

N° 88

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES  
(Deuxième partie de la loi de finances.)**

ANNEXE N° 41

**NAVIGATION AÉRIENNE**

*Rapporteur spécial* : M. Marcel FORTIER.

---

[1] Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Joseph Raybaud, *vice-présidents* ; MM. Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Maurice Blin, *rapporteur général* ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Ernest Cartigny, Roger Chinaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fossat, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Gœtschy, Georges Lombard, Paul Lorient, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, René Monory, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. René Regnault, Henri Torre, André-Georges Voisin.

**Voir les numéros :**

Assemblée Nationale (9<sup>e</sup> législ.) ; 160 et annexes, 294 (annexe n° 34), 299 (tome XIII) et T.A. 24

Sénat : 87 (1988-1989)

## SOMMAIRE

	Pages
<b>EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION.....</b>	<b>3</b>
<b>CHAPITRE I. PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1989 .....</b>	<b>5</b>
<i>A) Présentation générale .....</i>	<i>5</i>
<i>B) Section « Exploitation » .....</i>	<i>6</i>
<i>C) Section « Opérations en capital » .....</i>	<i>8</i>
<b>CHAPITRE II. OBSERVATIONS .....</b>	<b>11</b>
<b>1. Une évolution très favorable des recettes .....</b>	<b>11</b>
1.1 l'origine : une croissance rapide du trafic .....	11
1.2 la manifestation : l'augmentation spectaculaire des res- sources propres .....	12
1.3 la conséquence : une structure financière saine. ....	15
<b>2. Une répartition dynamique des dépenses. ....</b>	<b>16</b>
2.1 un budget arrivé à maturité .....	16
2.2 un important effort d'investissement .....	17
2.3 des effets sensibles sur le commerce extérieur .....	19
<b>3. Des questions importantes en suspens .....</b>	<b>20</b>
3.1 le personnel .....	20
3.2 la régularité du transport aérien .....	21
3.3 la sécurité .....	23
<b>ANNEXE : prévision de trafic aérien eurocontrol .....</b>	

## EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Réunie le 26 octobre 1988 sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen du budget annexe de la Navigation aérienne (B.A.N.A.) pour 1989, sur le rapport de M. Marcel Fortier, rapporteur spécial.

Le rapporteur spécial a présenté les grandes lignes du budget annexe. Puis il a présenté ses observations :

- le B.A.N.A. a opéré sa mutation, est arrivé aujourd'hui à maturité, tant sur le plan technique que financier ;

- l'évolution très favorable du trafic a généré des ressources abondantes qui ont permis d'améliorer la structure financière du budget ;

- le B.A.N.A. finance un important programme d'équipement, aujourd'hui particulièrement nécessaire face à la croissance du trafic.

La commission s'interroge toutefois :

- sur l'opportunité de mesures salariales, utiles mais mineures, qui ne parviennent pas à créer un réel consensus social et les conditions d'un développement nécessaire de ce service ;

- sur la dégradation sensible de la qualité de service (régularité), dont, les causes sont, il est vrai, partagées.

La commission estime que sécurité et qualité de service doivent de toute évidence être des impératifs absolus. La croissance prévisible du trafic aérien pour les prochaines années suscitera vraisemblablement à terme une réflexion plus profonde sur l'organisation même du service.

La commission a adopté les conclusions de son rapporteur spécial et a décidé de proposer au Sénat l'adoption du budget annexe de la Navigation aérienne pour 1989.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les services de la navigation aérienne, soit 5 400 personnes réparties sur l'ensemble du territoire national entre les différents centres de contrôle aérien (centres nationaux de contrôle aérien, installations radars, stations secondaires...) ont pour mission d'assurer l'écoulement du trafic aérien dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de régularité. Ils assurent le contrôle et le suivi d'un trafic qui est, depuis 1986, en forte croissance.

La navigation aérienne fonctionne depuis 1985 avec un budget annexe qui lui permet d'assurer ses besoins de financement de ses investissements sur des ressources propres et, le cas échéant, sur des ressources d'emprunt.

Le budget pour 1989 s'inscrit dans la continuité des années antérieures; après quatre années de plein exercice, le budget annexe de la Navigation Aérienne (B.A.N.A.) a opéré sa mutation.

## **CHAPITRE I- PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1989**

### **A. PRESENTATION GENERALE**

Le B.A.N.A., soit 2 912 millions de francs, représente 58 % du budget de l'aviation civile. Il est en augmentation de 28,9 % par rapport à 1988. A structure constante, l'augmentation n'est toutefois que de 12,1 %.

- **Les dépenses de fonctionnement** augmentent fortement, soit + 32,5 %, principalement sous l'effet de la prise en charge directement par le B.A.N.A. des frais de fonctionnement des centres de contrôle de Genève et Jersey.

