

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 avril 1964.

RAPPORT D'INFORMATION

fait au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation, à la suite de la mission effectuée du 14 au 30 mars 1964 en Océan Indien, sur l'infrastructure de certains aérodromes (la Réunion, Comores, Madagascar et la Côte française des Somalis).

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Mastieau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Martial Brousse, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnelouis, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descaours Descaours, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Michel Kissler, Roger Luchéure, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrano, Pierre Métayer, Max Minichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raychaud, Jacques Richard, Ludovic Tron.

Personnalités rencontrées.

A Tananarive :

- MM. Marcel GEAY, Ambassadeur de France.
BOUSSIOUS, Directeur de l'A. S. E. C. N. A.
le Directeur de la Météorologie.

A Saint-Denis-de-la-Réunion :

- MM. DIFENBACHER, Préfet.
ROUSSEAU, Directeur de cabinet.
MARIE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.
COUPÉ, Directeur de l'Aéronautique civile.
TRENDEL, Directeur de la Météorologie.
GRUPEAU, compagnie Air France.
STEVENSON, Président de l'Aéro-Club.
PAYET, Président du Conseil général.
DUVAL, Administrateur principal de l'Inscription maritime.
l'Amiral PACAUD, Commandant la zone maritime de l'Océan Indien.

A Moroni (Grande-Comore) :

- MM. BERNARD, Haut-Commissaire de France.
SAID MOHAMED CHEIKH, Président du Conseil de Gouvernement (Moroni).
le prince SAID IBRAHIM, Président de la Chambre des Députés et Député à l'Assemblée Nationale (Moroni).
MOHAMED AHMED, Député à l'Assemblée Nationale (Mutsamudu, Anjouan).
MOHAMED DAHALANI, Ministre des Finances (Moroni).
SALIM BEN ALI, Ministre des Travaux publics, des Transports et des P. et T. (Moroni).
MOHAMED DJOHAR, Ministre du Travail, de la Fonction publique, de la Jeunesse et des Sports (Mutsamudu, Anjouan).

MM. AFFANE MOHAMED, Ministre de la Production et des Domaines
(Mutsamudu, Anjouan).

MADI SABILI DZOUZDI, Ministre de l'Education.

Daniel SALIM, Ministre de la Santé (Mutsamudu, Anjouan).

AUDIBERT, Chef du service de l'Aviation civile.

RODIER, Chef du service de la Météorologie.

THERET, Chef du service de la Météorologie (adjoint).

MONTAL, chargé de l'Infrastructure.

DUCLoux, Commandant de l'aérodrome de Moroni.

MALECAMP, Directeur des Travaux publics.

A Djibouti :

MM. TIRANT, Gouverneur de la Côte française des Somalis.

LEVALLOIS, Secrétaire général.

ASTRAUD, Directeur d'Air Djibouti.

AHMED DINI, Vice-Président du Conseil du Gouvernement
par intérim, Ministre de la Production, des Affaires écono-
miques et du Plan.

COUBECHÉ, Président de la Chambre de Commerce.

SAHATDJIAN, Président de l'Assemblée territoriale.

BLIN, Chef du service de l'Aviation civile de la Côte fran-
çaise des Somalis.

But de ce voyage.

Examen des aérodromes de la Réunion, des Comores et de Madagascar, des travaux projetés, de l'état de l'infrastructure météorologique, des aides à la navigation aérienne et également du fonctionnement de l'A. S. E. C. N. A. à Madagascar.

Deux considérations générales peuvent être immédiatement formulées : les quatre territoires visités ont des régimes politiques très différents. Madagascar est un Etat indépendant dans lequel l'intervention de la France ne peut se faire qu'au titre de l'assistance technique par l'intermédiaire de l'A. S. E. C. N. A. La Réunion est un département d'outre-mer. Les Comores constituent un territoire d'outre-mer pourvu d'une très large autonomie interne et dirigé par un Haut-Commissaire représentant la France. La Côte française des Somalis est également un territoire d'outre-mer dirigé par un Gouverneur et ayant un caractère militaire beaucoup plus marqué.

Une seconde considération d'ordre général provient de la différence d'état d'esprit qui règne à l'intérieur des différents services s'occupant de l'aviation dans chacun des territoires considérés.

