

ARCHIVES 1918 (suite)

(source : www.latecoere.com)

Exposé de Pierre-Georges Latécoère, sur l'utilité de créer une ligne aérienne entre la France et l'Afrique du Nord, adressé au Ministre de l'Air, 1918.

La création de lignes de transports aériennes se présentent à l'heure actuelle sous l'aspect suivant :

Certaines de ces lignes, d'une utilisation immédiate, sont aussi d'une utilisation temporaire. C'est ainsi qu'on a été amené à créer de PARIS à STRASSBOURG, de PARIS à BRUXELLES, des lignes aériennes qui suppléent à l'existence temporaire des moyens de transports établis, ayant fait leurs preuves et qui reprendront progressivement leur service.

A notre sens, le type de ce service est le fameux PARIS - LONDRES, sur lequel l'attention publique a été, à tort croyons-nous, appelée. Avant la guerre, en effet, les trains du Nord faisaient le service PARIS - LONDRES, par BOULOGNE, en 6 h 30. Avec le ferry-boat, il n'est pas douteux que dans un laps de temps donné après la paix, on arrive à un trajet de 5 h 30, de la Gare du Nord à Charing-Cross.

Des lors, on peut se demander quel serait l'avantage d'un avion partant du BOURGET, par exemple, et atterrissant à HENDON, avion qui nécessiterait une heure d'automobile au départ et une heure d'automobile à l'arrivée, pour rejoindre des centres comparables à ceux desquels partent les chemins de fer. En admettant même un trajet PARIS - LONDRES en 3 heures, l'avion aura en tout et pour tout gagné une demi-heure sur le train et gardera en revanche tous les aléas de la navigation aérienne. Ces aléas se décomposent eux-mêmes en deux séries :

1° - Les aléas dus à l'irrégularité de marche de l'avion et de son système moteur qui peuvent être théoriquement les mêmes pour toutes les lignes ;

2° - Aléas dus aux conditions atmosphériques.

Les plus grands ennemis de l'avion sont la pluie et surtout

le brouillard. Or, il n'est pas douteux que sur le trajet PARIS - LONDRES cette chance d'arrêt, indépendante même des progrès de la navigation aérienne, ne soit portée à son point maximum.

Sous avons ensuite des lignes que l'on peut concevoir comme des lignes définitives, mais pour lesquelles le matériel nécessaire n'est pas encore fabriqué ni même étudié.

Le type de ces lignes sera la ligne transatlantique FRANCE - AMERIQUE, soit au-dessus de l'Atlantique nord, soit au-dessus de l'Atlantique sud avec le secteur DAKAR - BRÉSIL.

Dans le même ordre d'idées, on peut également affirmer que la ligne MARSEILLE - ALGER à travers la Méditerranée demande un matériel d'exploitation qui n'est pas encore fabriqué et dont les premières études ne permettent peut-être pas de compter sur une réalisation immédiate.

Une troisième série de lignes sont celles qui empruntent à la première catégorie son caractère de possibilité d'exploitation immédiate et à la seconde catégorie son caractère d'exploitation définitive. Ce sont certainement les plus intéressantes et celles sur lesquelles l'attention de l'Etat doit être particulièrement attirée. Leurs caractéristiques sont de pouvoir être exploitées immédiatement avec un matériel existant déjà, créé pour la guerre, et par conséquent déjà fabriqué et déjà payé par l'Etat, et de prévoir une exploitation d'assez longue durée pour qu'on puisse amortir les dépenses de mise en train, d'organisation, l'aménagement des terrains, l'avenir des pilotes le remplacement progressif du premier matériel, l'intérêt des capitaux engagés, etc...

Doit-on attendre, pour réaliser ces lignes, un plan d'ensemble et ne se mettre au travail qu'après avoir dressé une vaste carte du monde aérien, délimité les droits et les devoirs de chacun, de chaque

Etat, de chaque Société, ou bien doit-on au contraire, suivant une méthode progressive, s'efforcer de réaliser au jour le jour tout ce qui est progressivement réalisable ?

Il nous semble qu'il suffit de poser la question pour en trouver la réponse.

Si l'on veut attendre pour réaliser, par exemple, la ligne FRANCE - MAROC, qui est une étape de la grande ligne générale FRANCE MAROC - SENEGAL - BRÉSIL - ARGENTINE, que les appareils soient créés, construits et essayés, pour ouvrir l'étape DAKAR - BAHIA, il est certain qu'on attendra de longues années.

On y perdra deux avantages :

L'un, celui de l'utilisation immédiate et des avantages matériels et moraux qu'elle comporte en tant que transports, l'autre, plus capital encore, celui de l'utilisation du matériel d'aviation existant et dont la valeur réelle dépend uniquement de son utilisation. A notre sens, le matériel fabriqué pour la guerre vaut uniquement par l'emploi qu'on lui donnera. Si on le laisse sous les hangars sans l'utiliser, sa valeur est nulle. Au contraire, en l'utilisant immédiatement, l'Etat en tire le meilleur parti possible, puisque, comme on le verra plus loin dans le projet que nous soumettons à l'approbation des pouvoirs publics, ~~que~~ cette mise à la disposition d'une Compagnie Aérienne par l'Etat d'un matériel inutilisable en dehors de cet usage, lui vaut non seulement des avantages moraux, - création immédiate de la ligne dont a besoin le pays - mais encore des avantages matériels (40 % dans les superdividendes de la Société auxquels il faut encore ajouter le pourcentage attribué aux pilotes par ladite Société, pourcentage qui constitue une véritable prime d'encouragement de l'Etat, donné indirectement par lui aux pilotes.

futurs aviateurs de complément)

C'est pourquoi nous avons introduit immédiatement cette demande de concession d'une ligne spéciale de transports aériens car nous estimons qu'une réponse immédiate doit y être donnée.