- **Les dépenses en capital**, qui représentent près du quart du budget, poursuivent leur progression (+ 18,3 % en C.P., + 24,5 % en A.P.), permettant l'accélération des dépenses d'équipement au niveau souhaité, notamment pour faire face à une croissance de trafic non prévue.

- L'évolution des **recettes** confirme la tendance à l'autonomie financière puisqu'en 1988, 89 % du total du budget et 55 % des seules dépenses en capital sont financés sur ressources propres.

L'augmentation apparente des recettes (+ 28,9 %) est, elle aussi, faussée par une réforme des modes de perception des redevances puisque, désormais, le B.A.N.A. perçoit l'intégralité des redevances et rétrocède au budget général une partie des sommes perçues en paiement des services internationaux.

**B.A.N.A. 1989 - Tableau récapitulatif**

Recettes			Dépenses		
Recettes	Montant (MF)	Variation 1989/1988	Dépenses	Montant (MF)	Variation 1989/1988
Ressources propres	2.596,1	+ 29,8 %	d'exploitation (dont personnel)	2.219,4 (1.267)	+ 32,5 % (+ 12 %)
Emprunt	316,2	+ 21,5 %	en capital (CP)	693	+ 18,3 %
<b>Total</b>	<b>2.912,4</b>	<b>+ 28,9 %</b>	<b>Total</b>	<b>2.912,4</b>	<b>+ 28,9 %</b>

**B. SECTION EXPLOITATION**

Les dépenses nettes d'exploitation se montent à 2.219,4 millions de francs, soit 76 % du total du budget.

- **Les recettes** : les recettes propres augmentent très sensiblement (+ 29,8 %). Cette augmentation, continue et spectaculaire depuis 1985, est le résultat de la progression du trafic contrôlé (+ 6,6 % en 1985, + 6,9 % en 1986, + 9,4 % en 1987).

L'évolution des recettes, indiquée dans le tableau ci-après, appelle deux observations :

- La comparaison 1989/88 est faussée par le fait que le B.A.N.A. perçoit désormais l'intégralité des redevances et reverse une partie de ces sommes au budget général, en paiement des services internationaux ;

- la rapide augmentation des redevances, confirmée en 1988, a permis de supprimer le recours à l'emprunt dès 1987.

- **Les dépenses** : Sur le plan comptable, le total des dépenses se monte à 2.596 MF. Il inclue cependant une importante dotation aux amortissements, de 376 MF (+ 15 %). Le solde net est donc de 2.219 MF, soit + 32,5 %.

Cette progression très importante résulte de deux phénomènes :

- le paiement par le B.A.N.A. des organismes de contrôles extérieurs (notamment Genève, Jersey), ou prise en charge par d'autres budgets (Bâle, Mulhouse). Ces prestations représentent 380 MF. Toutes charges confondues, les charges de gestion -hors personnel- augmentent de 100 %.

- la mesure plus précise des charges des personnels travaillant pour le B.A.N.A., alors que ces personnels étaient rémunérés sur les crédits d'autres budgets (Aviation civile, services communs du ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports). Cette mesure, qui permet de mieux appréhender le coût total du service, entraîne toutefois un reversement au budget général de 136 MF.

A noter que les dépenses de personnel représentent 43 % du total du budget, 57 % du seul budget d'exploitation.

**B.A.N.A. 1989**  
**Section exploitation (1)**

<u>RECETTES</u>			<u>DEPENSES</u>		
Recettes	Montant (MF)	Variation 1989/1988	Dépenses	Montant (MF)	Variation 1989/1988
Redevance de route	2.073	+ 30. %	Personnel	1.267	+ 12. %
Redevance pour services terminaux	498	+ 27,7 %	Charges de gestion	844	+ 100 %
Autres recettes propres	20,6	+ 75. %	Charges financières	109	- 9. %
Produits financiers	4	-	Dotation aux amortissements	376	+ 15,7 %
Subvention d'exploitation	0				
<b>TOTAL</b>	<b>2.596</b>	<b>+ 29,9 %</b>	<b>TOTAL BRUT</b>	<b>2.596</b>	<b>+ 29,9 %</b>
			Virement à la section "capital"	- 377	+ 15,7 %
			<b>TOTAL NET</b>	<b>2.219</b>	<b>+ 32,5 %</b>

(1) Comparaison LFI 1989/LFI 1988 sans correction des mesures de transferts. Voir commentaires ci-dessus.

**C. SECTION « OPERATIONS EN CAPITAL »**

- **Recettes** : l'autofinancement, 376,7 MF, représente 54 % au total et augmente de 15,9 %. Pour faire face au développement du programme d'investissement, l'emprunt (316 MF) augmentent lui aussi de façon sensible : + 21 %.

