

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1990

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 1991 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° 42

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 1593, 1627, 1635 (annexe n° 18) et T.A. 389.
Sénat : 84 (1990-1991).

SOMMAIRE

	Pages
	-
EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	3
CHAPITRE PREMIER - PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1991	5
A. Présentation générale	5
B. Section "Exploitation"	6
C. Section "Opérations en capital"	8
CHAPITRE II - OBSERVATIONS	9
A. Les personnels du BANA	9
1. Les effectifs	9
2. Les rémunérations	10
3. Les interrogations	12
B. Les équipements du BANA	13
1. Les investissements	13
2. Les résultats à l'exportation	15
C. Le financement du BANA	16
1. Le financement lié au trafic	17
<i>a) Le trafic</i>	17
<i>b) Les recettes liées au trafic</i>	18
2. Les emprunts	20
D. Les indicateurs d'activité	21
1. La sécurité du trafic	21
2. La régularité du trafic	22
<i>a) La dégradation des indicateurs de régularité</i>	22
<i>b) Caractéristiques des retards</i>	24
<i>c) Aspects internationaux</i>	26

EXAMEN ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Réunie le 17 octobre 1990 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 1991, 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 qu'à la veille de l'extension de son champ d'application, le budget annexe a opéré sa mutation tant sur le plan technique que financier, dans un environnement particulièrement changeant.

La Commission continue de s'inquiéter vivement de la détérioration perceptible dans la régularité des vols, qui appelle des mesures de correction, tant sur le plan national que sur le plan européen.

La Commission est vigilante à l'évolution de la situation des personnels et souhaite que des mesures de gestion appropriées accompagnent l'effort important en matière de recrutements et de salaires.

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 1991.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION DU BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE POUR 1991

A. PRESENTATION GENERALE

Le BANA, soit 4.126,6 millions de francs, représente 60 % du budget de l'aviation civile. Il est en augmentation de 22,3 % par rapport à 1990. Cette augmentation est répartie entre les dépenses d'exploitation qui représentent un peu plus des trois-quarts du budget et augmentent de 20,7 % et les dépenses en capital qui représentent un peu moins du quart du budget et progressent de 27,5 % en crédits de paiement, et + 30,8 % 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 dépenses qui relevaient du budget de l'aviation civile (dépenses de personnels d'Outre-Mer et d'une partie des personnels de l'Ecole nationale d'Aviation Civile). A structure constante, l'augmentation du BANA est de 14,4 %).

B.A. N.A. - Tableau récapitulatif

Recettes				Dépenses			
Recettes	Montant 1990 (MF)	Montant 1991 (MF)	Variation 1991/1990	Dépenses	Montant 1990 (MF)	Montant 1991 (MF)	Variation 1991/1990
Ressources propres	3.000	3.634	+ 21,1 %	d'exploitation	2.608	3.149,7	+ 20,7 %
Emprunt	374	491,9	+ 31,5 %	(dont personnel)	(1.521)	1.813,4	(+ 19,2%)
				en capital			
				CP (AP)	766 (788)	977 (1.031)	+ 27,5 % (+ 30,8%)
Total	3.374	4.126,6	+ 22,3 %	Total	3.374	4.126,6	+ 22,3 %

CP. Crédits de paiement - A.P. autorisation de programme.

B. BANA 1991 - SECTION "EXPLOITATION"

Le BANA bénéficiera de 3.634 millions de francs de recettes en 1991, en augmentation de 21,1 %. Compte tenu de la dotation aux amortissements, les dépenses nettes de fonctionnement s'élèvent à 3.149 millions de francs, en progression de 20,7 %.

- Les recettes

La progression très sensible des redevances, soit + 21,6 % par rapport à 1990 (voir détails dans la suite du rapport), est le résultat de trois phénomènes complémentaires :

- un effet volume, lié à la progression du trafic contrôlé : 1.489.000 vols ont bénéficié du service de la navigation aérienne, soit 7,1 % de plus qu'en 1988. Cette évolution devrait se poursuivre en 1991.

- un effet prix, lié à une légère augmentation tarifaire.

- l'amélioration des recouvrements et des taux d'appels, par l'application de la pleine tarification aux vols intérieurs et l'augmentation du nombre d'aéroports soumis à la redevance pour services terminaux.