L'état d'esprit paraît excellent et une collaboration très efficace existe à Madagascar, à la Réunion et à Djibouti. Il n'en est pas de même aux Comores où il y aurait intérêt à donner suite aux propositions du Haut-Commissaire concernant l'établissement de liens hiérarchiques précis entre les différents organismes s'occupant de l'aviation.

Enfin, et ce sera la dernière observation générale, si des crédits d'équipement importants sont dégagés en ce qui concerne l'A. S. E. C. N. A. pour Madagascar-Tananarive, pour la Réunion et dans une certaine mesure pour Djibouti, il n'en est pas moins vrai qu'il existe entre les différents territoires quelques sentiments de jalousie qui sont encore plus marqués quand on envisage la situation aux Comores où il est absolument indispensable d'améliorer les relations radio qui sont actuellement trop précaires et qui sont indispensables à la sécurité.

De même, les crédits de fonctionnement sont si mesurés aux Comores, par exemple, que la centrale électrique ne peut fonctionner toute la journée faute de personnel suffisant et que la météo ne peut pas avoir de service de veille permanent.

Voyage proprement dit : Paris—Saint-Denis-de-la-Réunion.

Parti de Paris le samedi 14 mars, à 21 h 50, arrivé à Arivonimamo (Tanananarive) le dimanche 15 mars, à 15 heures, le départ théorique était fixé à 17 h 30 par le Super G qui dessert la Réunion et l'île Maurice.

Ce Super G d'Air France est le seul avion de son espèce basé à Tanananarive. Dans ces conditions, il est bien évident que malgré la présence de certains éléments essentiels constituant des pièces de rechange, tel qu'un moteur de rechange, par exemple, des incidents, même minimes, peuvent entraîner des retards importants. C'est ainsi que nous avons été retardés de vingt-quatre heures au départ de Tanananarive. La compagnie Air France affrète dans ce cas un DC 4 à Air Madagascar mais, d'une part, ce DC 4 n'est pas toujours libre, ensuite il est basé à Ivato au lieu d'Arivo, et si la bonne entente qui existe entre Air France et Air Madagascar permet de supprimer le maximum d'inconvénients, il n'en est pas moins vrai que la précarité du service ne peut qu'être constatée.

RÉUNION

Un rapporteur spécial doit s'abstenir d'idées préconçues dans ses missions d'information. Il était cependant difficile de ne pas ressentir au départ un certain scepticisme quant à l'opportunité de travaux permettant aux quadrijets de se poser à la Réunion. Ce scepticisme étant alimenté par la relative modicité du trafic entre Madagascar et la Réunion, d'une part, la Réunion et l'île Maurice, d'autre part.

De plus, ce trafic en tout état de cause, ne paraissait pas de nature à connaître un très important développement.

Après examen sur place, ces objections ont été levées pour un certain nombre de raisons paraissant déterminantes :

1° La panne de vingt-quatre heures à l'aller à Tanananarive, panne qui n'est pas exceptionnelle, démontre la précarité des liaisons : Madagascar—Réunion ou, à tout le moins, la difficulté du respect des horaires.

La sujétion imposée à Air France de maintenir à Madagascar pour cette liaison un seul avion d'un type déterminé entraîne des frais considérables sans pour autant assurer une sécurité totale pour des dépannages rapides, nécessitant parfois l'attente de pièces venues de France.

L'affrètement d'appareils à Air Madagascar est un palliatif heureux mais entraînant des retards hors de proportion avec le trajet à effectuer.

Enfin la question de la rotation des équipages peut se poser avec plus d'acuité.

2° La prochaine construction à Ivato (Tanananarive) d'un aéroport de classe internationale (voir chap. Madagascar), la construction d'une piste à l'île Maurice permettant l'atterrissage de quadrijets risquent de donner aux Réunionnais non seulement un complexe de frustration et d'infériorité, mais surtout de conduire, touristes et voyageurs, peut-être même dans une certaine mesure les fonctionnaires, à préférer se rendre de la Réunion à l'île Maurice pour y prendre des quadrijets et la concurrence de la B. O. A. C. et éventuellement de la Quantas peuvent se faire cruellement sentir pour Air France.

3° Au moment où une conférence sur le tourisme dans l'Océan Indien vient de réunir à Tanananarive des représentants de l'île Maurice, de la Réunion, des Comores et de Madagascar, il paraît contre-indiqué d'obliger les touristes en transit à l'un des trajets à Madagascar à changer d'avion à Tanananarive.