Attendre serait à la fois contraire aux intérêts de l'Etat en tant que gardien des intérêts moraux du pays (prestige de la France au Maroc et nécessité pour elle de faire fonctionner le plus rapidement possible une ligne aérienne), à ses intérêts matériels (utilisation du matériel existant) et enfin aux intérêts de l'aviation qui fait partie, à notre avis, du patrimoine des forces du pays.

Ce préambule posé, nous voulons tout d'abord expliquer :

- 1° - Pourquoi nous avons choisi comme premier terrain de réalisation la ligne FRANCE - MAROC ;
- 2° - Pourquoi l'ayant choisie nous avons adopté l'itinéraire proposé ;
- 3° - Pourquoi nous en avons demandé la concession pour une société privée ;
- 4° - Pourquoi nous avons demandé à l'Etat une garantie de tonnage et par conséquent de recette ;
- 5° - Justificatif de tonnage de garantie, et par conséquent de la recette de garantie demandée à l'Etat ;
- 6° - Nous voudrions démontrer que cette concession particulière n'engage en aucune façon l'Etat, ni pour les autres conditions considérées chacune en soi, ni même pour ce qui pourrait être plus tard un vaste projet d'ensemble si celui-ci pouvait se réaliser avant la limite de la concession accordée à la Société " C.F.M.A

- 1° - POURQUOI NOUS AVONS CHOISI COMME PREMIER TERRAIN DE REALISATION LA LIGNE FRANCE - MAROC ?

D'après les principes que nous avons exposés au début de ce travail, il nous a paru nécessaire, pour justifier notre demande,

pour sauvegarder les intérêts les plus essentiels de l'Etat, et en même temps pour assurer l'avenir de l'aviation en lui donnant les premiers terrains de démonstration les plus favorables, de prendre comme champ d'exploitation une ligne aérienne qui réunisse les conditions suivantes au suprême degré :

- A - Exploitation immédiate avec le matériel existant -
 - B - Intérêt national justifiant un trafic exceptionnel -
 - C - Moyens de communications actuels et futurs assez insuffisants pour justifier la création et le maintien de la ligne aérienne -
- A - La ligne FRANCE - MAROC est certainement celle qui réunit à l'heure actuelle, sinon seule au moins le plus complètement, ces 3 conditions.

Le parcours que nous avons choisi et dont on trouvera au chapitre suivant le détail permet, par des étapes de 4 à 500 Kilomètres, au-dessus du sol, l'emploi d'appareils comme le C 23, avec quelques légères modifications dont la Société prendrait la charge.

Si plus tard la Société se trouve amenée à changer de type d'appareil et à adopter des appareils d'un plus grand tonnage, néanmoins elle dispose dès aujourd'hui d'une base d'exploitation qui offre le précieux avantage de l'utilisation immédiate d'un matériel appartenant à l'Etat, payé par lui, et sans aucune autre valeur que son utilisation future.

- B - la ligne FRANCE - MAROC est certainement l'une de celles qui justifient au plus haut point de vue national la création des transports aériens. Il est inutile de souligner, au moment où se règlent les questions internationales du Maroc Français, du Maroc Espagnol, de l'équilibre européen en Méditerranée, du monde musulman, au moment où s'apaisent à peine les guerres saintes à l'intérieur du Maroc

lui-même, l'importance de cette ligne. Importance double, puisqu'elle maintient au Maroc, avec le minimum de charges pour l'Etat, une école permanente d'aviation et des relations extra-rapides, entièrement dans les mains de l'Etat, entre la colonie et la métropole, et qu'en même temps elle assure à la France le prestige d'être la première au monde à relier l'une de ses colonies à la métropole par un service aérien.

- C - Or, il n'est pas douteux qu'à l'heure actuelle le MAROC soit précisément l'une des colonies françaises la moins bien desservie comme moyens de transports, étant donné sa proximité de la métropole.

Les lignes de navigation peu rapides, peu nombreuses, exigeant de grands détours, ne parviendront jamais à des transports très rapides, et, d'autre part, les chemins de fer espagnols ne nous permettent pas d'envisager très rapidement l'espoir que les communications par voie ferrée avec la traversée du détroit de Gibraltar, viendront au secours des lignes de navigation.

