l'assistance technique de l'U. A. T. et a d'ailleurs décidé de s'équiper en DC 8, appareils exploités déjà par T. A. I.-U. A. T. Peut-être est-ce la manifestation de la part d'Etats récemment indépendants de leur souci de ne pas être sous la tutelle même indirecte du Gouvernement français, par le canal de la Compagnie nationale ?

Quoi qu'il en soit, votre commission souhaite que le transport aérien français n'offre pas le spectacle d'une dualité, pour ne pas dire rivalité, devant des jeunes Etats africains. Dans ce domaine aussi, et en s'inspirant du même esprit, une solution peut et doit être trouvée.

\*  
\* \*

## C. — LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

Les problèmes posés en Europe et en Afrique par l'augmentation de la capacité de transport offerte, se trouveront aggravés avec l'apparition, dans quelques années, des avions commerciaux supersoniques.

### a) L'avion supersonique.

L'expérience de la « Caravelle » nous a montré l'intérêt qu'il y avait à disposer d'un appareil qui ne rencontre au moment de sa sortie aucun concurrent valable dans le monde.

Ce qui a joué hier doit jouer demain. L'année dernière, nous avions souhaité que des crédits soient prévus pour permettre d'accélérer les études du Super-Caravelle (mach 2,2) dont l'exploitation commerciale, prévue pour 1970, devrait nous permettre d'arriver quelques années avant le prototype américain (mach 3) et les projets russes.

Nous avons souhaité que cette réalisation soit effectuée en collaboration avec nos partenaires européens.

Un accord à ce sujet a été signé par MM. J. Amery, Ministre de l'Aviation britannique et Geoffroy de Courcel, Ambassadeur de France à Londres. Nous nous en réjouissons, bien que les Anglais ne fassent pas encore partie de l'Europe des Six.

Donc Sud-Aviation et British Aircraft Corporation pourront fabriquer conjointement un avion commercial supersonique en deux versions, l'une moyen-courrier et l'autre long-courrier.

Le premier vol est prévu pour le second semestre 1966 et l'utilisation commerciale pour le début de 1970. L'appareil déjà baptisé, il y a quelques mois « Concorde », volera à mach 2,2, soit environ 2.300 kms/heure à l'altitude de croisière. Il pourra transporter 100 passagers à 4.500 kms pour le moyen courrier et à 6.000 kms pour le long courrier (long courrier court). Les projets sont actuellement établis sur la base d'une série de 100 appareils ; les études du marché, cependant incertaines,

indiquent une possibilité totale de vente de 400 appareils. Cet avion permettrait de traverser l'Atlantique en trois heures.

La France et la Grande-Bretagne supporteront à part égale les dépenses de lancement et de vente. Une chaîne de montage fabriquera dans chacun des deux pays indifféremment la version long ou moyen courrier. En ce qui concerne les cellules, Sud-Aviation aura la charge de 60 % du travail et la British Aircraft Corporation de 40 %. Pour les propulseurs, la proportion est inversée : Bristol Siddeley : 60 % et la S. N. E. C. M. A. : 40 %.

L'investissement total prévu serait de 1 milliard 850 millions, dépense supportée à égalité par la France et la Grande-Bretagne.

Les constructeurs affirment que les frais directs d'exploitation de l'appareil au kilomètre parcouru seront plus bas que ceux des avions actuellement exploités. Notons, enfin, que le prix d'achat du « Concorde » serait de l'ordre de 100 millions de francs, contre 35 millions pour le Boeing 707.

#### b) La « Caravelle ».

L'opération « Caravelle » a compensé, depuis 1956, la réduction extrêmement importante des commandes aéronautiques militaires qui suffisaient jusqu'alors à fournir du travail aux quelque 22.000 salariés des Sociétés Sud-Est Aviation et Sud-Ouest Aviation qui, réunies, devaient constituer Sud-Aviation.

Les travaux relatifs à l'appareil Caravelle ont représenté depuis cette date la majeure partie de l'activité de Sud-Aviation calculée en heures productives : soit 36 % dès la fin de 1957 et, environ 66 % dans les années suivantes. La Caravelle a mobilisé d'autre part 30 à 40 % du potentiel de notre industrie des cellules, mesuré en effectifs, sans compter la part de travail dévolue aux fabricants d'équipements.

