

N° 59

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989

## 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 1990* **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

Par M. Roger CHINAUD,

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* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, *vice-présidents* ; MM. Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Roger Chinaud, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Guetschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin

**Voir les numéros :**

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 15) et T.A. 181.

Sénat : 58 (1989-1990).

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION</b> .....	<b>3</b>
<b>CHAPITRE PREMIER - PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1990</b> .....	<b>5</b>
<b>A. Présentation générale</b> .....	<b>5</b>
<b>B. Section "Exploitation"</b> .....	<b>6</b>
<b>C. Section "Opérations en capital"</b> .....	<b>7</b>
<b>CHAPITRE II - OBSERVATIONS</b> .....	<b>9</b>
<b>A. Le trafic</b> .....	<b>9</b>
1. La croissance .....	<b>9</b>
2. La sécurité .....	<b>12</b>
3. La régularité .....	<b>13</b>
<b>B. Les conséquences pour le budget annexe</b> .....	<b>15</b>
1. Les ressources .....	<b>15</b>
2. L'équipement .....	<b>18</b>
3. Le personnel .....	<b>21</b>

## **EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION**

Réunie le 25 octobre 1989 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 1990, 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.

La Commission constate le plein succès du budget annexe qui grâce à un trafic élevé générant des ressources importantes, a opéré sa mutation tant sur le plan technique que financier.

La Commission s'inquiète vivement de la détérioration manifeste perceptible dans la régularité des vols, qui appelle des mesures d'urgence, tant sur le plan national que sur le plan européen.

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 1990.

## CHAPITRE PREMIER

### PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1990

#### A. PRESENTATION GENERALE

Le BANA, soit 3.374 millions de francs, représente 60 % du budget de l'aviation civile. Il est en augmentation de 15,8 % par rapport à 1989. Cette augmentation est bien répartie entre les dépenses d'exploitation qui représentent les trois-quarts du budget et augmentent de 17,5 % et les dépenses en capital qui représentent le quart du budget et progressent de 10,7 % en crédits de paiement, mais + 43 % en autorisations de programmes.

A noter que cette progression incorpore un effet de structure lié à l'extension du champ de prise en charge par le B.A.N.A. des personnels outre mer. A structure constante, l'augmentation du BANA est de 11,7 %.

#### B.A.N.A. 1990 - Tableau récapitulatif

Recettes				Dépenses			
Recettes	Montant 1989 (MF)	Montant 1990 (MF)	Variation 1990/1989	Dépenses	Montant 1989 (MF)	Montant 1990 (MF)	Variation 1990/1989
Ressources propres	2.596	3.000	+ 15,5 %	d'exploitation	2.219	2.608	+ 17,5 %
Emprunt	316	374	+ 18,3 %	(dont personnel)	(1.267)	(1.521)	(+ 20 %)
				en capital CP (AP)	693 (550)	766 (788)	+ 10,5 % (+ 43,3 %)
<b>Total</b>	<b>2.912</b>	<b>3.374</b>	<b>+ 15,8 %</b>	<b>Total</b>	<b>2.912</b>	<b>3.374</b>	<b>+ 15,8 %</b>

## B. BANA 1990 - SECTION "EXPLOITATION"

Les dépenses nettes d'exploitation se montent à 2.608 millions de francs, soit 77 % du total du budget.

- Les recettes : les recettes propres augmentent sensiblement (+ 15,5 %) Cette augmentation, continue depuis 1985, est le résultat de la progression du trafic contrôlé qui devrait se poursuivre en 1990.

Ce mouvement est amplifié par l'extension du taux d'appel des redevances, qu'il s'agisse de la redevance de route (réduction de la sous-tarifcation des vols intérieurs) ou de la redevance pour services terminaux (extension de la redevance aux aéroports d'outre mer soit + 47 MF et réduction du nombre de vols à tarification réduite).

- Les dépenses : sur le plan comptable, le total des dépenses brutes se monte à 3 milliards de francs. Il inclue cependant une importante dotation aux amortissements, de 392 MF (+ 15 %). Le solde net est donc de 2.608 MF, soit + 17,5 %.