4° Le fait pour Air France de pouvoir maintenir son même type d'avion Boeing de Paris à la Réunion et à l'île Maurice doit entraîner pour la compagnie nationale une réduction sensible de ses frais de maintenance, d'autant plus que le remplissage actuel du Boeing Tanananarive—Paris est assuré pour 42 % par la Réunion.

Pour toutes ces raisons l'opportunité de pouvoir recevoir des quadrijets à la Réunion ne paraît pas contestable.

Il reste à déterminer si le choix du site a été judicieux.

La piste de Gillot, qui fait actuellement 1.850 mètres, avec une orientation presque parallèle à la mer, perpendiculaire à la rivière des Pluies, sensiblement Nord-Ouest/Sud-Est, est bordée par un relief élevé. Par vent nul le décollage doit se faire obligatoirement vers la mer. La procédure actuelle effectuée la percée sur la mer, ce

qui peut être gênant par vents traversiers. Cependant, les alizés soufflant à peu près régulièrement, cet inconvénient est ainsi atténué.

Deux projets ont été étudiés. Le premier prévoyait l'implantation d'une nouvelle piste au lieu-dit La Possession à proximité de la pointe des Galets et du port. La piste actuelle de La Possession est accessible à l'aviation légère mais ne saurait être utilisée en raison de la présence fréquente de vents tourbillonnants.

Le projet prévoyait la construction d'une piste entièrement nouvelle d'une longueur d'environ 3 km et bien dégagée. Cette solution a été écartée pour trois raisons :

a) Son prix de revient, qui risquerait d'atteindre 1.500 millions de francs C. F. A.

b) La fréquence et la rapidité des inversions de sens du vent. Mais cette raison paraît relativement mineure ;

c) Enfin parce qu'elle rendrait impossible la mise en culture de terres que le Préfet de la Réunion désire vouer aux cultures maraîchères.

Une dernière raison est éliminée, celle qui faisait état de la longueur et de la difficulté de la route de l'intérieur vers Saint-Denis-de-la-Réunion. En effet, la route du littoral est ouverte à la circulation. Elle est rapide et ne fait que 2 km de plus que la route de Gillot à Saint-Denis.

Le second projet consiste à prolonger la piste de Gillot vers le Nord-Ouest, de façon à lui donner une longueur de 2.200 mètres à laquelle s'ajoutera un POR de 300 mètres.

Des difficultés sérieuses attendent les réalisateurs :

a) Nécessité d'endiguer la rivière des Pluies sur laquelle mordra la piste et cet endiguement risque d'amener des surprises ;

b) Présence en bout de piste du côté relief d'un ravin peu profond mais abrupt dont le projet prévoit l'aménagement pour le transformer pour des raisons plus psychologiques qu'efficaces en une sorte de cuvette à radier concave.

Les travaux sont évalués à 608 millions de francs C. F. A. auxquels s'ajoutent la fourniture d'un VOR et d'un ILS.

Le budget de 1965 prévoira, paraît-il, un crédit de 14,7 millions de francs pour l'exécution du projet et 2 millions de francs pour

les aides à la navigation aérienne qui se limitent pour l'instant à une balise dans l'axe de la piste et à un radiophare situé à 7 km et d'une portée de 1.200 km. Le groupe VHF est en cours de remise en état.

Signalons que l'ILS projeté ne comprendrait pas de Markers et utilisera le VOR. En revanche, un Glyde Path est prévu.

Le projet prévoit l'arasement d'une bosse gênante au Sud-Est mais le maintien d'une autre bosse plus lointaine respectant cependant les normes d'approche.

La piste ne sera pas plane, des pentes de 0,5 à 7 % y sont enregistrées et un remblai est prévu pour les POR.

Il ne semble pas que d'autres études de terrains mieux situés aient été entreprises. La région de Sainte-Suzanne, qui paraîtrait à première vue bien située dans un site plat, bien orientée avec possibilités d'extensions importantes, ne semble pas avoir été prospectée très avant, car paraît-il inondable, tout au moins en partie, et cultivée en canne à sucre, seule ressource sérieuse de l'île.