Si l'on considère même les relations entre l'Algérie et le MAROC, c'est-à-dire entre les deux grandes colonies françaises de l'Afrique du Nord, communications qui font l'objet d'une des deux lignes de la " C.E.M.A.", on peut dire qu'elles sont pratiquement inexistantes. C'est à un tel point que dernièrement le général LYAUTEY voulant faire venir rapidement à RABAT, Monsieur Pierre - Etienne FLANDIN, de la Commission Interministérielle d'aviation, qui venait de TUNIS et d'ALGER, n'avait pas trouvé d'autre moyen que l'avion, les chemins de fer n'existant pas encore et les routes d'automobiles étant coupées par les débordements d'oueds.

A tous ces points de vue, la ligne FRANCE - MAROC, complétée par la ligne MAROC - ALGERIE, s'impose donc. C'est pourquoi c'est elle dont nous avons demandé la concession.



- 2° - Ce principe, de la nécessité d'une ligne aérienne FRANCE - MAROC et MAROC - ALGERIE aisément démontré, pourquoi avons-nous choisi les itinéraires qui font l'objet de notre demande, c'est-à-dire :

TOULOUSE - BARCELONE - ALICANTE - MALAGA - XES - RABAT, pour la première ligne,

RABAT, MELILLA, BEMOUES, ORAN, pour la seconde ligne ?

LÀ encore, on peut diviser les raisons en deux parties :

- A - Choix des points de départ -


- B - Choix de l'itinéraire -

- A - CHOIX DES POINTS DE DEPART -

Pourquoi avons-nous choisi TOULOUSE comme point de départ, RABAT et ORAN, comme points d'arrivée ?

En vertu du principe que nous énonçons plus haut, il nous a paru inutile, et par conséquent inutilement coûteux, de chercher à concurrencer des voies ferrées à grand débit et à débit rapide, marchant la nuit, avec des lignes d'avions qui, à l'heure actuelle, nous ne faisons aucune difficulté à le reconnaître, sont absolument incapables de concurrencer les voies ferrées.

C'est ainsi, par exemple, que nous trouvons ridicule de chercher à faire partir une ligne FRANCE - MAROC de PARIS, puisque tous les soirs il part de la Gare d'Orsay un rapide, et il partira bientôt plusieurs rapides, qui démarque le lendemain matin à TOULOUSE les voyageurs et la poste avec un minimum de frais et un maximum de rapidité auxquels l'avion actuel ne peut prétendre. Aucun avion en service régulier, partant de Paris le soir à l'heure du courrier, ne peut concurrencer le train jusqu'à TOULOUSE.

En revanche, de TOULOUSE, pour aller à  BARCELONE, et de là au MAROC, nous nous trouvons actuellement en présence de difficultés

horaires excessives. Sans doute, en exagérant encore le principe ci-dessus, on peut demander le départ plus près de la frontière, du côté de PERPIGNAN, par exemple. Mais il nous a paru tout d'abord que le parcours PARIS - PERPIGNAN était loin d'être assuré aujourd'hui comme le parcours PARIS - TOULOUSE qui ne comportait pas un voyage à peu près exclusivement de nuit.

Enfin, la présence à TOULOUSE de l'Usine LATCOEHE, l'un des demandeurs de la concession, c'est-à-dire d'un grand port aérien puissamment outillé, avec ses ouvriers, ses halls, son service de réparations, militait en faveur de TOULOUSE comme tête de ligne.

Ce sont les mêmes principes qui nous ont amenés à prolonger la ligne jusqu'à RABAT, siège du Gouvernement pour le MAROC, et à prolonger la ligne MAROC - ALGERIE jusqu'à ORAN, c'est-à-dire la véritable tête de ligne ouest des réseaux de chemins de fer algériens.

- B - CHOIX DE L'ITINERAIRE -

Ce point de départ admis, reste à choisir les itinéraires.

De la FRANCE du sud au MAROC, il y a 4 itinéraires possibles qui sont :

- A - MARSEILLE - ALGER et le littoral algérien par ORAN, MELILLA, FEZ -

- B - TOULOUSE - BARCELONE - VALENCE - ALICANTE - MALAGA - FEZ - RABAT -

- C - TOULOUSE et le centre de l'ESPAGNE pour rejoindre les lignes précédentes à la hauteur de GIBRALTAR -

- D - BORDEAUX et la côte ouest de l'ESPAGNE -

En nous basant sur le principe que nous avons énoncé, nous avons écarté tout d'abord la ligne MARSEILLE - ALGER qui ne permet pas l'emploi d'un matériel actuel. Sans préjuger aucunement de l'avenir de cette ligne, il nous paraît indispensable de souligner qu'un

parcours de plus de 800 kilomètres au-dessus de la mer, et au-dessus d'une mer particulièrement capricieuse, divisée par les BALEARES en deux bassins dans lesquels règnent constamment, soit dans l'un, soit dans l'autre, des vents violents qui rendent les possibilités d'amerrissage particulièrement dangereuses, devait être soigneusement et longuement étudié. A notre sens, elle entre dans la période d'études et non de réalisation.

Restaient les 3 parcours terrestres.

Un coup d'œil jeté sur la carte annexée au présent rapport montre que le trajet par le centre et par l'ouest de l'ESPAGNE offre des difficultés de parcours terrestre, sinon tout à fait insurmontables, au moins très graves. La série de Sierras avec leurs pics neigeux constitués, pour un voyage aérien, non seulement de véritables barrières de terrains sans atterrissage possible, mais encore une cause permanente de perturbations atmosphériques amenant l'irrégularité des transports en même temps que leurs difficultés.