La situation présente de l'opération Caravelle s'établit comme suit : la série lancée s'élève au total à 200 avions, ce chiffre résultant de décisions successives de lancement par tranches de 25 avions autorisées par le Conseil des ministres. Sur ces 200 avions, 166 ont fait l'objet de commandes fermes de la part de 20 compagnies ; la part des exportations ressort à 119 avions, soit plus de 70 % ; sur les 166 avions vendus, 130 étaient, à fin 1962, livrés à 17 utilisateurs différents.

La cadence de production, après avoir atteint 4 avions par mois, est réduite à 3 depuis le début de l'année en cours ; dans ces conditions, la série de 200 actuellement lancée doit être terminée à la fin de l'année 1964.

Le Gouvernement a pris, d'autre part, la décision de lancer la fabrication de la Caravelle 10 B, version améliorée de l'appareil actuel, dotée d'un moteur Pratt et Whitney à double flux et transportant 100 passagers à 2.500 kms.

Pour évaluer les possibilités commerciales futures de la Caravelle au-delà des chiffres d'ores et déjà acquis, il est nécessaire de prendre en considération, non seulement les améliorations apportées par l'introduction des nouvelles versions, mais aussi le développement du programme relatif à l'atterrissage automatique et la réputation de sûreté et de régularité que se sont acquis les modèles précédents. La Caravelle est un avion éprouvé et robuste, dont les utilisateurs ne peuvent attendre aucune mauvaise surprise, et malgré l'apparition de concurrents de conception récente, BAC III, DH 121 « Trident » et Boeing 727, l'appareil français est susceptible de conserver ou d'affermir sur le marché une position très solide.

Le principe avait été posé, lors des décisions initiales concernant le programme de Caravelle, que les dépenses correspondant aux études, à la fabrication des prototypes et aux essais, aux études d'amélioration, ainsi qu'à la fabrication des outillages en série, seraient supportées par le budget de l'Etat. En revanche, la société restait entièrement responsable des dépenses de fabrication et de vente des avions qu'elle devait équilibrer par ses ventes commerciales.

La Société a en fait tenu ces engagements et il est permis d'avancer que l'ensemble de l'opération industrielle se soldera par des recettes supérieures aux dépenses.

Mais les pouvoirs publics se sont heurtés à certains impératifs budgétaires qui les ont amenés à laisser à la charge de Sud-Aviation une part des dépenses qui normalement devaient être supportées par le Département des travaux publics ; ce fardeau imprévu a représenté 150 millions de francs pour les versions initiales de l'avion et semble devoir atteindre 200 millions de francs environ pour le programme de 200 avions comprenant les versions nouvelles.

Il se trouve heureusement que les profits réalisés sur d'autres secteurs par Sud-Aviation, s'ajoutant au bénéfice de « l'opération industrielle Caravelle », permettent à la Société nationale d'équilibrer ses comptes malgré cette lourde charge.

**c) Le Super-Broussard.**

La fabrication de ce petit turbo-propulseur de 26 places sort du stade des essais pour entrer dans le domaine de la fabrication en série. Cet avion serait destiné à remplacer le DC. 3. Malheureusement, sa rentabilité paraît au moins discutable et sa vitesse commerciale est à peine supérieure à 270 kilomètres-heure sur des distances de 300 à 400 kilomètres. Ceci risque d'écartier les acheteurs éventuels, à commencer par Air-Inter qui se montre peu désireuse de faire les frais de l'opération.

*Perspectives d'avenir.*

Cette brève étude de la situation de notre industrie aéronautique civile montre que notre potentiel se trouvera, en principe, sans emploi entre 1966, date de la fabrication des dernières Caravelle et 1970, début de la mise en fabrication de l'appareil supersonique. Ce hiatus risque de poser un grave problème économique et social, même si l'on tient compte de nos besoins militaires.