Cette progression importante résulte de trois phénomènes :

- une augmentation des dépenses de personnels, elle même liée, d'une part à l'extension au personnel d'outre-mer (mesure 24.16.06., 124 MF), d'autre part à des mesures de revalorisation ou de créations de postes (mesure 24.16.06. 129 MF). L'effectif total, tous corps confondus sera porté de 5.759 en 1989 à 6.214 en 1990.

A noter que les dépenses de personnel représentent 58 % des dépenses nettes d'exploitation, 45 % du total du budget.

- une augmentation des dépenses de fonctionnement, elle même liée d'une part aux services d'outre mer (mesure 24.13.02 - + 15 MF), d'autre part au relèvement significatif des crédits affectés aux organismes extérieurs concernant le service de la navigation aérienne (mesure 24.16.04 - + 80 MF). Il s'agit pour l'essentiel d'Eurocontrôl (+ 57 MF), Aéroports de Paris (+ 4,9 MF), Météorologie (+ 8,8 MF).
- une réduction significative des frais financiers due au désendettement des années 1987/1988, années où les

emprunts autorisés n'avaient pas été réalisés (90 MF au lieu de 108 MF soit - 16 %).

**BANA 1990  
Section exploitation  
(Chiffres arrondis)**

<u>Recettes</u>				<u>Dépenses</u>			
Recettes	Montant (MF) 1989	Montant 1990	Variation 1990/1989	Dépenses	Montant 1989	Montant 1990	Variation 1990/1989
Redevance de route	2.073	2.326	+ 12,2 %	Personnel	1.267	1.521	+ 20 %
Redevance pour services terminaux	498	660	+ 32,5 %	Autres charges de gestion	844	997	+ 18 %
Autres recettes propres	20,6	10,1	- 10 %	Charges financières	109	90	- 17 %
Produits financiers	4	4	-	Dotation aux amortissements	376	392	+ 4,2 %
<b><u>TOTAL</u></b>	<b>2.596</b>	<b>3.000</b>	<b>+ 15,5 %</b>	<b><u>TOTAL BRUT</u></b>	<b>2.596</b>	<b>3.000</b>	<b>+ 15,5 %</b>
				Virement à la section "capital"	- 377	- 392	+ 4,2 %
				<b><u>TOTAL NET</u></b>	<b>2.219</b>	<b>2.608</b>	<b>+ 17,5 %</b>

**C. BANA 1990 - SECTION "OPÉRATIONS EN CAPITAL"**

Grâce à des ressources propres élevées, le BANA poursuit un programme ambitieux d'équipement tout en conservant un taux d'autofinancement élevé, supérieur à 50 %.

L'essentiel porte sur l'équipement proprement dit (stations radar), alors que les dépenses de recherche diminuent légèrement après avoir augmenté, il est vrai, de 250 % en 1989.

**BANA 1990**  
**Section "Opérations en capital"**  
**(Tableau récapitulatif)**

<b>Recettes</b>			<b>Dépenses</b>		
<b>Recettes</b>	<b>Montant (MF)</b>	<b>Variation 1989/1990</b>	<b>Dépenses</b>	<b>Montant (MF)</b>	<b>Variation 1989/1990</b>
Autofinancement	392	+ 4,2 %	Recherche	50	- 9 %
Emprunt autorisé	374	+ 18 %	Equipement	550	+ 16 %
			Amortissement et intérêts	156	- 1,5 %
<b>Total</b>	<b>766</b>	<b>+ 10,5 %</b>	<b>Total</b>	<b>766</b>	<b>+ 10,5 %</b>

## CHAPITRE II

### OBSERVATIONS

Les services de la navigation aérienne, soit plus de 6.000 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.