La ligne de l'ouest offre en outre le désagrément des luttes contre les tempêtes de Golfe de Gascogne et le parcours sensiblement plus long que les deux lignes centrales. En revanche, la ligne B, TOULOUSE - BARCELONE - VALENCE - ALICANTE - MALAGA - FEZ, tout en présentant de sérieux obstacles naturels nous paraît offrir le maximum de conditions favorables. C'est pourquoi nous l'avons choisie.

La partie la plus difficile, TOULOUSE - BARCELONE, a d'ailleurs été effectuée déjà, en voyage d'essai, par Monsieur Pierre G. LATECOERE, le 25 Décembre 1918. Des circonstances climatiques favorables à l'aller lui ont permis d'atteindre une vitesse commerciale tout à fait remarquable : 400 Kilomètres en 2 h 20, et une tempête de vent au retour a permis de constater que dans de très mauvaises conditions atmosphériques le parcours était néanmoins possible.

De plus, cette ligne passant le long de la côte espagnole emprunte un climat généralement doux avec des variations de température très faibles (la région de VALENCE est à ce sujet une des plus favorisée d'Europe) Les pluies, les brouillards, la neige y sont peu fréquents. De plus, on rencontre assez fréquemment des grandes villes, totalement absentes de l'itinéraire par l'Espagne centrale, et ces villes permettent l'établissement plus facile de terrains d'atterrissage qui sont en même temps des centres de réparations et de ravitaillement.

Enfin, le réseau de voies ferrées que l'on coupe fréquemment, si imparfait soit-il, permet, ainsi qu'il est prévu à l'un des chapitres de convention, les réexpéditions des courriers en cas de panne définitive d'avions.

A notre avis, la ligne FRANCE - MAROC ne peut passer que par cet itinéraire.

La " C.E.M.A. " s'est déjà assuré en Espagne les concours nécessaires pour pouvoir réaliser pratiquement son organisation matérielle sur ce parcours.

- 3° - POURQUOI AVOIR-NOUS RECHERCHÉ LA CONCESSION POUR UNE COMPAGNIE PRIVEE ?

Une question se pose maintenant.

Une telle ligne dont la nécessité immédiate a été reconnue et dont les conditions particulières d'établissement ont été ainsi établies, doit-elle être exploitée par l'Etat ou par une Compagnie privée ?

Sans entrer dans une discussion qui pourrait paraître oiseuse sur la comparaison des résultats obtenus par l'Etat exploitant direct et par l'initiative privée, il nous suffira de souligner qu'il s'agit ici d'une ligne empruntant les 4/5 de son parcours à un territoire étranger, l'ESPAGNE, puissance neutre de la dernière guerre. Une partie de parcours espagnol, et l'une des étapes obligatoires, BARCELONE, se trouve en outre

située en territoire catalan, c'est-à-dire sur une province espagnole où la question de prestige national espagnol se trouve le plus directement engagée.

Les conversations que nous avons eues à ce sujet, tant avec les représentants des pouvoirs publics qu'avec les diverses Compagnies aériennes espagnoles elles-mêmes en pourparlers avec leur Gouvernement nous permettent d'affirmer avec une absolue certitude que jamais le Gouvernement espagnol n'accordera directement à un Gouvernement étranger le droit de survol et d'atterrissage sur son territoire national et principalement en territoire catalan.

Les difficultés des relations franco-espagnoles en CATALOGNE permettent même d'affirmer qu'il ne serait pas très souhaitable qu'il en fût autrement. D'ailleurs, il ne nous paraît pas souhaitable pour la FRANCE et pour l'intérêt français envisagé d'une façon générale, que des droits de survol et d'atterrissage puissent être donnés à des Gouvernements étrangers.

En effet, il serait difficile à la FRANCE, si elle obtenait par impossible de l'ES'AGNE, pays neutre, cette faveur, de refuser la même faveur réciproque, et à l'Espagne elle-même et à tous nos alliés dont les frontières nous enveloppent : Angleterre, Belgique, Italie. Il serait même à prévoir, dans l'organisation d'une future Société des Nations, qu'il serait même impossible de la refuser à aucun voisin et nous aurions ainsi posé nous-mêmes, par notre faute, le problème de l'atterrissage des avions allemands en FRANCE.

Pour un pays à multiples frontières comme la FRANCE et que sa situation géographique désigne comme un pays de transit aérien, " la plaque tournante de l'Europe Occidentale ", ou encore " l'isthme européen " ainsi que l'a définie ELISE RECLUS, le droit du sol doit primer celui de l'air, et la FRANCE doit rester ~~maîtresse~~ ^{maîtresse} de son

soi au point de vue aérien.

Voilà pourquoi elle ne peut demander à l'ESPAGNE la possession du sien.

La nécessité d'une Compagnie privée s'impose donc.