\*  
\* \*

## D. — AIR-INTER

### a) Répartition du capital.

La souscription réalisée au début de 1962 a porté le capital de cette société à 7,5 millions de nouveaux francs, somme répartie comme suit :

— Air-France .....	24,95 %
— S. N. C. F.....	24,95 %
— Caisse des Dépôts et Consignations.....	4,00 %
— Banque de l'Indochine.....	5,27 %
— Banque de Paris et des Pays-Bas.....	5,27 %
— M. Lazare frères et C°.....	5,27 %
— U. A. T.....	7,27 %
— T. A. I.....	5,93 %
— C. G. T. A.....	5,40 %
— Aigle-Azur .....	2,67 %
— Transports rapides de Lorraine.....	3,74 %
— Chambres de Commerce.....	5,27 %

A propos de cette répartition, notons cette appréciation extraite du 8<sup>e</sup> Rapport d'ensemble de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques : « Le souci de la coordination fer-air ne saurait aux yeux de la Commission justifier une participation de la S. N. C. F. dans une entreprise qui ne pourra que la concurrencer sur ses meilleures relations et, au surplus, sur des lignes qui viennent d'être l'objet d'investissements coûteux. La coordination des différents moyens de transport ne saurait relever que de l'administration de tutelle à laquelle il appartient seule de déterminer le soutien que la collectivité entend apporter à telle ou telle catégorie d'activités... »

### b) Achat d'une flotte autonome.

Un emprunt de 9 millions de nouveaux francs consenti par la Caisse des Dépôts a permis à la Société d'acquérir cinq Vickers Viscount.

Un nouvel emprunt de 3 millions de nouveaux francs permettra de porter cette flotte à sept appareils.

Actuellement, Air-Inter dispose de cinq Vickers Viscount et affrète un DC. 4 à Air-France et deux Viking à Air-Nautic.

L'utilisation éventuelle du Super-Broussard pose un problème particulier.

Cet appareil, fabriqué par Nord-Aviation, existe en deux versions : SB. 260 non pressurisée et SB. 262 pressurisée. Sa capacité est de 24 à 26 places et sa vitesse commerciale ne dépasse pas 270 kilomètres/heure pour une étape de l'ordre de 300 à 400 kilomètres, contre 315 pour le Fokker-Friendship et 330 pour le Viscount.

La Société Air-Inter estime que cette machine ne peut en aucun cas être rentable et réclame, en conséquence, une subvention d'achat et une subvention d'exploitation.

La solution préconisée par la compagnie serait d'acheter, au 1<sup>er</sup> janvier 1964, trois nouveaux Viscount qu'il serait possible d'obtenir pour 130 millions environ, l'unité.

#### c) Subvention de fonctionnement.

Sur l'insistance du Sénat, le Gouvernement a consenti en 1962 une subvention de 2 millions de francs. Pour l'exercice 1963, une subvention de 2 millions est également prévue. Compte tenu de celle-ci, la répartition des charges financières serait la suivante pour les lignes dites d'intérêt national :

— part des collectivités.....	47,5 %	au lieu de 90 % ;
— aide de l'Etat.....	47,5 %	au lieu de 0 % ;
— Air-Inter .....	5 %	au lieu de 10 %.

#### d) Evolution du trafic et résultats financiers.

Le trafic passagers a évolué comme suit depuis 1960 :

1960 .....	18.000 passagers ;
1961 .....	90.000 passagers ;
1962 .....	190.000 passagers.

*Au point de vue financier*, le déficit prévu atteindra, en 1962, 4 millions, dont 3,15 à la charge des collectivités locales, contre, en 1961, 2,55 millions, dont 2,10 fournis par ces mêmes collectivités. La part de ce déficit supportée par Air-Inter passe donc de 450.000 F à 850.000 F, compte non tenu de la somme reversée à Air-France représentant la moitié du bénéfice réalisé sur Paris—Nice, soit 400.000 F en 1961.

Le capital « consommé » par Air-Inter n'aura donc pas dépassé, en deux ans, 90 millions d'anciens francs, au lieu des 175 prévus.

La subvention accordée par l'Etat servira, d'une part, à alléger la fraction du déficit supportée par Air-Inter et, d'autre part, à réduire la participation des collectivités locales.

### e) Questions tarifaires.

Le tarif du transport aérien intérieur est en principe de 0,25 franc le km, donc très supérieur à celui du chemin de fer (40 %), même si l'on tient compte du fait que la distance à vol d'oiseau est nettement plus courte que la distance terrestre.

Une réduction de 10 % est consentie pour les voyages aller et retour.