- **Dépenses** : Les autorisations de programme, 550 MF, progressent de 17 %. En crédits de fonctionnement, les dépenses en capital augmentent de 18,3 % afin de poursuivre la modernisation (voir ci-après).



## B.A.N.A. 1989

## Section « Opérations en capital »

(Tableau récapitulatif)

<u>RECETTES</u>			<u>DEPENSES</u>		
Recettes	Montant (MF)	Variation 1989/1988	Dépenses	Montant (MF)	Variation 1989/1988
Autofinancement	376,7	+ 15,9 %	Recherche	55	x par 3,9
Emprunt	316,3	+ 21 %	Equipement	480	+ 18 %
			Amortissement et intérêts	158	- 4,3 %
<u>TOTAL</u>	693	+ 18,3 %	<u>TOTAL</u>	693	+ 18,3 %

## CHAPITRE II- OBSERVATIONS :

Créé le 1er janvier 1985, le B.A.N.A. a opéré une véritable mutation. Celle-ci est à la fois le résultat d'une réforme de structure radicale, et d'une évolution rapide du trafic contrôlé.

Tant sur le plan financier que technique, le budget annexe de la navigation aérienne est arrivé à maturité.

### 1. UNE EVOLUTION TRES FAVORABLE DES RECETTES

Le B.A.N.A., et par conséquent ses recettes, a augmenté de 67 % en cinq ans.

Cette progression est due à une croissance très importante du trafic contrôlé, qui a généré des ressources abondantes, supérieures aux prévisions. Elle a permis de donner au B.A.N.A. une structure financière équilibrée.

#### 1.1. L'origine : une croissance rapide du trafic.

La croissance du trafic n'est pas propre à la France : globalement le secteur du transport aérien s'est mieux comporté que l'économie en général, grâce notamment à une diminution relative des prix offerts (taux moyen d'augmentation des tarifs de 3,6 %, alors que la croissance des revenus est de l'ordre de 7,2 %). L'augmentation annuelle moyenne du trafic passager de la dernière décennie comme des dix prochaines années est de l'ordre de 7 %.

Le trafic aérien, pratiquement stable entre 1980 et 1985 a évolué de manière spectaculaire en 1986 et 1987 : la croissance a atteint près de 20 % en deux années ; la France est le pays qui a connu la plus forte progression du trafic européen, après la Belgique et la R.F.A. Le trafic annuel français, qui constitue toujours la plus forte activité enregistrée en Europe, s'établit comme suit :

#### Evolution du trafic

	1984	1985	1986	1987
Nombre de vols contrôlés .....	1 116 148	1 181 420	1 258 987	1 377 703
Evolution 1984 = 100 .....	100	105,8	112,8	123

## Evolution du trafic annuel

	Vols IFR			Evolution	
	1985	1986	1987	86/85	87/86
Belgique + Luxembourg	396 241	434 345	480 647	9,62 %	10,66 %
R.F.A.	945 696	1 012 369	1 113 996	7,05 %	10,04 %
France	1 181 420	1 258 987	1 377 703	6,57 %	9,43 %
Royaume-Uni	1 006 297	1 068 969	1 152 705	6,23 %	7,83 %
Pays-Bas	333 361	345 320	377 192	3,59 %	9,23 %
Irlande	188 273	198 006	123 502	5,17 %	-37,63 %
Suisse	462 470	481 727	525 124	4,16 %	9,01 %
Portugal	143 785	151 967	166 113	5,69 %	9,31 %
Fir Santa Maria	38 269	38 173	38 624	-0,25 %	1,18 %
Autriche	287 950	299 866	324 474	4,14 %	8,21 %
Espagne	493 021	525 387	567 810	6,56 %	8,07 %
Fir Canaries	90 988	100 598	115 199	10,56 %	14,51 %
<b>Ensemble de la zone</b>	<b>2 884 070</b>	<b>3 032 295</b>	<b>3 282 219</b>	<b>5,14 %</b>	<b>8,24 %</b>

aéroports magazine n° 193 - novembre 1988

## Répartition du trafic

- survol : 43,8 %
- trafic international : 29,6 %
- trafic domestique : 26,6 %
- TOTAL : 100 %

## 1.2 La manifestation : l'augmentation spectaculaire des ressources propres.

Ce trafic a généré des ressources abondantes, supérieures aux prévisions. Hors quelques « produits divers » (recettes sur cessions), la quasi totalité des ressources propres est constituée des redevances aéronautiques.

## Evolution des redevances (1)

(Millions de francs)

	85	86	87	88	89
Prévisions .....	1 303	1 620	1 911	2 167	2 571
Réalisations .....	1 349	808	2 286		
Ecart .....	+ 46	+ 188	+ 375		

(1) redevances de route + redevances pour services terminaux, total.