Enfin, Sainte-Suzanne est plus éloignée de Saint-Denis d'environ 15 km.

Centre météorologique :

L'un des plus modernes qu'il nous ait été donné de visiter, équipé d'un radar de nuages et d'une mécanographie Bull achetée 20 millions de francs C. F. A. il y a deux ans et pourvue d'une mémoire de 115 ans, permettant la prévision et la suite des cyclones, dont le trajet peut être prévu selon leurs caractéristiques de formation dans la majorité des cas.

Installations annexes :

Dans un premier stade l'aérogare resterait où elle est ; dans un second stade il est prévu de la déplacer au Sud, en surplomb, pour supprimer la route franchissant la piste à niveau, et pour la placer dans un cadre plus agréable.

La Chambre de Commerce financerait l'extension actuelle de la gare et le restaurant. Ses emprunts étant couverts par des taxes à l'atterrissage et par passagers assez lourdes et analogues à celles établies par Madagascar.

Conclusion :

La nécessité d'un aérodrome pour quadrijets à la Réunion ne semble pas douteuse.

L'extension de Gillot est la seule solution retenue. Nous nous bornerons à regretter que d'autres solutions n'aient pas fait l'objet d'études plus approfondies. Il ne faudrait pas que dans un avenir plus ou moins éloigné la Réunion ne se trouve devant les mêmes problèmes qu'à Tananarive et que, pour avoir réalisé une économie dans l'immédiat, on se trouve conduit à des dépenses plus importantes dans l'avenir.

D'autre part, le raisonnement consistant à indiquer :

a) Que les avions partant de Gillot ont toujours des trajets relativement courts à effectuer ;

b) Que le futur avion « Concorde » n'aura pas d'exigences de décollage et d'atterrissage plus grandes que le Boeing nous apparaît comme un peu dangereux.

Il présuppose, d'une part, que l'escale de Tananarive sera toujours maintenue. D'autre part, que le « Concorde » pourra s'accommoder de courtes distances, ce qui paraît démenti par ses caractéristiques, qui l'obligent à voler à de très hautes altitudes, ou alors à enregistrer des consommations excessives.

Or, la nouvelle piste de Gillot ne pourra être allongée. Cependant, comme il est urgent de procéder à une installation suffisante à la Réunion pour accueillir les jets et que le financement est relativement aisé, nous ne ferons pas d'objection à ce projet.

MADAGASCAR - TANANARIVE

L'aérodrome actuel pour les jets se situe à Arivonimamo, à 50 km de Tananarive, par une route en bon état mais extrêmement tortueuse et étroite.

Ce terrain semble constituer le prototype de l'erreur à ne pas commettre et des économies qui se révèlent particulièrement coûteuses.

En effet, certainement par suite d'un défaut d'études prospectives suffisantes et pour éviter des frais de nivellement importants au départ, la piste d'Arivo est construite sur une crête et a été allongée jusqu'à l'extrême limite laissée par deux ravins qui en fixent chacune des extrémités.

Elle fait actuellement 2.500 mètres, avec deux POR de chacun 200 mètres dont l'un fait une pente de 3 % et par conséquent inutilisable pour les atterrissages. D'autre part, la piste se situe à 1.200 mètres, ce qui diminue singulièrement la portance au décollage et à l'atterrissage. La piste est elle-même mal entretenue, le sol est crevassé, réparé et rapiécé et le liant est en partie désagrégé. Pratiquement il est impossible de dépasser la charge de 104 tonnes au décollage.

Les aides à l'atterrissage sont corrects. Ils comprennent un VOR, un ILS avec glyde complet, un localizer, deux balises et deux marker. Il est d'ailleurs prévu une ligne lumineuse d'approche à haute intensité.

Devant les inconvénients présentés par cette piste, devant l'impossibilité de l'allonger, la décision a été prise, au titre de l'assistance technique et par l'intermédiaire de l'A. S. E. C. N. A., de construire une nouvelle piste à Tananarive-Ivato, à 15 km de Tananarive, dans un site déjà occupé par une piste utilisée par Air Madagascar et en partie par Air France, pour des avions de type DC 3, DC 4 et également par les avions militaires. Cette piste se situerait à une altitude inférieure de plus de 200 mètres à celle d'Arivonimamo et assurerait en conséquence une meilleure portance.