La " C.E.M.A. " par les pourparlers qu'elle a engagés et par les accords qu'elle a conclus avec des Sociétés de Navigation espagnoles dont elle pourra fournir le détail est déjà en mesure de faire bénéficier la FRANCE, le Gouvernement français et l'industrie française de l'aviation, des avantages que le Gouvernement espagnol accordera à une Compagnie de Navigation Espagnole qu'elle absorbera sur le parcours FRANCE - MAROC.

Ainsi se trouvera sauvegarder le point de vue français dans les relations aériennes au-dessus de l'ESPAGNE de la FRANCE métropole et de sa colonie le MAROC.

Il ne nous paraît pas qu'il y ait, à l'heure actuelle, d'autre solution.

- 4° - Ces 3 points établis : nécessité d'action immédiate, choix et détermination de la ligne, nécessité d'une Compagnie privée, nous en sommes amenés à déterminer quelle doit être la part de l'Etat dans la vie de cette Compagnie privée, c'est-à-dire quel encouragement et quelle subvention elle doit lui fournir.

A notre avis, et pour de longues années encore, l'aviation civile est uniquement un organisme d'Etat, une nécessité nationale, indivisible, qui doit être créée comme elle l'est actuellement dans un organisme central, et dont les charges d'une part, les bénéfices de l'autre, doivent être répartis par lui dans les différents ministères, c'est-à-dire les différents chapitres de la vie nationale.

Prenez comme démonstration la ligne FRANCE - MAROC.

Elle intéresse, à notre sens, à la fois le budget de la FRANCE

métropole, budget dont nous ferons ensuite le détail, budgets du MAROC et de l'ALGERIE.

Une compagnie privée peut-elle s'adresser à ces trois organismes différents ? Non. Seule, l'aviation civile peut résumer ses demandes et les transmettre aux divers budgets intéressés.

Dans le budget de la métropole lui-même, sera-ce simplement le service postal qu'on peut et qu'on doit intéresser ? Non. Le service postal représente un des chapitres importants, mais insuffisant à lui seul, des nécessités et des services de ladite ligne.

Par certains côtés, il réalise même un point de vue absolument opposé.

Si l'Etat crée en effet une ligne FRANCE - MAROC, il importe que cette ligne fonctionne admirablement, que ses appareils puissent avoir du jour au lendemain une utilisation militaire, qu'en cas de révolte au MAROC la priorité des transports soit donnée à des transports d'explosifs; en cas d'épidémie, à des médicaments. Au point de vue de la poste, il faut que le transport des lettres soit effectué simplement dans les conditions de rapidité, de sécurité, de bon marché, les plus grandes, en conservant toujours la priorité au dit service.

L'aviation civile, et en particulier la ligne FRANCE - MAROC ALGERIE qui nous occupe, doit donc être un service national.

Nous avons exposé pourquoi ce service national ne peut se faire qu'au travers d'une Compagnie privée, et l'on verra plus loin quelle part dans le contrôle, dans l'administration même, dans le fonctionnement et dans les bénéfices de la ligne, nous réserverons à l'Etat en échange de ses encouragements. Mais il n'est pas douteux que sans la tutelle de l'Etat, il n'y ait pas d'aviation civile, et dans le cas particulier qui nous occupe pas de ligne sérieuse FRANCE-MAROC - ALGERIE.

Il importe toutefois que le concours financier de l'Etat soit donné dans des conditions qui ne grèvent pas trop le budget général et qui, d'autre part, ne constituent pas un encouragement à la paresse et à l'inertie. En d'autres termes, l'Etat ne doit payer que si l'on fonctionne, et payer en raison de ce que l'on fonctionne.

C'est pourquoi nous avons renoncé à toute subvention directe et demandé simplement une garantie de tonnage minimum à un prix minimum qui constitue ainsi un ensemble de recettes dont on trouvera le justificatif au chapitre suivant. Ce minimum de recettes est indispensable pour assurer l'existence matérielle de la ligne et les bénéfices de celle-ci ne pourront s'établir que par une exploitation au-dessus de ce minimum.

Les demandeurs de la concession prévoient donc une exploitation favorable et un avenir à la ligne, et c'est en ce sens qu'ils prennent eux-mêmes les risques, mais d'autre part l'Etat a ses droits rigoureusement sauvegardés par les diverses stipulations inscrites dans la convention.

Si la ligne fonctionne tout à fait mal, c'est-à-dire si les concessionnaires n'offrent pas la moitié du tonnage minimum, la concession est résiliée de plein droit sans indemnité à la charge de l'Etat.

Si la ligne fonctionne moyennement, la Société vit, sans plus, mais l'Etat est assuré d'un minimum de communications aériennes et d'un minimum de tonnage.

Si la ligne se développe d'année en année, l'Etat y trouve, par sa participation de 40 % sur les superdividendes, la récupération des sacrifices premiers consentis par lui, sous forme de ~~cession~~ **cession** de matériel. Il est d'ailleurs à souligner en passant que si l'Etat ne fait pas cette ~~cession~~ **cession** de matériel, il gardera ledit matériel inutilisé, sans

valeur, et que par conséquent la seule façon pour l'Etat de l'utiliser, non seulement au point de vue général des intérêts nationaux, mais encore au point de vue strictement financier, c'est de lui permettre de concourir à l'exploitation dont nous demandons la concession. L'Etat est placé exactement comme les concessionnaires et l'affaire devient bonne pour lui en cas de succès, précisément au moment où elle devient bonne pour les capitaux engagés, ce qui nous paraît de stricte justice.