Grâce à une évolution exceptionnellement favorable du trafic, le BANA, créé le 1er janvier 1985 pour s'affranchir de la rigueur budgétaire, a réussi sa mutation. Sur le plan budgétaire, le BANA a presque doublé depuis sa création. Certaines difficultés tendent cependant à surgir, notamment dans la régularité des vols.

#### A. LE TRAFIC

Le BANA doit son développement -financier, technique- à une croissance exceptionnelle du trafic. Cette croissance s'est faite sans que la sécurité des vols ait été dégradée ; la régularité des vols, en revanche, a pâti de cette augmentation de trafic. Chacun de ces trois points doit être examiné.

##### 1. La croissance du trafic

Le trafic aérien, pratiquement stable entre 1980 et 1985 a évolué de manière spectaculaire en 1987 et 1988 : la croissance a atteint près de 20 % en deux années, + 10,8 % pour 1988, ce qui correspond à une augmentation record. Ce phénomène n'est pas



propre à la France, mais, compte tenu de sa position privilégiée, notre pays est un bénéficiaire important de ce nouvel élan du transport aérien. Ainsi, le nombre de survols a augmenté légèrement plus par le nombre de mouvements commerciaux. Ces différentes caractéristiques apparaissent dans le tableau ci-après.

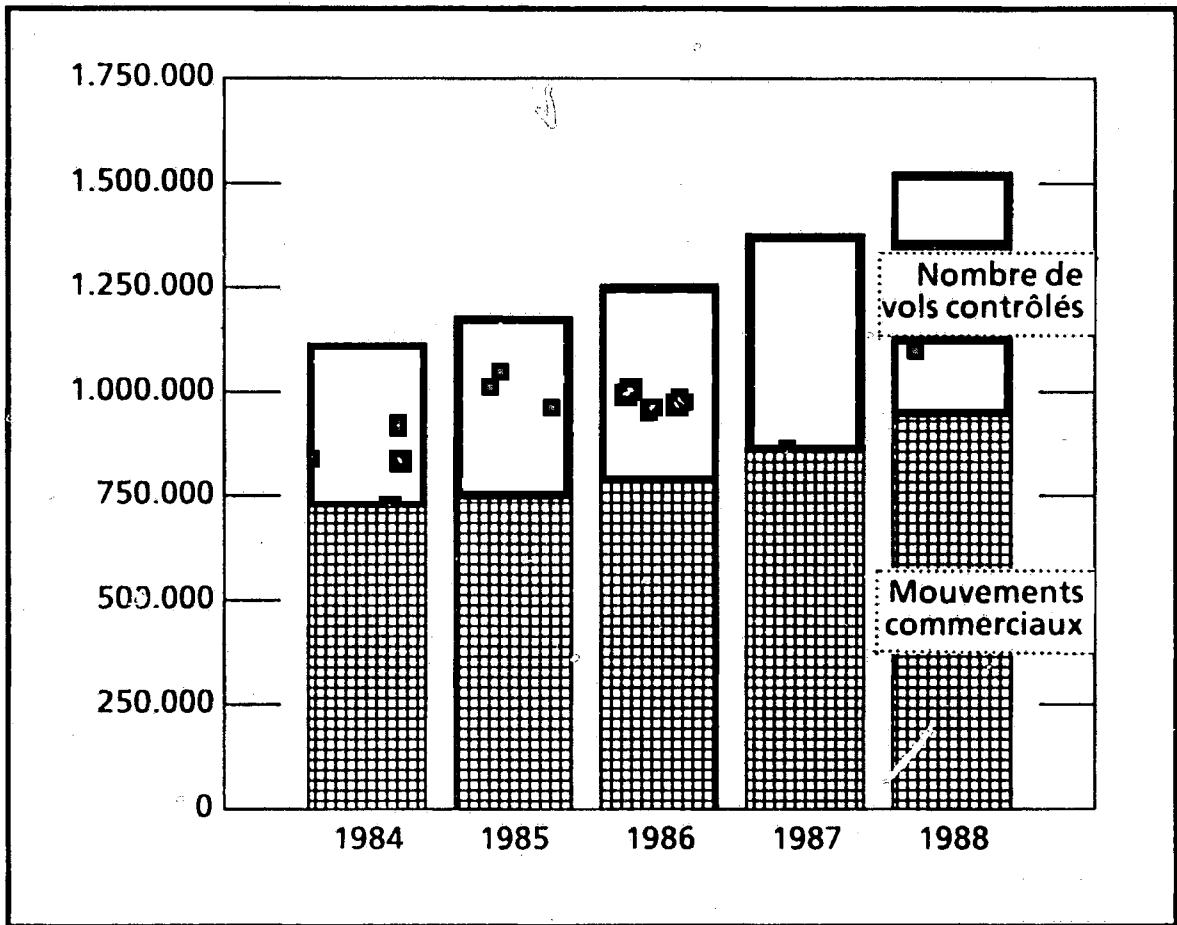
### Evolution du trafic annuel Comparaisons internationales