Le tracé de la nouvelle piste ne suivra pas celui de l'ancien. Il en sera décalé en raison des très nombreux accidents de terrain de cette région. Les terrassements seront considérables ; le cubage à manipuler est évalué à environ 2 millions de mètres cubes. La piste aura une longueur d'environ 3.100 mètres, dont une partie devra être prise sur un marécage et l'autre partie devra être creusée dans le coteau. Le spectacle actuel du site est impressionnant ; il se situe dans un cirque de collines. La piste actuelle est bordée d'un côté par une butte et de l'autre par le marécage. Les vents dominants viennent du côté butte. Les atterrissages perdent en moyenne 400 mètres pour respecter la pente normale, lorsqu'ils s'exécutent à partir du relief.

Les travaux nécessiteront, en dehors de l'arasement des buttes et du remblayage du marécage, le déplacement d'un village, le déplacement d'une aire de parachutage utilisée par l'armée et de l'aire réservée au ravitaillement en carburant. L'évaluation des déblais correspond à peu près aux remblais.

Il sera également nécessaire de construire une tour de contrôle convenable pour remplacer celle actuellement en service et qui n'est que provisoirement maintenue.

L'installation comprendra un ILS français avec glyde, deux marker et deux balises moyenne fréquence, une balise intermédiaire à 1.000 mètres, un VOR dans l'axe.

Il est à signaler que le centre météorologique est très moderne.

L'ensemble de l'installation sera transféré au Gouvernement malgache aussitôt son achèvement. Le montant total des travaux a été estimé à 36 millions de francs, se répartissant en :

- 10 millions de francs, au titre du F. A. C., en deux tranches égales en 1964 et 1965.
- 16 millions de francs, au titre du S. G. A. C. (budget d'équipement de l'A. S. E. C. N. A.).
- 6 millions de francs par prêt à long terme ouvert à l'A. S. E. C. N. A. par la Caisse centrale de coopération économique.
- 2 millions de francs au titre de la C. O. F. A. C. E., en vue de permettre aux fournisseurs et installateurs de matériel radio-électrique et de lutte contre l'incendie d'accorder à l'A. S. E. C. N. A. des conditions de paiement différé sur cinq ans.

Il ne faut pas oublier que l'Etat français possède une participation importante dans l'A. S. E. C. N. A. (50 % au minimum). La coopération de l'Etat malgache se fait surtout par la fourniture du terrain et par la construction d'une nouvelle route d'accès. Le remboursement du prêt par l'A. S. E. C. N. A. risque d'être laborieux pour la part qui n'incombe pas au Gouvernement français et Madagascar ne peut compter que sur des taxes à l'atterrissage et par passager servant surtout à financer les installations d'aérogare.

Il est certain que si les constructeurs d'Arivo n'avaient pas établi une piste ne pouvant se prêter à aucune espèce de développement, on n'aurait pas dû, après les frais enregistrés à Arivo, en engager d'autres considérables pour Ivato et on aurait probablement évité au Gouvernement malgache et à l'Etat français, les frais de la construction de la route qui mène à Arivo ou tout au moins, aurait-on pu la concevoir plus réduite.

Le montant du devis est inférieur de deux millions de francs à la somme prévue de 36 millions.

Nous sommes, quant à nous, très réservés sur l'évaluation, étant donné l'ampleur des travaux à effectuer.

COMORES

Les quatre îles principales des Comores : Mayotte, Anjouan, Mohéli et Moroni, sont chacune pourvues d'un aérodrome de classe modeste, pouvant recevoir uniquement les DC3 pour Anjouan et Mohéli et à l'extrême limite, des DC4 pour Mayotte sur l'île Dzaoudzi et Moroni.

Il est à noter que les trois aérodromes secondaires dépendant de Moroni n'ont pas de liaison directe avec ce centre. Ils sont obligés de passer par les P. T. T. par vacation, ce qui peut entraîner un certain nombre de retards, d'autant plus que les liaisons entre les P. T. T. et les aérodromes ne sont pas toujours directes, sauf à Dzaoudzi.