On remarquera également que 25 % des superdividendes, c'est-à-dire une nouvelle tranche de bénéfices, s'ajoutent aux 40 % revenant à l'Etat, est donnée au personnel.

Or, il n'est pas douteux que si l'Etat ne subventionne pas le personnel pilote par des subventions indirectes, au travers des Compagnies comme la "C.S.N.A.", il devra le faire d'une façon directe par indemnités aux pilotes accomplissant un certain nombre de kilomètres en vol.

Il en sera de même pour les avions civils réquisitionnables après la guerre en cas de mobilisation; on les subventionnera directement ou au travers de Sociétés comme la "C.S.N.A.S."

Par conséquent, il faut faire venir en diminution, dans un budget total de l'aviation, une partie des subventions demandées, sous forme de garantie de tonnage. C'est d'ailleurs la forme la plus rassurante pour l'Etat puisqu'elle sanctionne simplement les résultats accomplis.

- 5° - JUSTIFICATION DU TONNAGE MINIMUM ET DES TARIFS DEMANDÉS -

Pour assurer le service projeté, nous utiliserons des avions bi-moteurs, à double commande, enlevant mille kilogs environ à la vitesse de 150 kilomètres à l'heure.

Ce type d'avion nous permet, par ses chiffres connus de dépense horaire et de vitesse moyenne, une évaluation sérieuse des

Frais de parcours.

Nous indiquerons, en premier lieu, l'estimation du prix du voyage TOULOUSE - RABAT avec le type d'avion envisagé, c'est-à-dire avec avions bi-moteurs de 5 à 600 HP de puissance totale.

ESTIMATION DU PRIX DU VOYAGE TOULOUSE - RABAT -

1° - Combustibles, essence et huile, 510 Frs à l'heure (prix basé sur une réduction de 30 % des prix actuels) soit, pour 14 heures.....	4.340,00
2° - Pilotes - 20 pilotes sont nécessaires qui recevront une indemnité de vol de 400 Francs par étape, soit par voyage de 4 étapes.....	3.200,00
3° - Main-d'oeuvre - 6 mécaniciens d'aérodromes et 12 manoeuvres par relais, soit, pour 2 relais.....	1.650,00
4° - Assurances des pilotes, des objets transportés, du matériel, des hangars, des locaux divers.....	1.600,00
5° - Amortissement et réparation des appareils.....	3.820,00
6° - Frais généraux de direction et d'exploitation (120 % de la main-d'oeuvre), soit, sur 4750 Frs de main- d'oeuvre.....	5.700,00
	<hr/>
	Total.....
	20.290,00
Bénéfice 10 %	2.029,00
	<hr/>
	PRIX DU VOYAGE.....
	22.319,00

soit 24^{frs}80 par kilogramme pour un voyage de 1.800 Kilomètres environ
et pour un tonnage utile de NEUF CENTS Kilogs.

En établissant sur les mêmes bases le prix de revient du voyage RABAT - ORAN et ORAN - RABAT, il est possible de déterminer le bilan d'exploitation de la Compagnie en se basant sur le chiffre de 192 voyages simples prévus par la convention et sur les chiffres de recette correspondants.

- DEPENSES ANNUELLES -

1° - Combustibles : 6.800 Frs X 192.....	I.305.600,00
2° - Personnel navigant 5.600 Frs X 192.....	I.075.200,00
3° - Main-d'oeuvre d'aérodrome 3.000 Frs X 192.....	595.600,00
4° - Assurances personnel, marchandises et matériel, 3.100 Frs X 192.....	595.200,00
5° - Amortissement et réparation des appareils 7.300 Frs X 192.....	I.411.200,00
6° - Frais généraux de direction et d'exploitation 120 % de 2° et 3°.....	I.992.960,00
	<u>6.965.760,00</u>

RECETTES ANNUELLES POUR 192 VOYAGES SIMPLES

Ligne TOULOUSE - RABAT : 25 Frs X 900 Kgs X 192.....	4.320.000,00
Ligne RABAT - ORAN : 20 Frs X 900 Kgs X 192.....	3.456.000,00
	<u>7.776.000,00</u>
BENEFICE BRUT.....	<u>810.240,00</u>

BENEFICE NET ET DIVIDENDES

Amortissement de 1.500.000 Frs d'installations d'aérodromes en Espagne et au Maroc espagnol 10 % par an.....	150.000,00
Réserve légale 5 % sur 810.240 Frs.....	40.512,00
5 % du capital actions (4 millions).....	320.000,00
	<u>510.512,00</u>

Bénéfice net (810.240 Frs moins 510.512 Frs).....299.728,00

Répartition du bénéfice net :

40 % à l'Etat.....119.891,20
25 % au personnel.....74.932,00
35 % à la Compagnie.....104.904,80

Ces résultats qui déterminent le bénéfice maximum qui puisse obtenir la Compagnie pour les 192 voyages simples assurés avec le concours de l'Etat ne seront obtenus que si la Compagnie peut réellement effectuer ces 192 voyages simples, soit un parcours de 540.000 Kilomètres

Dans le cas où le nombre de voyages faits par la Compagnie serait moindre, les recettes de la Compagnie seront ramenées à QUATRE MILLIONS de francs si le tonnage offert par la Compagnie est compris entre le tonnage total de 176.800 Kilogs prévu et la moitié de ce tonnage.