A signaler aussi que plus des 3/4 des ressources proviennent des redevances payées par les compagnies étrangères, et que la participation du B.A.N.A. au commerce extérieur sera de l'ordre de 2 milliards de francs en 1989.

### - 1.2.1 la redevance de route

● La redevance de route, créée en 1972, s'applique aux survols ainsi que les départs et arrivées sur les aérodromes du territoire métropolitain, et au-delà de 20 km de ces aérodromes.

S'agissant de la redevance de route, les vols intérieurs sont exonérés jusqu'en 1989 ainsi que les vols militaires; bénéficient donc de cette exonération Air Inter et toutes les compagnies régionales. Ces exonérations représentent 17 % des droits constatés. La part des usagers français dans les recettes est donc faible (15 % dont 10 % pour Air France et 1,5 % pour UTA).

Le produit total de la redevance a augmenté de 68 % en cinq ans.

#### Redevance de route Evolution

(millions de francs)

	1985	86	87	88	89
Prévisions .....	1 280	1 340	1 575	1 745	2 073
Résultats .....	1 309	1 508	1 910		
Affectés au B.A.N.A. ....	1 179	1 369	1 749	1 595(p)	1 696(p)
Affectés au budget général (1) .....	130	139	161	150 (p)	377 (p)

(1) : au titre des prestations de navigation aérienne  
p : prévision

● Cette exonération prendra fin à partir de 1989.

En effet, le projet de loi de finances pour 1989 prévoit deux mesures complémentaires :

- l'une, qui sera appliquée par voie réglementaire, prévoit l'assujettissement progressif du transport aérien intérieur à la redevance d'usage de services de navigation aérienne en route;

- l'autre (article 20 du projet de loi) concerne la déductibilité, elle aussi progressive, de la taxe sur la valeur ajoutée comprise dans le prix d'achat des carburateurs utilisés pour les besoins des vols assurés par les compagnies aériennes intérieures.

Ces deux mesures sont inscrites dans la perspective du grand marché intérieur européen et de l'harmonisation fiscale.

La mise en oeuvre intégrale s'échelonnait sur trois ans, 1989, 1990, 1991.

S'agissant de deux mesures de sens contraire, l'impact sur les coûts devrait être nul pour les compagnies aériennes (assujettissement à une taxe mais déductibilité de T.V.A.).

En revanche, le coût de la mesure législative pesant sur les recettes fiscales de l'Etat (déductibilité de T.V.A.) est évalué à 60 millions de francs.

#### **- 1.2.2. la redevance pour services terminaux**

Elle a été créée le 1er septembre 1985, elle s'applique sur certains aérodromes du territoire métropolitain et à l'intérieur de la limite des 20 km définie ci-dessus.

Pour la redevance services terminaux, aucune exonération n'est accordée au trafic intérieur; toutefois, des tarifs réduits ont été appliqués sur les aérodromes de province.

Voici les résultats pour 1986 et 1987 :

#### **Coût de la redevance pour services terminaux sur les compagnies françaises**

	<b>1986</b>	<b>1987</b>
Air France .....	93,0 MF	125 MF
Air Inter .....	48,7 MF	71 MF
UTA .....	10,0 MF	13 MF

Au total, les usagers français concourent à hauteur de 66 % des recettes.

La redevance a, elle aussi, évolué dans des proportions très importantes : + 78 % en quatre ans.

### Redevance pour services terminaux

Evolution (millions de francs)

	85	86	87	88	89
Prévisions .....	23	280	336	422	498
Résultats .....	40	300	376		
Affectés au B.A.N.A. ....	40	300	338	390(p)	460(p)
Affectés au budget général			38	32(p)	38(p)

*p : prévisions*

### 1.3 La conséquence : une structure financière saine.

- 1.3.1. Au total, près de 90 % du total des ressources du B.A.N.A. sont des ressources propres.

### Répartition des ressources du B.A.N.A.

	1985		1986		1987		1988		1989	
	MF	%	MF	%	MF	%	MF	%	MF	%
Ressources propres	1.048	60 %	1.304	77 %	1.746	86,5 %	1.999	88,5 %	2.596	89 %
Emprunt	251	15 %	288	15 %	259	13 %	260	11,5 %	316	11 %
Subvention	439	25 %	149	8 %	10	0,5 %	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1.738</b>	<b>100 %</b>	<b>1.941</b>	<b>100 %</b>	<b>2.015</b>	<b>100 %</b>	<b>2.259</b>	<b>100 %</b>	<b>2.912</b>	<b>100 %</b>

S'agissant des seules dépenses de fonctionnement, le B.A.N.A. est désormais financé à 100 % par des ressources propres. La subvention d'équilibre a été supprimée en 1987 conformément à la vocation de tout budget annexe.