	1986	1987	1988
France	+ 6,6 %	+ 9,4 %	+ 10,8 %
R.F.A.	+ 7,5 %	+ 10 %	+ 11,1 %
Royaume Uni	+ 6,2 %	+ 7,8 %	+ 10,2 %
Ensemble de la zone européenne	+ 5,1 %	+ 8,2 %	+ 9,8 %

### Evolution du trafic

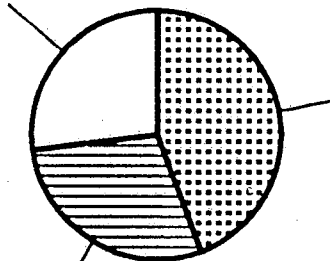
	1984	1985	1986	1987	1988
Nombre de vols contrôlés	1.116.148	1.181.420	1.258.987	1.377.703	1.526.309
Evolution (1984 = 100)	100	105,8	112,8	123	136,7
Mouvements commerciaux	721.608	741.955	782.822	858.222	939.270
Evolution (1984 = 100)	100	102,8	108,4	119	130,2

### EVOLUTION DU TRAFIC



### RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN

Trafic domestique:  
27%



Survol:  
44%

Trafic international:  
29%

## 2. La sécurité

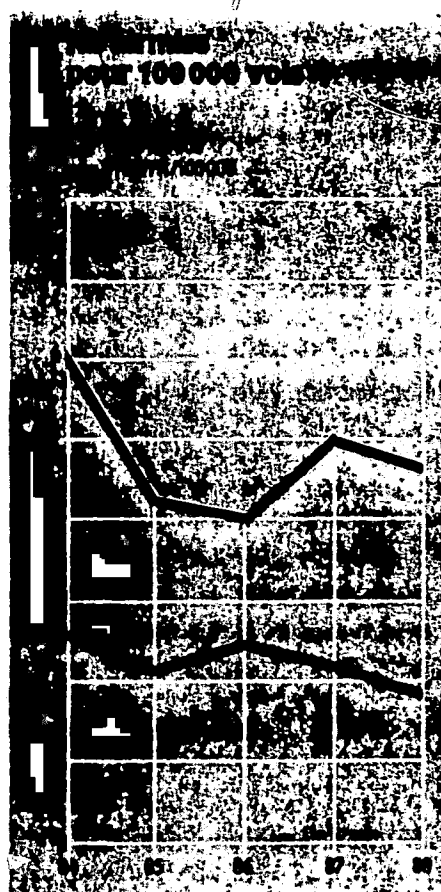
Cette croissance du trafic dont l'ampleur a dépassé toutes les prévisions n'a pas eu d'effet sur la sécurité des vols, objectif prioritaire du service public Navigation Aérienne. Par rapport au nombre de vols, le nombre de rapprochements entre aéronefs qui ont été estimés dangereux par les commandants de bord (les "AIRMISS"), et déclarés comme tels auprès des organismes de contrôle est même en régression.

Au total, le nombre de rapprochements entre aéronefs qui ont été estimés dangereux et déclarés par les commandants de bord (les "AIRMISS") sont, il est vrai, en légère augmentation.