Dans le cas où ce tonnage serait inférieur de plus de moitié à ce total de 176.800 Kilogs, l'Etat pourra réduire de moitié cette garantie de recette minimum de QUATRE MILLIONS.

Il est possible que dans un laps de temps passé moins court, des économies puissent être réalisées sur les dépenses de combustibles pour lesquelles nous avons simplement prévu une réduction de 30 % sur le prix actuel, mais il y a lieu de compter qu'il faudra augmenter sensiblement les dépenses prévues pour amortissement et réparation des appareils, surtout lorsque au cours de la deuxième année d'exploitation les appareils fournis par l'Etat ne seront plus utilisables.

- C* - La Société a demandé une concession de QUINZE ans qui nous paraît nécessaire pour l'amortissement du capital dont elle aura besoin pour

Il nous a paru enfin intéressant de faire figurer à la suite de notre exposé quelques considérations sur la répercussion que pourrait avoir, dans un budget général de l'Aéronautique, l'approbation de la demande de concession de la Société " C.E.M.A. "

Nous en avons déjà indiqué l'essentiel au paragraphe 4 du précédent exposé.

L'appui financier demandé par la Société " C.E.M.A. " à l'Etat se décompose en deux chapitres :

- 1° - Mise à sa disposition d'un matériel énuméré au projet de convention (article 10)
- 2° - Garantie de recettes minima annuelles.

Ce minimum de recettes annuelles a été fixé par nous à celui d'un tonnage de neuf cents kilogs par voyage pour ~~quatre~~^{cent} vingt-seize voyages simples sur la ligne TOULOUSE - RABAT, et ~~quatre~~^{cent} vingt-seize voyages simples sur la ligne RABAT - GRAN, soit ~~trois millions huit cent quatre vingt huit mille francs~~ quatre millions de francs.

~~L'Etat n'assurera, en effet, une recette au-dessus de ce chiffre minimum, qu'autant qu'il aura bassin réel d'un tonnage supérieur, c'est à dire qu'autant que les événements justifient le développement des services et leur utilisation réelle par l'Etat.~~

Examinons donc les deux chapitres ainsi définis de ce budget :

- 1° - MATRIEL MIS A LA DISPOSITION DE LA SOCIETE C.E.M.A. -

Il est excessivement difficile d'en chiffrer la valeur réelle. Il ne s'agit pas, bien entendu, de l'estimer à sa valeur d'achat. C'est un matériel qui a été commandé pour faire la guerre, et dont la valeur



à l'époque était fonction de son utilisation immédiate au front.

Il est difficile même de lui donner une valeur comparative : l'Etat étant possesseur de ce matériel, son emploi futur seul lui assurera une valeur. Or, ce matériel se décompose lui-même en deux catégories :

Vingt tracteurs RENAULT, qui peuvent être utilisés en dehors des services d'aviation ;

des avions, des moteurs et des hangars qui ne trouvent leur emploi que dans un service d'aviation.

L'Etat français possède aujourd'hui une telle quantité de ce matériel spécial depuis l'armistice que s'il ne l'utilise point dans des subventions au profit de Sociétés comme la " C.F.M.A.", il est fort probable qu'il n'en trouvera pas l'utilisation complète dans son armée métropolitaine et dans son armée coloniale.

On peut donc en conclure que la participation dans les super-bénéfices donnée à l'Etat par la " C.F.M.A." constitue certainement à l'heure actuelle une des meilleures utilisations financières du dit matériel et son plus sûr amortissement.

2^e - GARANTIE DE RECETTES MINIMA ANNUELLES -

Il est à noter que la Société " C.F.M.A." ne demande aucune subvention et que, par conséquent, tout d'abord, elle ne fait appel au budget de l'Etat qu'à partir du moment où elle fonctionne, en mesure de ce qu'elle fonctionne, et qu'elle garde pour elle seule tous les aléas que peuvent entraîner la mise en train de son service et les frais engagés par elle, soit qu'elle échoue totalement dans son programme, soit qu'elle ne puisse offrir qu'un tonnage inférieur au tonnage prévu et nécessaire pour sa vie financière.

Toutefois, il n'est pas douteux que sous forme de garantie de

recettes minima annuelles, c'est l'Etat qui lui donne entièrement la vie financière. Mais étant donné que nous avons considéré qu'une ligne de navigation aérienne était un service avant tout national, que l'Etat seul peut utiliser au mieux des intérêts généraux d'un grand pays en les répartissant entre la FRANCE, le MAROC, L'ALGERIE, et d'un chacun des budgets de ces trois pays, à l'intérieur des services intéressés, il ne pouvait y avoir d'autres conditions viables des possibilités de recettes de la Société.