La nécessité d'améliorer les relations radio est d'autant plus aiguë que le radio-phare de Dzaoudzi, le seul existant dans cette région du Mozambique sert à guider à la fois les avions se dirigeant sur les Comores et également les longs courriers reliant Madagascar à Djibouti. Il est alimenté par un groupe convertisseur qui n'est actuellement mis en route qu'en suivant les horaires relevés sur les indicateurs d'Air France ou d'Air Madagascar. L'absence de liaison directe radio entre Moroni et Dzaoudzi amène le radio-phare à n'être pas en service en cas de décalage important d'horaire ou de trafic supplémentaire imprévu.

L'alimentation des émetteurs radio de l'aérodrome de Moroni est extrêmement précaire. Lors de notre passage, les deux groupes monophasés de 6 kW chacun étaient en panne, en attente de pièces de rechange. Le dépannage a été effectué à partir de la centrale avec une ligne de fortune installée dans la journée, mais comme faute de crédits de fonctionnement suffisants la centrale ne donne du courant que pendant une partie de la journée, il a fallu requérir de bonnes volontés pour en assurer le fonctionnement continu.

La piste d'Anjouan est limitée à l'une de ses extrémités par une muraille assez abrupte, ce qui oblige les avions à atterrir obligatoirement de la mer vers le relief et à décoller du relief vers la mer, quel que soit le vent.

Pour donner plus de sécurité, il serait possible de gagner 150 mètres vers le relief et cet allongement paraît indispensable dans un avenir le plus proche possible.

De même, l'atterrissage et le décollage à Moroni des DC4 posent un problème difficile car l'allongement de la piste est rendu très délicat par la présence, d'un côté, du port, et de l'autre côté, d'une faille.

Cependant, les services de l'aviation civile ont pu, avec des moyens de fortune allonger légèrement la piste actuelle qui fait 1.260 mètres + 20 mètres, soit 1.280 mètres, auxquels s'ajoutent deux POR rudimentaires de 40 mètres chacun.

Moyennant une dépense que l'on peut évaluer à deux millions d'anciens francs métropolitains, il serait probablement possible, compte tenu de la gratuité des matériaux, de gagner une quarantaine de mètres qui rendraient grand service pour la desserte par D. C. 4. Nous pensons qu'il y aurait urgence à donner cette autorisation.

L'aérogare de Moroni est très correct, mais la tour de contrôle, construite moyennant 400.000 francs métropolitains, avec les moyens locaux, ne comporte ni vitres doubles, ni climatisation, ce qui rend le service extrêmement pénible.

La météo possède une installation de communications par radio avec Anjouan et Dzaoudzi. Il n'existe aucune veille permanente, faute de personnel. Les effectifs sont de deux personnes + un adjoint technique à Mayotte et la situation deviendra encore plus tendue quand les communications avec Mohéli seront établies en 1964.

Enfin, signalons la présence à Moroni d'une petite société, « Air Comores », qui effectue avec deux avions légers des liaisons à la demande avec les îles et éventuellement avec Madagascar.

Conclusions pour les Comores.

Il est urgent d'améliorer la piste d'Anjouan et de Moroni, d'améliorer la tour de contrôle de Moroni, d'assurer des liaisons radio correctes entre les quatre îles et entre celles-ci et Madagascar pour la navigation aérienne. La navigation aérienne se fait à l'heure actuelle pratiquement à vue et si les climats ont été jusqu'à présent tels qu'aucun inconvénient grave n'en est résulté, cette situation ne saurait se perpétuer, alors que quelques centaines de millions

de francs métropolitains suffiraient à l'établissement de liaisons correctes assurant une sécurité minimum. Enfin, il est urgent d'approuver l'arrêté du 3 mai 1961 ayant fait l'objet d'un rapport de M. le Haut-Commissaire concernant la hiérarchie des différentes promotions dans l'île de Moroni.

DJIBOUTI

Il s'agit d'un aérodrome de classe internationale, dont la piste actuelle vient d'être portée à 2.920 mètres, plus 2 P O R de 60 mètres. C'est une piste utilisée à la fois par les militaires et par les civils.

Trois seules questions se posent d'une façon un peu plus aiguë ; la première consiste à étudier comment fonctionnera le nouveau bloc technique qui est actuellement en construction.

En effet, les civils en sont affectataires secondaires et il est d'autant plus important de savoir qui prendra la charge, de l'armée ou des civils, du fonctionnement technique que si, par impossible, les crédits venaient à manquer, les câbles alimentant le bloc pourraient se trouver ne pas correspondre à la tour de contrôle, telle qu'elle doit être installée.