### Nombre d'airmiss

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
En route	23	25	18	14	16	14
Aérodrome	45	42	32	37	53	57
TOTAL	68	67	50	51	69	71

Toutefois, rapproché au nombre de vols, le nombre d'incidents est en légère régression.



### 3. La régularité

Malgré la diminution des mouvements sociaux, responsables pour partie des retards en 1987, la dégradation de la régularité du trafic se poursuit et s'accélère. Le nombre de retards supérieurs à 10 minutes au départ des aérodromes de France est passé de 3.005 en 1986, à 23.401 en 1988 : soit près de huit fois plus en deux ans ! En 1988, 4,6 % des vols au départ de France ont été retardés. Encore convient-il de rappeler que près de la moitié de ces retards a des origines extérieures à la France.

#### Evolution des retards (au départ des aérodromes français)

	1986	1987	1988
Nombre total	3.005	11.254	23.401
% de retards par rapport au nombre de vols	97,3 %	2,9 %	4,6 %

#### Origine des retards (au départ des aérodromes français)

	1987	1988
Capacité française *	25 %	49 %
Capacité étrangère*	21 %	47 %
Mouvements sociaux	47 %	1 %
Autres (météo, radar...)	7 %	3 %

\* Nota : Il s'agit de la capacité du "système navigation aérienne" et non de la capacité aéroportuaire.

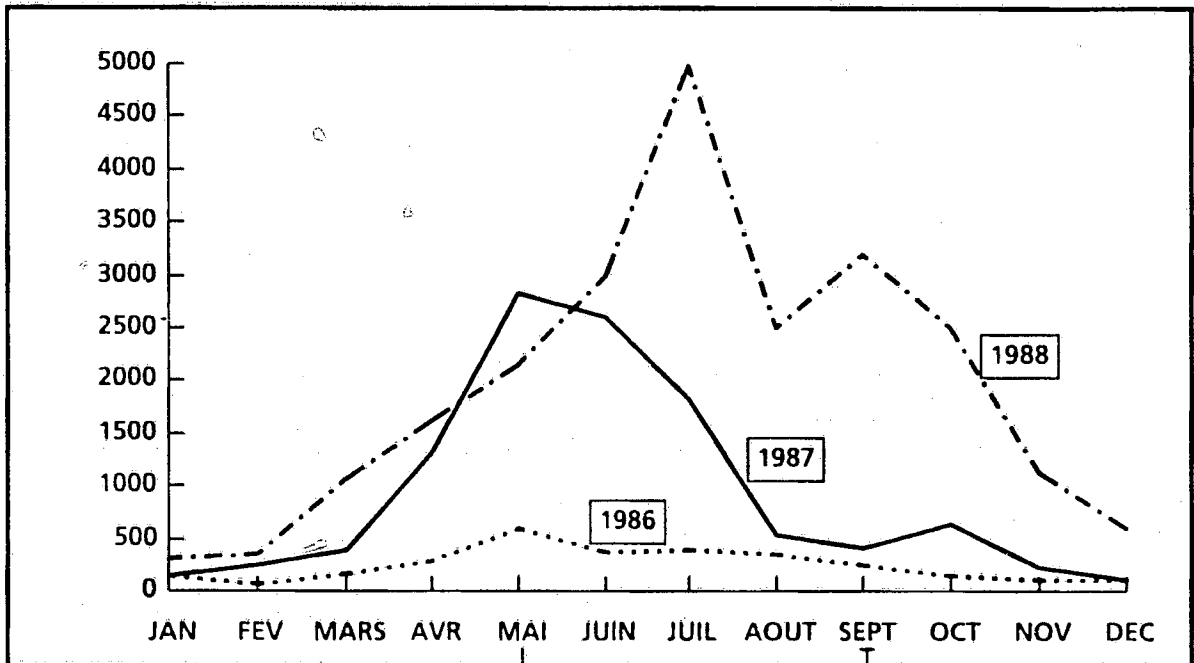
Ces retards sont actuellement très concentrés sur certaines périodes de l'année, comme l'indique le graphique ci-après. Seul motif de "satisfaction", la proportion des retards "longs" a diminué. La majorité des vols a subi un retard inférieur à 30 minutes.