D'autre part, les usagers peuvent souscrire des cartes d'abonnement nominatives leur donnant une réduction de 30 % sur un parcours déterminé.

Au cas où le titulaire d'une carte souscrit un billet combiné air-fer, il bénéficie d'une réduction de 20 % sur la liaison S.N.C.F., correspondant au trajet effectué par avion.

### f) Liaisons régulières assurées en 1962 et prévues pour 1963.

TRAJET	FREQUENCE	APPAREIL
Paris—Toulouse, Pau ou Tarbes .....	12/7	V. Viscount
Paris—Clermont—Nîmes .....	6/7	»
Paris—Strasbourg .....	6/7	D.C. 4 (V. V. au 1 <sup>er</sup> -1-63)
Nantes—Marseille—Nice .....	1/7	V. Viscount
Paris—Bordeaux .....	5/7	»
Paris—Brest .....	3/7	V. Viking
Paris—Lorient—Brest .....	3/7	»
Paris—Nice (en pool avec Air France) .....		
Lille—Lyon—Nice .....	6/7	V. Viscount
Paris—Lyon .....	12/7	»
Nantes—Lyon .....	4/7	V. Viking
Nantes—Marseille—Nice .....	1/7	»

En 1963, on prévoit une liaison Paris—Marseille directe (le 1<sup>er</sup> avril 1963), un Marseille—Toulouse prolongé deux fois par semaine sur Bordeaux, une troisième fréquence sur Paris—Lyon (du 1<sup>er</sup> avril 1963 au 1<sup>er</sup> juillet 1963) et un Paris—Saint-Brieuc—Brest remplaçant le Paris—Brest direct.

Le trafic escompté pour 1963 atteindrait 300.000 passagers. Si ce chiffre est réellement atteint, il sera indispensable d'augmenter le potentiel aérien de la société dès le début de 1964.

#### g) **Coordination des investissements air-fer en métropole.**

L'évolution du trafic de voyageurs dans les différents pays étrangers montre que, pour les parcours égaux ou supérieurs à 500 km, la part du transport par avion s'accroît continuellement au détriment du chemin de fer.

Qu'il suffise de rappeler qu'aux Etats-Unis, de 1950 à 1960, le trafic de voyageurs par fer a diminué de 36,3 %, tandis que celui effectué par air s'est accru de 276,4 %, la part de l'avion dans le total air-fer passant de 22,5 % à 63,1 %.

Cet accroissement de la part aérienne est déjà nettement perceptible en France pour des liaisons telles que Paris-Nice (1), Paris-Marseille, Paris-Toulouse et même, fait surprenant, si l'on tient compte des durées respectives du trajet, pour Paris-Lyon.

Ces liaisons effectuées par air nécessitent des investissements relativement faibles de l'ordre de quelques centaines de millions.

Le chemin de fer se défend dans ce domaine sur deux fronts puisqu'il doit compter également avec la concurrence de l'automobile. Les techniciens du rail cherchent donc à retenir leur clientèle par le confort et la vitesse. Il est difficile de fournir des chiffres précis concernant le coût de cet effort de modernisation, mais il semble qu'il soit extrêmement élevé. Il nécessite en effet le remplacement des rails, ce qui représente — pour une seule voie 120 kg d'acier laminé par mètre — la rectification d'un certain nombre de courbes, l'achat de machines nouvelles et l'utilisation d'un matériel roulant moderne, enfin, une implantation nouvelle du système de signalisation et de sécurité. Dans le cas du lancement d'un train rapide comme le « Capitole » sur la ligne Paris-Toulouse, les dépenses ainsi engagées — directement liées à l'amélioration d'un

---

(1) 150.000 passagers en 1961.

service « voyageurs » — ont certainement été importantes compte tenu du profit médiocre de la ligne ; or, il nous a été affirmé que le nombre de voyageurs utilisant ce convoi au départ de Toulouse avait été fréquemment inférieur au nombre de ceux ayant pris l'avion !

On voit par cet exemple que si la modernisation du réseau ferroviaire est incontestablement utile pour l'acheminement des marchandises, son utilité est beaucoup plus discutable en ce qui concerne les voyageurs qui emprunteront toujours davantage l'automobile et l'avion.