L'aérogare est terminée.

La seconde question concerne le gardiennage : l'aérodrome est surtout un aérodrome militaire, comprenant cependant deux zones, une zone militaire, une zone civile, plus une zone commune qui est la piste avec une affectation principale militaire.

Pour la surveillance, le Directeur de l'Aviation civile souhaiterait, et cela nous paraît judicieux, une construction permettant de loger une brigade de gendarmerie, avec l'établissement de deux gendarmes auxiliaires. D'autre part, le Secrétariat à la Défense nationale a conclu à l'embauchage de supplétifs et un rapport a dû être remis au Directeur de l'Aviation civile à Paris, à ce sujet. Il conviendrait que ces supplétifs soient au nombre de 9. Cette situation devrait être très rapidement réglée en raison des difficultés politiques de cette zone de la Somalie.

Le terrain sera équipé en aides à l'atterrissage de façon très correcte, avec ILS avec glyde et VOR.

L'emplacement des VOR rencontre une difficulté en raison de l'allongement de la piste et de la hauteur de l'antenne qui se trouve en bout de piste et qu'il n'est pas facile de déplacer car cette antenne se trouve sur la mer.

Enfin le troisième problème concerne la petite société Air-Djibouti, dont le président du conseil d'administration est M. Astraud, qui fait également fonction de chef de l'aérogare.

M. Astraud a demandé à voir sa compagnie reconnue. Nous croyons que cette affaire est en bonne voie, mais elle gagnerait à être rapidement traitée. Il est certain que cette compagnie aura du mal à vivre, d'une part, en raison de sa flotte relativement importante (deux Beechcraft, 1 Piper, 1 Dragon rapide) et, d'autre part, en raison du nombreux personnel de qualité qu'elle emploie, M. Astraud étant lui-même chef pilote professionnel de 1^{re} classe, est doublé d'un autre chef pilote, d'un chef mécanicien, deux jeunes mécaniciens, une employée et un comptable. M. Astraud est extrêmement actif ; il possède actuellement une autorisation du territoire suffisante pour les liaisons intérieures, mais l'autorisation sollicitée lui permettrait de desservir le Yemen, Aden, l'Ethiopie et la Somalie. Or, Ethiopian Air Lines fait actuellement 70 à 80 rotations par mois sur Djibouti en D. C. 6, en Charter pour les transports de viande, dont Air-Djibouti pourrait bénéficier, tout au moins pour une part.

Pour s'assurer un fonds raisonnable de fonctionnement, Air-Djibouti demanderait un forfait de 50 heures de vol par mois, réservées à l'administration, auquel s'ajouterait le trafic civil.

Le Gouverneur de Djibouti est favorable à cette opération en raison des services considérables rendus par M. Astraud.

Conclusions pour Djibouti.

En dehors des trois questions posées :

- prise en charge du bloc technique,
- gardiennage,
- Air Djibouti,

nous n'avons pu que constater le parfait esprit d'équipe qui règne à Djibouti entre les différents services et également remarquer que les travaux actuels ont rendu cet aérodrome spécialement apprécié.

*
* *

*Appréciation d'ensemble sur la desserte de ces différents pays
par Air France.*

En dehors de la panne de 24 heures enregistrée au départ de Tananarive relatée plus haut, un retard de 15 heures a été subi au départ de Djibouti pour Paris.

En ce qui concerne le premier incident, il est bien évident qu'Air France a tout intérêt à éviter d'avoir un avion d'un seul modèle existant à Tananarive et à l'ouverture d'un aéroport pour Jets à la Réunion qui permettrait de supprimer les ruptures de charge nécessitant l'affrètement d'un D. C. 4 d'Air Madagascar, mais d'autre part Air France a succédé à la T. A. I. en pool avec Air Madagascar pour la desserte de cette partie de l'Océan Indien.

Il serait donc indispensable d'obtenir un respect plus scrupuleux des horaires, le second retard de 15 heures étant imputable très probablement à la nécessité de prélever un équipage pour un dépannage rapide.

Mentionnons cependant que lors de la panne de 24 heures à Tananarive, Air France a offert aux passagers pour se reposer après les incidents d'Arivo une nuit fort confortable à l'Hôtel des Relais aériens d'Ivato.