Ces différentes caractéristiques sont rappelées dans les tableaux et graphique ci-après.

### Répartition des retards (au départ des aéroports français)

Retards	Volume		Proportion	
	1987	1988	1987	1988
10 - 30 mn	7.656	12.824	68 %	55 %
30 - 45 mn		4.500		19 %
45 - 60 mn	1.148	2.322	10 %	10 %
sup a 60 mn	2.455	3.708	22 %	16 %
Total	11.259	23.354	100 %	100 %

### Répartition des retards selon les mois de l'année



Cette dégradation, qui s'est toutefois atténuée en 1989, est particulièrement pénible pour l'utilisateur et appelle de la part des pouvoirs publics une réponse adaptée, tant en France qu'en Europe (car, rappelons-le, près de la moitié de ces retards ont une origine étrangère). Ces mesures touchent notamment l'équipement ainsi que la gestion des flux du trafic et des personnels.

Concernant le flux du trafic, il convient de noter que les capacités aéroportuaires proprement dites ne sont pas remises en cause. Des opérations importantes devraient donner une aisance supplémentaire à certains sites. C'est le cas du projet de construction d'une piste supplémentaire à Lyon Satolas (1992). En revanche, différentes mesures ont été prises pour optimiser la gestion du trafic et minimiser les conséquences au niveau des aérodromes (priorité au trafic commercial, renforcement de l'accueil et de l'information...).

## **B. LES CONSEQUENCES POUR LE BUDGET ANNEXE**

Cette croissance exceptionnelle du trafic a généré des ressources abondantes, impose un vigoureux effort d'équipement et une gestion adaptée des personnels.

### **1. Les ressources propres**

Ce trafic a généré des ressources importantes, elles-aussi supérieures aux prévisions. Hors quelques "produits divers" (recettes sur cessions) et hors emprunts pour financer le cas échéant les dépenses d'équipement (voir ci-après), les ressources sont en quasi totalité (99,5 %) les redevances. Elles sont en progression rapide. A noter que plus des trois-quarts des ressources proviennent des redevances payées par les compagnies étrangères, soit une participation nette à la balance des paiements supérieure à deux milliards de francs.

**Evolution des redevances \*  
(Millions de francs courants)**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Redevance de route	1.309	1.507	1.910	1.903	2.073	2.325
Redevance pour service terminal	40	300	376	442	498	660
<b>TOTAL</b>	<b>1.709</b>	<b>1.807</b>	<b>2.286</b>	<b>2.344</b>	<b>2.571</b>	<b>2.985</b>

\* Total du produit, quelle que soit l'affectation (BANA ou budget général)

*a) 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.

Jusqu'en 1989, les vols intérieurs (Air Inter, compagnies régionales, vols d'Etat, vols militaires) étaient exonérés de cette redevance. Ce régime a été modifié par la loi de finances pour 1989 qui a prévu l'assujettissement progressif (par tiers) du transport domestique intérieur. Cette mesure est neutre pour les compagnies - voire légèrement favorable - car le surcoût lié à la redevance a été compensé par la déductibilité de la T.V.A. comprise dans le prix d'achat des carburateurs utilisés pour les vols intérieurs.

L'ensemble des usagers français concourent à hauteur de 17 % aux recettes de la redevance de route.

**Redevance de route  
Evolution (millions de francs)**

	1986	1987	1988	1989 (prévisions)	1990 (prévisions)
Total redevance	1.508	1.910	1.903	2.073	2.325
Affectées au B.A.N.A.	1.369	1.749	1.728	1.882	np
Affectées ou rétrocédées au budget général (1)	139	160	163	191	np

(1) Depuis 1989, l'intégralité de la redevance est perçue par le B.A.N.A.. Néanmoins, une partie est reversée au budget général au titre des dépenses de personnel de météorologie.