Il est à noter toutefois, sans qu'on puisse apporter sur ce chapitre des précisions absolues, que ce chiffre de ~~trois millions huit~~ *quatre millions de francs* demandé comme garantie annuelle à l'Etat, n'affecte en rien le caractère d'une dépense sèche, sans aucun amortissement ou sans aucun remboursement pour l'Etat.

Tout d'abord, ainsi que nous l'avons exposé, il nous paraît que l'Etat français, seul qualifié en l'occurrence, peut en faire porter une partie sur les budgets du MAROC et de l'ALGERIE, l'une des lignes précitées, RABAT - ORAN, intéressant uniquement ces deux derniers pays.

De plus, une partie de ce tonnage devant être évidemment consacré à la poste, l'Etat peut recouvrer, au moyen d'une surtaxe postale, une partie de sa garantie de recettes et par conséquent de sa dépense.

Pour fixer quelques chiffres, nous voyons que le prix de revient du kilogramme voyage sur la ligne TOULOUSE - RABAT ressort à vingt quatre francs quatrevingts centimes, pour des courriers spéciaux, analogues à ceux qui ont été faits par ballon lors du siège de Paris, en 1870, et limités comme poids à dix grammes, sur papier spécial, cela revient à lettre à vingt cinq centimes, en arrondissant le chiffre (prix de revient des lettres)

Si l'Etat surtaxait la lettre de cinquante centimes, ce qui ne

paraît pas à première vue un tarif prohibitif, il lui suffirait d'une charge de quatre cent cinquante kilogs de lettres pour couvrir par les seules recettes postales toutes ses dépenses, et il lui suffirait de vingt deux mille lettres à cinquante centimes ou onze mille lettres à un franc pour se rembourser ainsi de la même quantité.

Le service postal possède déjà des éléments intéressants à ce sujet, la ligne NEW-YORK - WASHINGTON a pu assurer, par ses seules ressources postales, le remboursement de ses dépenses.

Il nous est difficile de pousser plus loin ces calculs, dans l'ignorance où nous sommes des tarifs que l'Etat compte attribuer à la correspondance postale aérienne. Il est à noter qu'un simple pneumatique coûte quarante centimes pour circuler à l'intérieur de Paris, et qu'il s'agit ici de lettres portées à dix huit cents kilomètres et gagnant quatre ou cinq jours au minimum sur le courrier habituel.

Les statistiques postales d'avant-guerre avec le MAROC pourront fournir des chiffres minima, car le MAROC, où l'on venait à peine de terminer la campagne, entré en exploitation.

Il est à prévoir de ce côté un mouvement postal assimilable à celui qui existait avant-guerre entre la FRANCE et l'ALGERIE.

Il faudrait y joindre encore les recettes de la ligne RABAT - ORAN qui, à notre sens, vont également, dans quelques années, devenir considérables et qui doivent pouvoir être assimilées, comme mouvement postal, à celui qui existait entre l'ALGERIE et la TUNISIE..

Ainsi que nous l'indiquons, il faut également souligner ce fait que le budget futur de l'aviation civile et militaire en FRANCE comportera vraisemblablement des subventions au personnel civil navigant dans lequel on réquisitionnera les futurs officiers de complément et les futurs pilotes en cas de guerre.

Il est également possible qu'on soit amené à envisager la néces-

sité des subventions données aux appareils navigants, réquisitionnables en temps de guerre, pourvus de ce que nous pourrions appeler une carcasse déquipement futur permettant leur transformation immédiate d'avions de paix en avions de bombardement, en cas de mobilisation.

Il ne nous paraît pas possible d'indiquer d'une façon suffisamment précise, ce que pourraient être les dépenses d'un pareil budget

Il est d'ailleurs possible que les services compétents de l'Aéronautique soient à ce sujet mieux informés que nous. Il est toutefois permis de supposer que ces subventions permettront aux pilotes d'exercer un métier périlleux, court et dur, en leur garantissant des recettes annuelles qui leur permettront de s'y consacrer entièrement.

Il faudra également que les appareils gagnent leur vie, c'est-à-dire leur entretien, leur amortissement. Les subventions aux bureaux d'études des Usines d'aviation doivent être également prévues

Il nous a semblé que par le principe de la garantie des recettes maxima annuelles, fournies à des Sociétés comme la " C.N.M.A. " utilisant ses pilotes, faisant naviguer ses avions et rémunérant les travaux des bureaux d'études par des commandes pour son propre matériel aux usines d'aviation, l'Etat adopterait la solution la plus sûre pour lui puisque, par le chiffre des subventions que la nécessité même de vivre, d'un côté comme de l'autre, arrivera à sensiblement équilibrer, il ne subventionnera que les résultats acquis au fur et à mesure de leur importance même.

Cette recette minimum de ~~soixante millions~~ ^{quatre millions de francs} se trouve donc être, à notre sens, ce que nous pourrions appeler un chiffre d'utilisation pratique du budget général de l'aviation française, payable après résultat, et pour ainsi

dire au kilomètre parcouru.

Il ne constitue donc pas une dépense nouvelle à ajouter au budget de l'aviation.