\*  
\* \*

Votre Commission, convaincue de la *nécessité d'un réseau aérien intérieur*, reprend les conclusions et les souhaits qu'elle avait déjà formulés il y a deux ans. Les problèmes à résoudre pour faciliter son développement seront des problèmes techniques, tel que celui des horaires, par exemple, mais il faudra aussi définir une politique du transport.

Une certaine clientèle consentira à payer des prix plus élevés que ceux demandés par un autre moyen de transport si, en contrepartie, il lui est offert une très grande rapidité, non seulement pendant le vol, mais encore grâce à la diminution des attentes.

Une autre clientèle, pour laquelle l'avion constituerait un gain de temps appréciable par rapport au « fer », consentirait à des transports moins rapides si les tarifs étaient plus bas.

Par exemple, si — pour certaines dessertes du territoire métropolitain — le transport aérien intérieur était traité à l'échelle européenne, nous pourrions avoir un Paris-Perpignan-Barcelone, un Paris-Lyon-Milan ou un Paris-Strasbourg-Francfort, par avions très rapides, mais avec des tarifs relativement chers, car le gain de temps serait alors fort appréciable.

Nous pourrions par contre imaginer des lignes d'aviation omnibus Perpignan ou Pau, Toulouse, Limoges, Paris, par exemple, à un tarif à peine supérieur à celui du prix du chemin de fer en seconde classe (ces tarifs existent à l'étranger).

Or, que nous propose Air-Inter ? Une desserte des points du territoire métropolitain avec des avions non adaptés à ce trafic et à un prix supérieur à celui du billet de première classe, majoré du prix d'un wagon-lit.

Un autre aspect de la question est la classification des services aériens en lignes d'intérêt général et en lignes d'intérêt particulier.

Pour les lignes d'intérêt général, un contrat devrait intervenir entre l'Etat et la société chargée d'exploiter ces services afin de couvrir le déficit suivant des formules analogues à celles qui sont appliquées aux autres moyens de transport.

Pour les lignes d'intérêt particulier, le déficit éventuel devrait être assuré par les collectivités qui les réclament.

Enfin, il est bien évident que la société Air-Inter devrait avoir *le monopole des liaisons intérieures*, les résultats des bonnes lignes servant à compenser, au moins en partie, le déficit des services assurés, notamment sur les voies transversales.

Ces vues très générales demandent, évidemment, une étude plus complète et votre Commission serait heureuse qu'une pareille étude soit entreprise afin de déterminer la place que doit occuper dans l'économie de la Nation chacun des modes de transport, compte tenu de ses caractéristiques, de son coût — investissement et fonctionnement — et de sa rentabilité.

\*  
\* \*

#### **E. — Revision de la situation de certains personnels de l'Aviation civile.**

L'année 1962 a été marquée par d'importantes revisions de la situation des personnels administratifs et techniques de l'Aviation civile. Des réformes sont en effet intervenues, selon les corps ou catégories, sur l'un ou plusieurs des trois plans suivants : statuts, indices et indemnités.

##### **a) Réforme des statuts.**

Les réformes statutaires ont essentiellement touché les corps techniques de la Navigation aérienne et de la Météorologie. Elles étaient justifiées par l'évolution technique, qui exige des personnels une qualification professionnelle de plus en plus élevée, et l'accroissement du trafic, qui augmente les responsabilités des agents chargés d'assurer la sécurité du transport aérien.

Elles se sont traduites notamment par la création :

— d'un grade d'ingénieur divisionnaire des travaux de la Navigation aérienne et de la Météorologie ;

— de grades de techniciens supérieurs et de chefs techniciens dans les corps de techniciens de la Navigation aérienne et de la Météorologie (anciens corps d'adjoints techniques).

En outre, des projets de statuts, actuellement en cours d'adoption, amélioreront le déroulement de carrière dans les corps d'ingénieurs.

Par ailleurs, le corps des techniciens d'encadrement des services du matériel de l'Aviation civile, dont le statut avait été publié en fin 1961 (anciens corps de maîtrise), a été mis en place et la création d'un grade de chef de section (indice net 390), dans le corps des secrétaires administratifs des Services extérieurs, a été décidé.

#### **b) Reclassements indiciaires.**

Les personnels de l'Aviation Civile ont bénéficié d'une manière générale des revalorisations indiciaires accordées à la plupart des fonctionnaires de l'Etat.