- Les dépenses

Sur le plan comptable, le total des dépenses brutes se monte à 3.634 millions de francs. Il inclue cependant une importante dotation aux amortissements de 485 MF (+ 23,7 %). Le solde net est donc de 3.149,7 MF, soit + 21 %.

Cette progression importante résulte de quatre facteurs :

- des mesures de structure, ou d'imputation comptable, liées à l'achèvement de la prise en charge par le BANA de dépenses figurant jusque là sur le budget de l'aviation civile. Il s'agit d'une part des personnels des centres d'outre-mer (397 emplois) et, d'une partie (60 %) des personnels de l'Ecole Nationale d'Aviation civile (ENAC), qui effectuent des tâches de contrôle aérien. Il s'agit d'autre part d'une fraction des dépenses de pensions (cotisation de retraite au niveau de 35 % des rémunérations brutes indiciaires).

- la revalorisation significative des frais de personnels liés aux recrutements et modifications du régime indemnitaire décidé par le protocole du 4 octobre 1988. Les créations de postes sont même

légèrement supérieures à celles envisagées en 1988, pour tenir compte de la croissance du trafic.

- un relèvement significatif des crédits affectés aux organismes extérieurs concourant ou complémentaires des services français de contrôle aérien (mesure 24.18.04 + 140 MF). Il s'agit pour l'essentiel d'Eurocontrol (+ 78 MF), du centre de contrôle de Genève (+ 35 MF), de l'aéroport de Paris (+ 4,5 MF), et des services de météorologie (+ 30 MF).

- une augmentation significative des frais financiers dus aux emprunts contractés en 1989-1990.

BANA 1991
Section exploitation
(Chiffres arrondis - millions de francs)

<u>Recettes</u>				<u>Dépenses</u>			
Recettes	Montant (MF) 1991	Part dans le total	Variation 1991/1990	Dépenses	Montant (M.F.) 1991	Part dans le total	Variation 1991/1990
Redevance de route	2.829	77,8 %	+ 21,7 %	Personnel	1.813	49,9 %	+ 19,2 %
Redevance pour services terminaux	785	21,6 %	+ 21,6 %	organismes extérieurs	750	20,5 %	+ 25 %
Autres recettes propres	10	0,3 %		autres charges de gestion	461	12,7 %	+ 16 %
Produits financiers	10	0,3 %	+ 150 %	charges financières	125	3,4 %	+ 39 %
<u>TOTAL</u>	3.634	100 %	+ 21,1 %	Dotation aux amortissements	485	13,3 %	+ 23 %
				<u>TOTAL BRUT</u>	3.634	100 %	+ 21,1 %
				Virement à la section "capital"	485		+ 23 %
				<u>TOTAL NET</u>	3.149		+ 20,7 %

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 %. Le niveau d'emprunt augmente toutefois sensiblement (492 MF)

L'essentiel porte sur l'équipement proprement dit (stations radar), tandis que les charges financières (remboursements) progressent par suite du remboursement des emprunts contractés les années antérieures.

BANA 1991
Section "Opérations en capital"
 (Tableau récapitulatif)

Recettes				Dépenses			
Recettes	Montant (MF)	Part dans le total	Variation 1991/1990	Dépenses	Montant (MF)	Part dans le total	Variation 1991/1990
Autofinancement	485	49,7 %	+ 23,7 %	Equipement et recherche	810	83 %	+ 32,8 %
Emprunt autorisé	492	50,3 %	+ 31,2 %	Amortissement et intérêts	167	17 %	+ 7 %
Total	977		+ 27,4 %	Total	977		+ 27,5 %

CHAPITRE II

OBSERVATIONS - BILAN

L'article 90 du projet de loi de finances pour 1991 prévoit l'extension du champ d'application du budget annexe de la navigation aérienne afin de constituer, en parallèle au budget de l'aviation civile, centré sur les crédits à la construction aéronautique, un second pôle centré sur les **activités de services** fournies par les personnels de l'administration de l'aviation civile.

A la veille de l'extension, il paraît utile et nécessaire de dresser un court bilan de la réforme de 1985 instituant ce budget annexe.

A LES PERSONNELS DU BANA

1. Les effectifs

Le protocole d'accord du 4 octobre 1988 qui met fin au long conflit opposant le personnel de la navigation aérienne et les pouvoirs publics, a reconnu un déficit en effectif, face à la forte croissance du trafic aérien enregistrée dès l'année 1986.