- 1.3.2. S'agissant des seules **dépenses en capital**, l'**autofinancement** a évolué de façon très favorable, passant de 42 % en 1985 à 55 % en 1989.

L'année 1987 a été particulièrement favorable puisque la situation du fonds de roulement du B.A.N.A. a permis le financement de la totalité des opérations en capital sur le produit des recettes affectées (ressources propres).

(en millions de francs)

**B.A.N.A. financement des dépenses d'investissements**

	1985	1986	1987	1988	1989
Investissements (1) (chapitres 69.50 et 69.51)	300	370	383	420	535
Remboursements en capital	132	155	160	165	158
<b>Total des emplois</b> .....	<b>432</b>	<b>525</b>	<b>543</b>	<b>586</b>	<b>693</b>
<b>Financements</b>					
Autofinancement .....	181 (42 %)	237 (45 %)	543 (100 %)	325 (55 %)	376 (54 %)
Emprunts .....	251 (58 %)	288 (55 %)		260 (45 %)	316 (46 %)
<b>Total</b> .....	<b>432</b>	<b>525</b>	<b>543</b>	<b>585</b>	<b>693</b>

(1) Crédits de paiement.

## 2. UNE REPARTITION DYNAMIQUE DES DEPENSES.

### 2.1. Un budget arrivé à maturité.

Depuis sa création, le B.A.N.A. a progressé de 67 % en cinq ans.

**EVOLUTION DU B.A.N.A. (en millions de francs)**

	1985	1986	1987	1988	1989
Crédits B.A.N.A. ....	1 738	1 941	2 015	2 259	2 912
Evolution 1985 = 100 .....	100	111,7	115,9	130	167

Les ressources abondantes ont permis au B.A.N.A. d'absorber progressivement toutes les dépenses liées à la navigation aérienne.

Cela a été le cas avec les dépenses de personnel qui, encore partiellement rattachées au budget de l'aviation civile ou aux services communs du budget de l'équipement, du logement et des transports, ont été intégrées dans les budgets de 1988 et 1989 (voir mesures nouvelles).

Cela est le cas avec les autres dépenses de gestion, puisque le B.A.N.A. acquittera en 1989 les dépenses représentatives des frais du contrôle du trafic français opéré par les centres de contrôle étrangers, notamment Genève et Jersey.

## **2.2 Un important effort d'investissement.**

- Renouveler les équipements, afin de faire face à la croissance du trafic et améliorer l'efficacité du service, ont conduit à mettre en oeuvre un important programme d'investissement, dont on peut retenir :

- la mise en service du système informatique de coordination automatique du trafic aérien (LAUTRA);

- la couverture radar en route, assurée par une vingtaine de stations radar sous impulsion. Le coût moyen d'une station est de 20 MF;

- la rénovation des stations radars primaires, pour les besoins spécifiques du contrôle d'approche.

- Cet effort d'investissement sera accentué encore en 1989. En effet, la brutale augmentation du trafic aérien a conduit la direction de la navigation aérienne à modifier profondément la planification de ses investissements par rapport à celle qui figurait dans ses plans d'action précédents.

Cette croissance spectaculaire du trafic aérien risque de s'observer pendant quelques années encore dans la perspective de l'ouverture aux frontières de 1992 et de la poursuite des mesures de libéralisation progressive du transport aérien. (1)

Dès lors, pour faire face à cette demande accrue et ne pas rendre insupportables les phénomènes de saturation observés ces deux dernières années déjà préjudiciables à la régularité du trafic aérien, une augmentation substantielle des possibilités d'investissement est prévue en 1989 et devra se poursuivre en 1990.

(1) voir annexe.



Les crédits d'investissement, pratiquement stables en autorisation de programme en 1987 (460 MF) et 1988 (470 MF) devront augmenter de 17 % en 1989 pour atteindre 550 MF.

Les tableaux ci-après retracent l'évolution et la répartition des investissements :

**Evolution des investissements du B.A.N.A.**

**(Autorisations de programme M.F.)**

1985	1986	1987	1988	1989
390	410	460	470	550

**Répartition des investissements du B.A.N.A.**

**(en millions de francs)**

Crédits et répartition des investissements	1988	1989
Etudes et recherche .....	44	55
Investissements sur les aérodromes (petites opérations) ....	54	n.p.
Stations radars et mesures annexes .....	322	n.p.
Investissements informatique .....	50	105
<b>TOTAL</b> .....	<b>470</b>	<b>550</b>

*n.p. : non précisé*

### 2.3 Des effets induits non négligeables sur le commerce extérieur

Cet important effort public a des conséquences indirectes majeures sur notre industrie nationale qui bénéficie d'une position de premier plan sur le plan international.