C'est ainsi que les ingénieurs en chef dont l'indice terminal était antérieurement 650 net vont dorénavant accéder aux échelles lettres.

Les Ingénieurs des travaux qui terminaient leur carrière à l'indice 475 net atteignent dorénavant l'indice 500 net, et, simultanément, les ingénieurs divisionnaires des travaux passent de l'indice net 510 à l'indice net 540 en fin de carrière.

Par ailleurs, si les indices terminaux des grades de technicien supérieur et chef technicien qui avaient été fixés en 1961 respectivement à 390 et 420 (indices nets) n'ont pas été modifiés en 1962, une Commission spéciale a été instituée pour examiner notamment les conditions de travail et de rémunération de ces personnels.

Les personnels administratifs des corps particuliers à l'Aviation Civile ont également obtenu des revisions indiciaires de 20 à 25 points nets.

#### **c) Réforme des indemnités des corps techniques.**

Les personnels techniques de l'Aviation Civile bénéficient, en dehors d'une indemnité forfaitaire qui reste inchangée, d'une indemnité spéciale dont le mode de financement et les modalités d'attributions ont été profondément modifiés.

En ce qui concerne le financement, il est désormais assuré exclusivement par un prélèvement sur les redevances perçues par les concessionnaires d'aéroport. Il existera par conséquent dorénavant un lien étroit entre l'évolution du trafic aérien et le montant global des indemnités attribuées.

Par ailleurs, cette indemnité sera allouée à *tous* les personnels qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne quelle que soit leur affectation, alors qu'antérieurement le bénéfice en était réservé seulement à une fraction des effectifs.

Dès 1962, le montant des allocations individuelles a pu être sensiblement augmenté pour la majorité des intéressés.

\*  
\* \*

Si d'importants progrès ont pu être ainsi réalisés, *certaines problèmes subsistent* néanmoins. Parmi ceux-ci, il convient de signaler particulièrement :

- la titularisation des agents contractuels ;
- la promotion sociale de certains agents de la Navigation aérienne et de la Météorologie qui remplissent des fonctions normalement dévolues aux techniciens.

De plus, le Secrétariat à l'Aviation Civile sera certainement amené à étudier les mesures à prendre en fonction des conclusions de la Commission précitée, chargée d'étudier la situation des personnels techniques.

\*  
\* \*

Votre Commission se félicite des mesures adoptées en faveur d'un personnel dont la qualité technique et la conscience professionnelle sont reconnues par tous et qui joue un rôle essentiel, bien que trop souvent mal connu du grand public, dans l'activité aérienne.

## F. — FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT

Le contrat conclu le 20 septembre 1955 entre le ministre chargé de l'aviation marchande et la compagnie nationale Air-France, pris en application du décret n° 55-32 du 7 janvier 1955 relatif aux obligations imposées dans l'intérêt général à la compagnie nationale, chargeait celle-ci de la formation des pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble des compagnies françaises de transport aérien. Dénoncé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1959, ce contrat a été remplacé par un contrat provisoire intéressant les stages se déroulant en 1960, 1961 et 1962. Une projet de contrat de même nature est actuellement soumis au ministère des finances : son objet essentiel est de fixer les modalités de financement de la formation des pilotes de ligne des catégories :

- A (formation *ab initio* de jeunes gens sans expérience aéronautique) ;
- B (formation intéressant les candidats d'origine militaire) ;
- C (formation théorique concernant les pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe en service dans les compagnies de transport) ;
- T (formation pratique complétant le stage C).

Les stages des catégories B, C et T sont confiés entièrement à la compagnie nationale Air-France (SFP-Le Bourget). En ce qui concerne les stages de catégorie A, l'arrêté du 13 octobre 1959 confie la formation des jeunes pilotes au S. G. A. C.

### a) Stage de formation des pilotes de ligne, catégorie A.

Les stages A correspondent à la formation *ab initio* des pilotes de ligne.

Le déroulement de ce stage est le suivant :

Le recrutement est organisé par l'E. N. A. C. en liaison avec le centre national de Saint-Yan et s'opère parmi les candidats masculins de nationalité française, âgés de 18 à 21 ans, titulaires du baccalauréat complet et ayant satisfait aux très sévères conditions médicales requises.