Ce protocole, qui s'étend sur trois années, a prévu la création de 100 emplois de contrôleurs par an. Ceci a eu pour conséquence une reprise significative du recrutement depuis trois ans. Ainsi, le protocole d'octobre 1988 prévoyait la création de 100 I.C.N.A. jusqu'en 1991 inclus, ainsi que de 20 emplois de T.A.C. et 10 emplois d'I.E.E.A.C. Pour faire face à la croissance du trafic, les recrutements ont été supérieurs : 150 O.C.C.A. en 1989, 120 à nouveau en 1990.

Ces recrutements supplémentaires, sans être explicitement prévus, découlent toutefois du protocole qui prévoyait la possibilité de réviser les besoins en effectifs.

L'évolution des effectifs budgétaires des corps techniques de la navigation aérienne se présente de la façon suivante :

CORPS	Budget 1989	Budget 1990	Budget 1991 (Prévisions)
IEEAC	716	736	746
OCCA et OCCCA	2.824	2.956	3.076
ESA	1.117	1.117	1.127
TAC	1.037	1.040	1.070
TOTAL	5.694	5.849	6.019

L'ensemble des emplois budgétaires a été utilisé au cours des trois dernières années ; cependant, un nombre important (environ 600) de contrôleurs sont en cours de formation, soit ab initio après recrutement, soit en cours d'acquisition des qualifications de contrôle après affectation dans les services d'exploitation.

2. Les rémunérations

En vertu du protocole du 4 octobre 1988, des réformes statutaires ont eu lieu : les deux corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne (O.C.C.A.) et d'officiers contrôleurs en chef de la circulation aérienne (O.C.C.C.A.) ont été fusionnés en un nouveau corps de catégorie A d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (I.C.N.A.).

Le statut particulier des électroniciens a évolué ; avec la création d'un nouveau corps dénommé "Ingénieurs électroniciens du système de sécurité aérienne" (I.E.S.S.A.).

Des évolutions similaires concernent les techniciens de l'aviation civile (T.A.C.) qui interviennent dans le domaine de l'informatique, la gestion aéroportuaire et des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (I.E.E.A.C.). Les reclassements d'aérodromes ont des effets comparables. Ces accords ont comporté ou ont eu pour conséquence des engagements sur les effectifs, ainsi que sur les rémunérations.

Le détail des indemnités octroyées, majorées ou créées n'a pas été communiqué à votre Commission des finances. Il faut également noter que les rémunérations des contrôleurs dépendent beaucoup du niveau de qualification et de l'affectation. Le régime indemnitaire a été réévalué par le protocole, de façon progressive sur trois ans.

L'évolution des rémunérations se présente ainsi (rémunération mensuelle nette).

Année	1988	1989	1990
OCCA 2/5 (Contrôleur débutant CRNA)	12 207	13 019	13 513
OCCA 1/5 (Aérodrome)	11 625	12 324	12 804
OCCAP/5 (premier contrôleur)	14 709	17 453	18.133
OCCCA/7 (CRNA)	17 813	21 136	21 960

3. Les interrogations

Malgré la croissance des effectifs et des revalorisations indemnitaires significatives, des interrogations pourtant demeurent.

a) Les réformes statutaires ont-elles été menées à leur terme ?

En dépit d'un effort de regroupement (comportant la fusion de corps hiérarchisés), les statuts demeurent éclatés, avec, d'une part, du côté technique, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne, les techniciens de l'aviation civile, doublés, d'autre part, du côté administratif, des personnels de l'administration centrale, des personnels techniques, des personnes des services extérieurs communes, des personnels aériens, des personnels de l'agence comptable du B.A.N.A.

b) Quel est l'effet d'enchaînement des revendications (et des réformes salariales) ?

Sans vouloir établir de relation systématique de cause à effet, on peut être frappé par la succession des revendications touchant des personnels de catégorie ou ayant des tâches voisines, chacun cherchant à la fois à se référer à une catégorie et se positionner par rapport à une autre (contrôleurs - électroniciens - météorologie). En dépit des améliorations apportées, notamment sur le plan financier, un malaise subsiste.