Les débouchés de l'industrie nationale se situent d'ailleurs aux trois quarts à l'exportation.

Les exportations françaises dans ce domaine ont représenté en 1987 un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,6 milliard de francs, le marché mondial représentant 15 à 20 milliards de francs, dont près de la moitié à l'intérieur des Etats-Unis. La part de la France est donc proche de 20 % du marché mondial hors Etats-Unis.

Le principal exportateur intéressé reste THOMSON CSF, mondialement réputé pour ses radars, systèmes de contrôle et aides à la navigation aérienne. La société d'ingénierie SOFREAVIA, sa filiale SOFREAVIA-SERVICE, aéroports de Paris et l'école nationale de l'aviation civile précédent, accompagnent et prolongent les ventes d'équipements par une active politique de fourniture d'ingénierie et de formation. Les autres industriels et les grandes masses financières sont présentés dans le tableau ci-après :

#### Exportations dans le domaine de la navigation aérienne année 1987

##### principaux exportateurs et masses financières

Equipements et services	Principaux exportateurs	CA export en MF
Radars - systèmes de contrôle - aides à la navigation.....	Thomson-CSF	950
Ingénierie - formation - assistance technique .....	SOFREAVIA SOFREAVIA-Service Aéroports de Paris	245
Télécommunications.....	ALCATEL, SAT, SAGEM	
Installations électriques .....	CSEE, SEEE + divers	
Informatique.....	BULL	
Météo.....	ELECMA + divers	455
Balisage lumineux .....	EUROPHANE	
Sécurité incendie .....	SIDES, CAMIVA	

### **3. DES QUESTIONS IMPORTANTES EN SUSPENS**

#### **3.1 Le personnel**

Chacun se souvient du très grave conflit des personnels du contrôle aérien en 1987. Ce conflit, cette grève de cent jours, qui ne portait pourtant que sur la période 6 h 30/9 h, avait eu des graves conséquences sur l'usager, les compagnies, les aéroports, et avait surtout considérablement dégradé la qualité et l'image de ce service public (voir rapport budgétaire B.A.N.A. 1988).

L'accord du 31 juillet 1987 portait un terme à ce conflit. L'essentiel concerne une revalorisation des traitements et un repyramidage du corps des contrôleurs aériens, avec la création de deux nouveaux échelons : officier contrôleur en chef de la circulation aérienne (300 postes en 1989), chef de groupe de maintenance de la sécurité aérienne (85 postes en 1989).

Toutefois, le B.A.N.A. n'a pas modifié les règles administratives en matière de recrutement et de gestion du personnel, et la protocole signé avec les organisations syndicales en juillet 1987 n'a pas créé le consensus social pourtant annoncé : c'est ainsi que l'adaptation optimale dans les services d'exploitation des effectifs en place pour tenir compte des fortes fluctuations de la charge de travail liée directement au trafic, pourtant explicitement prévue dans ce protocole, n'a pas été réalisée dans tous les centres - notamment dans les deux centres régionaux les plus importants, celui de Paris et celui d'Aix-en-Provence.

Devant des menaces de nouvel éclatement, une revalorisation supplémentaire des primes a été accordée en septembre 1988. Un nouvel accord est intervenu le 4 octobre 1988. Selon les termes du communiqué « l'accord conclu met plus particulièrement l'accent sur la formation initiale et continue des personnels. Il prévoit en outre une modernisation des méthodes et de l'organisation du travail dans les centres de contrôle aérien, un accroissement des effectifs, une amélioration des conditions d'exercice des professions et de déroulement des carrières, une revalorisation du régime indemnitaire, une reconnaissance statutaire du haut niveau de compétence exigé des personnels. Il met en place une procédure spécifique d'évaluation régulière (tous les trois ans) de la qualification des contrôleurs. Le ministre des transports et de la mer a, en outre, souhaité que soient définis dans cet accord les moyens d'une intensification du dialogue social. »

Votre commission s'interroge sur le bien fondé de ces mesures répétées, qui semblent destinées à parer aux menaces les plus pressantes, sans modifier en profondeur les règles et structures du service.

Les différentes mesures accordées en juillet 1987 et septembre 1988, concernant les rémunérations, coûteront en année pleine 35 MF.