*b) La redevance pour services terminaux*

Elle a été créée le 1er septembre 1985, elle s'applique au décollage 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.

Le développement de l'activité, ainsi que la progression du taux d'appel (révision des tarifs et extension de la redevance aux principaux aéroports d'outre-mer à partir de 1990) expliquent la forte augmentation de la redevance. Une montée en charge progressive de cette redevance devrait amener l'ensemble des usagers à payer le taux plein en 1993.

**Redevance pour services terminaux  
Evolution (millions de francs)**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Total redevance	40	300	376	442	498	660
Affectés au B.A.N.A.	40	300	338	408	463	np
Affectés ou rétrocédés au budget général	--	--	38	34	35	np

En 1989, les différents tarifs appliqués sont les suivants :

- vols internationaux : 25 FF
- vols domestiques :
  - au départ d'aéroports de Paris : 25 FF
  - au départ des cinq grands \* : 14 FF
  - au départ des autres aérodromes assujettis : 6 FF

\* Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse.

En 1988, les transporteurs aériens français ont supporté 61 % de la charge totale de la redevance pour services terminaux, soit 299 MF sur un total facturé de 491 MF, Air France procurant à lui seul 31 % des recettes.



Les différentes participations sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Compagnies	1986	1987	1988
Air France	93 MF	125 MF	133 MF
Air Inter	49 MF	71 MF	92 MF
U.T.A.	10 MF	13 MF	13 MF

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. Par ailleurs, l'emprunt, autorisé en 1986 et 1987, n'a pas été levé, sans affecter le rythme d'équipement du B.A.N.A.

## 2. L'équipement

Le BANA poursuit une politique d'investissements ambitieuse, financée sans difficultés excessives et ayant un impact important sur le commerce extérieur.

### *a) Evolution des dépenses d'investissement*

Les dépenses d'investissement représentent les trois quarts des dépenses totales en capital. Le quart restant étant constitué des remboursements en capital. S'agissant des seuls investissements, la progression est particulièrement nette depuis trois ans. Elle s'établit comme suit :

**Investissement BANA  
(recherche incluse - autorisation de programmes MF)**

1985	1986	1987	1988	1989	1990
390	410	480	470	550	788

Les dépenses sont réparties comme suit :  
(Crédits de paiement - Millions de francs)

	1988	1989	1990
Equipement d'intérêt national	281	335	413
Equipement d'intérêt général	44	41	72
Equipement d'outre mer	30	34	47
Sécurité sauvetage	2	2	4
Informatique	90	119	205
Total	449	532	741
Recherche	35	40	47

L'accroissement est imputable à quatre domaines particuliers :

- le domaine informatique, qui est passé d'un palier de 50 MF environ en 1985-1987 à 205 MF en 1988. Cela permet de mettre en oeuvre la cinquième génération de coordinateur automatique du trafic aérien (CAUTRA 5).

- le domaine d'investissement de génie civil (150 MF environ) lié notamment au nouveau bloc technique de l'aérodrome de Toulouse Blagnac (30 MF).

- les investissements radar. L'opération échelonnée entre 1989 et 1993 représente un coût total de 500 MF. 148 MF sont prévus en 1990. Il s'agit de mettre en oeuvre un réseau d'une vingtaine de stations radar secondaire à technique dite de "mono impulsion".

- dans une moindre mesure, les investissements d'outre mer.

b) le financement des investissements

Les dépenses en capital (remboursement en capital inclus) sont autofinancées à hauteur de 50 %. Les gestions 1987-1988, particulièrement favorables, ont permis de ne pas lever les emprunts autorisés

Financement des dépenses en capital  
(Millions de francs et %)

Autofinancement	181 (42 %)	237 (45 %)	543 (100 %)	554 (100 %)	376 (54 %)	392 (51 %)
Emprunts	251 (58 %)	288 (55 %)	(259) *	(260) *	316 (46 %)	374 (49 %)
	432	525	543	554	692	766

\* Emprunts autorisés non réalisés

Les emprunts sus-mentionnés ont été effectués auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

c) Les conséquences internationales

Les exportations françaises dans le domaine de la navigation aérienne ont représenté en 1988 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.