Cette spirale de mouvements sociaux, aujourd'hui financièrement et socialement acceptée face aux besoins nés du trafic aérien pourrait en revanche avoir des conséquences lourdes et imprévues en cas de retournement de conjoncture.

c) Les mesures de gestion des personnels ont-elles suffisamment accompagné l'effort quantitatif et qualitatif réalisé au profit des personnels de la navigation aérienne ?

Comme pour toute activité soumise à de fortes variations saisonnières, aucun recrutement ne sera suffisant pour faire face aux pointes de trafic sur lesquelles porte l'attention des usagers. Une modulation des horaires des personnels paraît s'imposer pour éviter la répétition des difficultés dont certaines ne paraissent plus désormais acceptables.

Il peut également y avoir des problèmes liés au partage des compétences entre contrôleurs civils et contrôleurs militaires. Ainsi, lors de l'examen du budget en commission le 17 octobre 1990, M. André-Georges Voisin a fait part des difficultés posées par

l'ouverture en soirée de l'aérodrome de Tours, difficultés liées au caractère mixte de l'aérodrome (militaire et civil). La prise en charge, ponctuelle et temporaire, par le B.A.N.A., des dépenses supplémentaires occasionnées par l'ouverture de l'aérodrome en soirée, paraît une solution simple et peu coûteuse.

B. LES ÉQUIPEMENTS DU B.A.N.A.

1. Les investissements

Face à la croissance du trafic, la direction de la navigation aérienne a été conduite à porter son budget d'investissement, quasi-stable en 1987 et 1988 -470 MF en 1988- à 550 MF en 1989, puis 788 MF en 1990 et 1.031 MF en projet pour 1991 en autorisations de programme (976 millions de francs en crédits de paiement).

Cet accroissement continue à profiter essentiellement à 2 domaines particuliers :

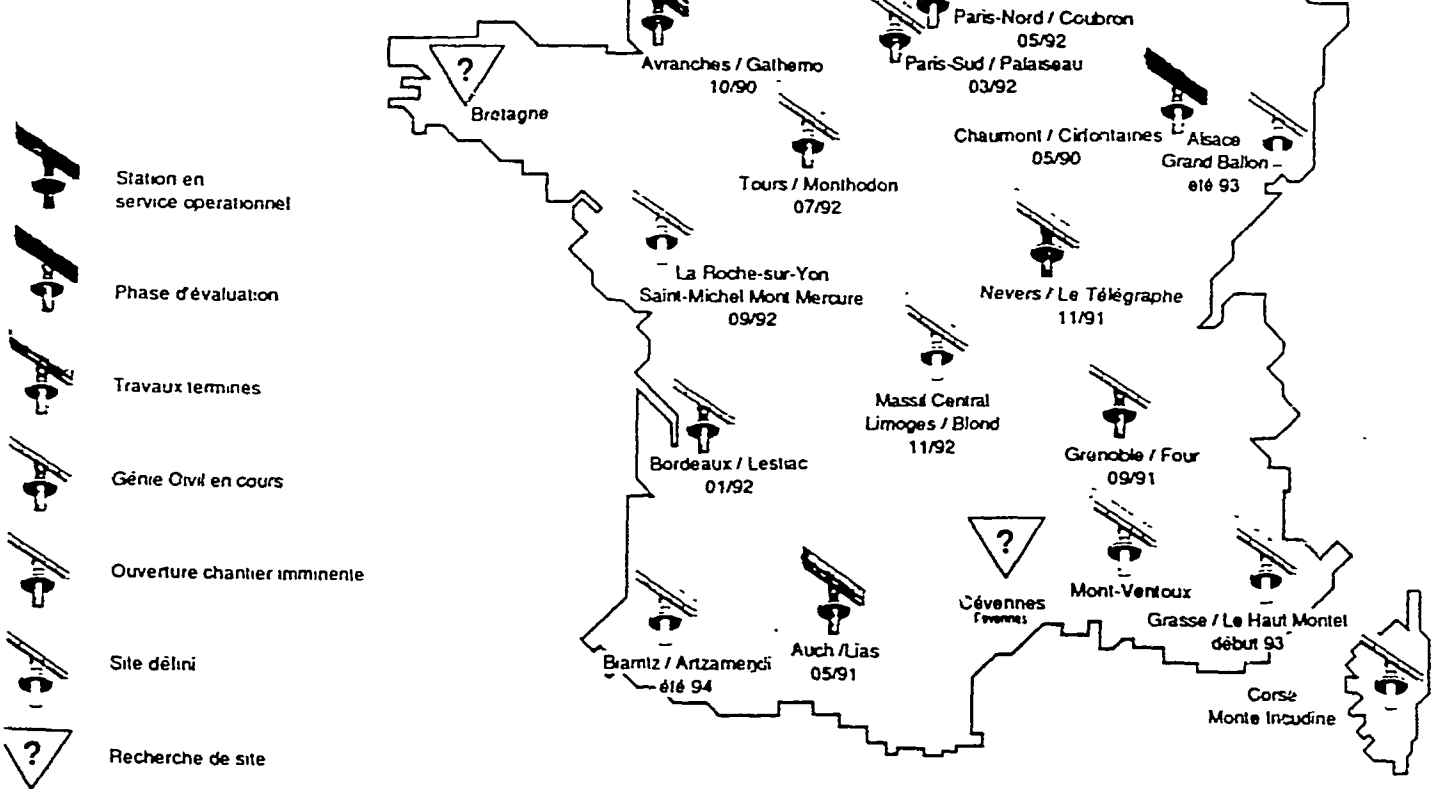
- en premier lieu, le domaine informatique est passé d'un palier de 50 MF stable de 1985 à 1987, à 83 MF en 1988, 116 MF en 1989, 190 MF en 1990 et 230 MF prévus en 1991.