### 3.2 La régularité du transport aérien

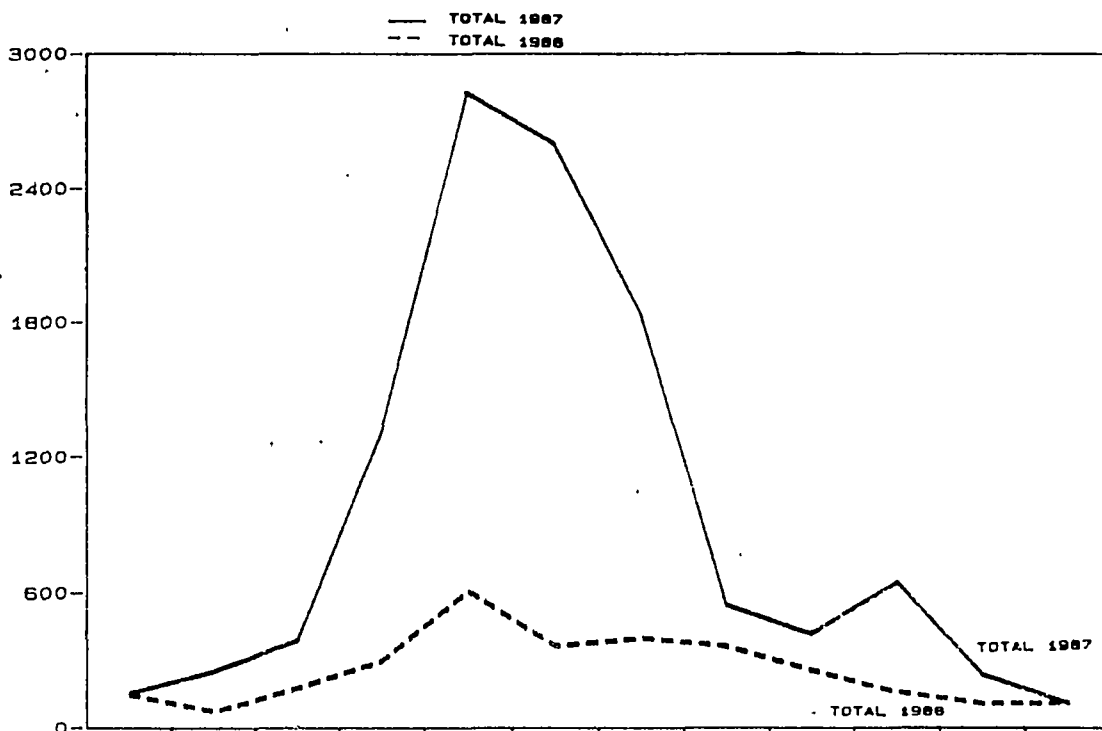
La régularité du transport aérien s'est fortement dégradée en 1987 et 1988 et les médias, à l'occasion de quelques incidents qui se sont produits sur les aéroports du fait de l'attente des passagers, ont relaté cette situation.

#### ● Mesure

Les retards ont été multipliés par 4 entre 1986 et 1987. Ils sont naturellement concentrés sur les mois de mai, juin et juillet, période où les vols sont les plus nombreux (plus de 4 000 vols par jour, contre 2 700 vols en janvier). Le nombre des retards supérieurs à 10 mn est passé de 3 000 à plus de 11 000 en 1987.

Le graphique ci-après montre clairement le pic de mai à juillet :

Retards supérieurs à 10 minutes



### ● Origine

La saturation du système français de navigation aérienne est responsable environ du quart des retards. Il ne faut cependant pas omettre la responsabilité des autres systèmes, et surtout des mouvements sociaux, responsables de 47 % des retards.

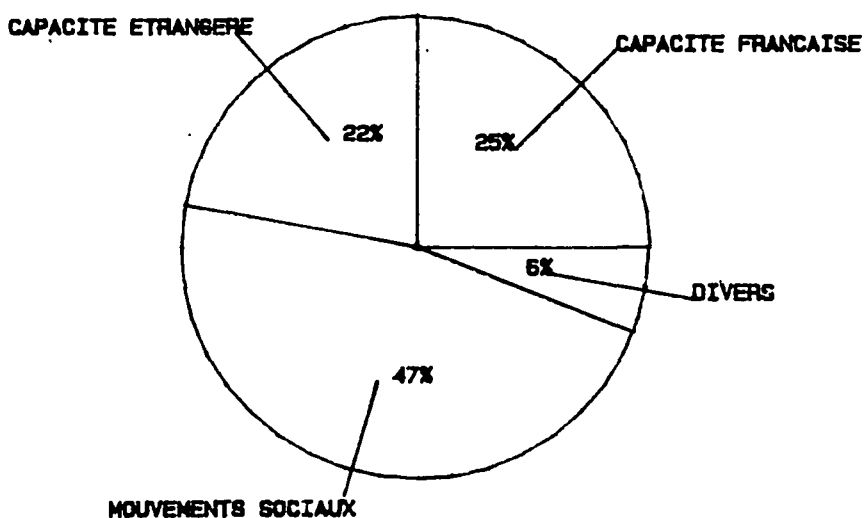
En revanche, contrairement aux Etats-Unis, les aéroports eux-mêmes ne sont guère la cause des retards.