Le concours organisé chaque année par l'E. N. A. C. comprend des épreuves écrites et orales, ainsi qu'un examen psycho-technique. Son niveau est celui des classes de mathématiques supérieures (A ou B), de Navale 1 et de l'E. N. S. I. (A ou B).

La sélection en vol se déroule à Saint-Yan ; elle est destinée à apprécier l'aptitude au pilotage des candidats « admissibles ».

— les élèves pilotes de ligne ainsi désignés entrent à l'E. N. A. C. pour une période de 16 mois, au cours de laquelle ils sont préparés aux épreuves théoriques des examens de pilote professionnel, de la qualification générale de radiotéléphonie, de la qualification de vol aux instruments et de pilote de ligne ;

— les stagiaires rejoignent ensuite le centre de Saint-Yan pour une période de 14 mois pendant laquelle ils se préparent et passent les épreuves pratiques en vol des examens du pilote professionnel et de l'I. F. R. (vol aux instruments) ;

— les stagiaires, qui sont alors du niveau du pilote professionnel de 1<sup>re</sup> classe, entrent à la S. F. P. du Bourget où, pendant un an, la compagnie nationale Air-France leur fait subir la préparation aux épreuves pratiques en vol du brevet et de la licence du pilote de ligne.

En outre, les stagiaires sont qualifiés sur un type d'appareil utilisé dans le transport aérien commercial.

La formation des pilotes de ligne de catégorie A dure environ 3 ans et demi. A l'issue de cette formation, les jeunes pilotes de ligne doivent accomplir leurs obligations militaires qu'ils effectuent dans l'armée de l'air, en principe, comme pilotes.

#### **b) Stages de formation des pilotes de ligne catégorie B.**

Le recrutement est confié à l'école des pilotes de ligne du Bourget. Elle intéresse les candidats d'origine militaire, car elle s'adresse aux titulaires de la licence de pilote professionnel ou du brevet de pilote militaire âgés de moins de 28 ans (totalisant au moins 600 heures de vol). Les candidats doivent satisfaire à un concours comprenant notamment des épreuves écrites (de mathématiques, physique, électricité) et être reconnus physiquement aptes à l'issue d'une visite médicale particulièrement sévère.

Les élèves sont préparés sur le plan théorique et pratique à l'examen de pilote de ligne par l'école du Bourget pendant un stage d'une durée approximative de 20 à 22 mois. Après une reprise en main sur bimoteur léger, l'instruction en vol qui a lieu sur appareil DC. 3 pour le vol aux instruments puis sur quadrimoteur ou bi-réacteur de transport, se termine par un entraînement en ligne.

**c) Stages de formation des pilotes de ligne, catégories C et T.**

Cette formation concerne les pilotes professionnels de 1<sup>re</sup> classe en service dans les compagnies de transport en qualité de copilotes, choisis suivant leurs aptitudes générales et à la suite d'un examen.

Pendant 4 mois les pilotes sont préparés aux épreuves théoriques de l'examen de pilote de ligne. S'ils sont reçus à ces épreuves ils suivent pendant 8 mois environ, un entraînement en vol appelé stage T.

Ce stage consiste en un rappel des principes du pilotage sur bimoteur et vol aux instruments ; il comporte également la qualification de ces pilotes sur quadrimoteur ou biréacteur et une instruction en ligne.

Au terme de ce stage les pilotes subissent les épreuves pratiques de l'examen de pilote de ligne.

**d) Financement.**

*Stages A.* — Les dépenses de formation des pilotes de ligne de catégorie A sont supportées entièrement par l'Etat dans les phases E. N. A. C. et Saint-Yan.

La dernière phase de la formation de ces P. L. qui se déroule à la S. F. P. du Bourget est financée, conformément au contrat passé entre l'Etat et la Compagnie nationale. à 75 % par la S. G. A. C.

*Stages B. C. et T.* — Le financement des stages B., C. et T. relève du Contrat Etat-Compagnie nationale Air-France qui prévoit que l'Etat participe à 80 % à ces dépenses de formation.

La part des dépenses restant à la charge des Compagnies (25 % ou 20 % selon le stage) est répartie entre elles proportionnellement au nombre de pilotes qui leur sont affectés.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économique et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant l'Aviation civile.