Les dépenses informatiques ont pour objet de mettre en oeuvre le système d'assistance automatisé de contrôle de la circulation aérienne, dit "système CAUTRA" ("CAUTRA 5").

- en second lieu, le domaine des investissements de génie civil, domaine sensible aux actions conjoncturelles, est passé d'un palier de 60 MF environ de 1986 à 1988, à 90 MF en 1989, 150 MF en 1990 et 240 MF prévus pour 1991.

Ces investissements sont liés, pour l'essentiel, à la poursuite du programme "radar mono-impulsion" et à diverses opérations de génie civil (tour de contrôle à Nice, Tahiti, Fort-de-France...). Le programme "radar" est présenté ci-après.

Programme radar secondaire mono-impulsion



2. Des résultats importants à l'exportation

L'excellent niveau technologique et la bonne implantation dans le monde de notre industrie nationale lui ont permis de confirmer la percée au niveau international des entreprises françaises exerçant dans le domaine de la navigation aérienne.

Les exportations françaises dans ce domaine ont représenté en 1989 un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,9 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.

Thomson a fait en 1989 un chiffre d'affaires de 1.350 millions de francs dans le secteur de la navigation aérienne dont plus des trois quarts à l'exportation. Sa percée en Europe est remarquable (Autriche, Belgique, Danemark, R.F.A., Grèce, Portugal, Suisse) et démontre la capacité de cet industriel à s'implanter dans des pays à haut niveau de développement, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années. Le rachat par Thomson de la firme hollandaise SIGNAAL donnera un caractère multinational à cette société et confirmera sa position parmi les leaders mondiaux du marché ATC. On notera que ces résultats ont été facilités grâce à une bonne synergie entre la Direction de la Navigation Aérienne et Thomson.

Les autres entreprises intervenant dans ce secteur sont présentées dans le tableau ci-après.

**EXPORTATIONS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AERIENNE
ANNE 1989**

PRINCIPAUX EXPORTATEURS ET MASSES FINANCIERES

Equipements et services	Principaux	CA export en MF
Radars - Systèmes de contrôle Aides à la navigation	Thomson-CSF	1.050
Ingénierie - Formation	SYSECA	(
Assistance technique	SOFREAVIA	(
	SOFREAVIA-SERVICE	330
	AEROPORT DE PARIS	(
	CAP/SESA	(
Télécommunications	ALCATEL, SAT, SAGEM	(
Installations électriques	CSEE, SEE + Divers	(
Météo	ELECMA + Divers	500
Balisage lumineux	EUROPHANE	(
Sécurité incendie	SIDES, CAMIVA	(

C. LE FINANCEMENT DU BUDGET ANNEXE

L'évolution favorable du trafic a engendré des ressources élevées. La progression, toutes recettes confondues, est de 21 %, sur un an, de 84 % en francs constants sur cinq ans.