A l'exception d'Orly, aéroport dont toutes les pistes ne peuvent être utilisées pour des raisons d'environnement, aucun aéroport français n'est dans une situation de capacité critique, ce qui n'est pas le cas dans bon nombre de pays voisins : la très forte croissance du trafic aérien (+ 20 % en deux ans) rend néanmoins nécessaire l'accélération des programmes d'investissement sur la plupart des aéroports de métropole et d'outre-mer.

Le système de navigation aérienne, par contre, non seulement en France mais dans tous les pays européens, a des difficultés à faire face à cette croissance de trafic non prévue.

Les limitations de trafic aérien gérées par la CORTA (Cellule d'Organisation et de Régulation du Trafic Aérien) ont pour origine des insuffisances de capacité des centres de contrôle en route : elles proviennent pour moitié de la France et pour moitié de l'étranger.

**Répartition des causes des retards de plus de 10 mn  
au départ des aéroports de France**



### ● Objectifs

La réduction des retards sera obtenue par une politique volontariste à plusieurs composantes;

- une reprise nette du recrutement des personnels de la navigation aérienne, accompagnant un effort d'adaptation des conditions de travail aux fluctuations quantitatives du trafic;

- la mise en place d'un véritable dialogue social reconnaissant la spécificité de cette activité;

- la poursuite de l'effort de modernisation des infrastructures engagé depuis 1985;

- le renforcement de la coopération internationale dans le cadre d'Eurocontrol pour éviter la duplication des efforts des Etats européens et améliorer la coordination des systèmes.

L'initiative de la CEE proposant une gestion européenne de la navigation aérienne sera suivie avec attention par votre commission.

### 3.3 la sécurité

Si la très forte croissance du trafic a eu pour effet une dégradation nette de la régularité, la sécurité de la navigation aérienne reste la priorité absolue et aucune impasse n'est acceptée sur ce sujet dans les services d'exploitation.

Le nombre de rapprochements estimés dangereux (Airmiss), seul paramètre susceptible de mesurer la sécurité, a augmenté en 1987 par rapport à 1986 (67 au lieu de 51); rapportés au nombre de vols contrôlés, ces chiffres montrent, cependant, une grande stabilité d'une année sur l'autre; ils sont à comparer aux chiffres des années 1983 et 1984 (respectivement 68 et 67), alors que la progression du trafic entre 1983 et 1987 a été de 20 %.

Aucune dégradation réelle de la sécurité n'a donc accompagné ces fortes variations, observées à la fois pour le trafic aérien et sa régularité.

#### Airmiss

#### Rapprochements estimés dangereux

	1983	1984	1985	1986	1987
Nombre total .....	68	67	50	51	67
Nombre pour 1000.000 vols	6	6	4,23	4,05	4,86

## ANNEXE

**Prévisions de trafic aérien**  
**source : Eurocontrol**

nota : région couverte par Eurocontrol : CEE + Suisse + Autriche

<b>NOMBRE ANNUEL DE VOLS</b> (en 000)								
<i>Prévisions du nombre annuel de vols par an pour toute la Région depuis 1981</i>								
Prévisions	87	88	89	90	91	92	93	94
actuelles*	3 310	3 576	3 750	3 931	4 126	4 336	4 579	4 843
en 1987*	3 174	3 262	3 345	3 432	3 525	3 622	3 722	—
en 1986*	3 025	3 079	3 134	3 197	3 280	3 365	—	—
en 1985	2 929	2 978	3 030	3 081	3 135	—	—	—
en 1984	2 797	2 842	2 886	2 931	—	—	—	—
en 1983	2 705	2 742	2 779	—	—	—	—	—
en 1982	2 702	2 746	—	—	—	—	—	—
en 1981	3 001	—	—	—	—	—	—	—

\* Prévvision « la plus probable ».

<b>TAUX DE CROISSANCE</b> (en %)							
Prévisions	88/87	89/88	90/89	91/90	92/91	93/92	94/93
actuelles*	8,0	4,9	4,8	4,9	5,1	5,6	5,8
en 1987*	2,8	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8	—
en 1986*	1,8	1,8	2	2,6	2,6	—	—
en 1985	1,7	1,7	1,7	1,7	—	—	—
en 1984	1,6	1,6	1,5	—	—	—	—
en 1983	1,4	1,4	—	—	—	—	—
en 1982	1,6	—	—	—	—	—	—
en 1981	—	—	—	—	—	—	—

**La Commission des Finances a examiné le budget annexe de la Navigation aérienne le 26 octobre 1988.**

**Elle a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du budget annexe de la navigation aérienne pour 1989.**