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

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'Ecole Nationale de l'Aviation Civile précèdent, accompagnent et prolongent les ventes d'équipements par une active politique de fourniture d'ingénierie et de formation. Les industriels et les masses financières sont présentés dans le tableau ci-après :

**EXPORTATIONS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AERIENNE  
ANNEE 1988  
PRINCIPAUX EXPORTATEURS ET MASSES FINANCIERES**

<b>EQUIPEMENTS ET SERVICES</b>	<b>PRINCIPAUX EXPORTATEURS</b>	<b>CA EXPORT EN MF</b>
Radars - Systèmes de contrôle Aides à la navigation	THOMSON-CSF	950
Ingénierie - Formation Assistance technique	SOFREAVIA SOFREAVIA-SERCICE AEROPORT DE PARIS	200
Télécommunications Installations électriques Informatique Météo Balisage lumineux Sécurité incendie	ALCATEL, SAT, SAGEM CSEE, SEEE + Divers BULL ELECMA + Divers EUROPHANE SIDES, CAMIVA	460

### 3. Le personnel

Le Budget Annexe de la Navigation Aérienne retrace la masse salariale correspondant aux effectifs fonctionnellement nécessaires au service public de la navigation aérienne (S.N.P.A.).

Le BANA supporte les charges correspondantes en versant à l'Etat, Budget Général, le coût des effectifs du S.P.N.A., quels que soient leurs corps d'appartenance (Corps Techniques ou Administratifs, Ouvriers, etc...).

	<b>Emplois</b>	<b>Remboursement du BANA au Budget Général</b>
1988	5.643	1.128 MF
1989	5.759	1.267 MF
1990	6.214	1.521 MF

Cette augmentation importante (+ 35 % en deux ans, + 20 % en 1990) est partiellement liée à l'extension du champ de prise en charge par le BANA des personnels outre-mer (124 MF en 1990). Elle est aussi liée aux modifications intervenues dans la situation des personnels à la suite des accords de 1987 et 1988.

1.- L'accord du 31 juillet 1987, a permis la création du corps des officiers contrôleurs en chef de la circulation aérienne (OCCCA). Les emplois budgétaires correspondants ont été obtenus par transformation d'autant d'emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne (OCCA) (250 emplois).

Les recrutements d'OCCA et de techniciens de l'aviation civile (TAC), interrompus pendant trois années, ont repris en 1988.

Le protocole du 31 juillet 1987 prévoyait également de faire évoluer le classement des aérodromes. Cette disposition a eu des conséquences en termes de personnels. En effet, le contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes à faible trafic est assuré par les TAC alors que ce sont des OCCA qui assurent ces fonctions sur les autres aérodromes. Le changement de classification des aérodromes induit une transformation des TAC en OCCA.

2.- Le protocole du 4 octobre 1988 a permis la création, chaque année et pendant trois ans, de :

- 100 emplois d'OCCA

- 20 emplois de TAC

- 10 emplois d'IEEAC (ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile).

En 1990, l'ensemble de ces modifications représente une dépense supplémentaire de l'ordre de 130 millions de francs.

Ces changements, dans le profil et la gestion des corps participant à la navigation aérienne, doivent être poursuivis. Ainsi qu'il a été indiqué, les perturbations de trafic sont très vivement ressenties par l'utilisateur et appellent des réponses adaptées. La concentration des flux de trafic à certaines heures et période de l'année doit être prise en compte par les responsables et les personnels de la navigation aérienne. Une modulation des horaires en fonction de cette contrainte, qui est aussi un impératif, pourrait être recherchée.

**La Commission a examiné le budget annexe de la  
Navigation aérienne le 25 octobre 1989.**

**Elle a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du  
budget annexe de la Navigation aérienne pour 1990.**