Ressources du B.A.N.A. LFI (millions de francs)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Ressources propres	1.048	1.304	1.746	1.999	2.644	3.000	3.634
Emprunts autorisés	251	288	259	260	316	374	492
Subvention	439	149	10	0	0	0	0
Total	1.738	1.941	2.015	2.259	2.960	3.374	4.126

1. Le financement lié au trafic

Le trafic contrôlé a connu une croissance exceptionnelle, générant des ressources abondantes, complétées par des ressources d'emprunts contractés dans des conditions de droit commun.

a) Le trafic

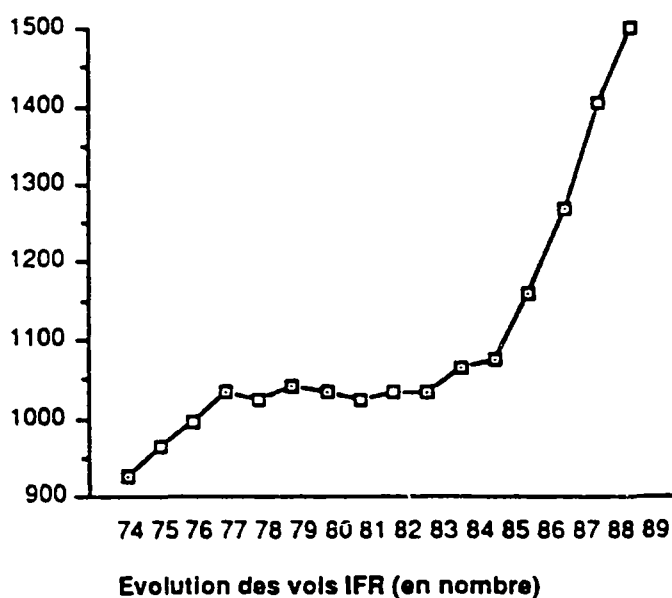
Le B.A.N.A. est, pour l'essentiel, financé par des redevances perçues sur les vols contrôlés.

En 1989, 1.489.000 vols ont bénéficié des services de la navigation aérienne, soit 7,1 % de plus qu'en 1988, 40 % d'augmentation sur cinq ans.

A noter que les données de vol sont aujourd'hui comptabilisées à partir du système national et non plus à partir du système Eurocontrol, empêchant les comparaisons en volume avec les années précédentes ; en revanche, les taux de progression sont identiques.

Ce trafic contrôlé se répartit comme suit :

. trafic domestique	26,3 %
. trafic international	30,9 %
. survol	42,8 %



b) Les recettes liées au trafic

Deux recettes sont directement liées au trafic contrôlé :

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

. La redevance pour services terminaux, créée en 1985, s'applique au décollage sur les aérodromes français et à l'intérieur de la limite des 20 km définie ci-dessus.

L'évolution des recettes s'établit comme suit :

Produit des redevances B.A.N.A.

(millions de francs courants)

	1987	1988	1989	1990	1991	1991/1987
Redevance de route	1.910	1.903	2.069	2.325	2.829	+ 48 %
Redevance pour services terminaux	376	442	541	660	785	+ 108 %
Total	2.286	2.345	2.610	2.985	3.614	+ 58 %

Comme il peut être constaté, l'augmentation des recettes (+ 58 % en cinq ans) a été sensiblement supérieure à celle du trafic (+ 40 %). Cet écart s'explique par l'effet cumulé de trois dispositions.

- L'extension progressive de la redevance de route à l'ensemble des vols de transport. 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 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. Le trafic domestique français sera assujéti à taux plein en 1991. En 1990, la taxe était de 51,87 dollars, soit 322 F par unité de service.

- L'extension progressive de la redevance pour services terminaux à l'ensemble des aéroports, notamment aux aéroports d'outre-mer (apport supplémentaire de 70 MF en 1991).

- La révision des tarifs de la redevance pour services terminaux, grâce notamment à la suppression progressive des vols qui connaissaient une tarification réduite.

Cette suppression n'est pas totale. Ainsi, le trafic inter-îles appliqué aux aéroports des DOM-TOM bénéficie toujours d'une réduction tarifaire de 50 %.

Evolution des taux unitaires de la RSTCA

	1 9 8 9	1 9 9 0	1 9 9 1
Vols internationaux au départ de la métropole	25 F	25 F	26,7 F
Vols domestiques au départ de Roissy, Orly, Le-Bourget ou Bâle-Mulhouse	25 F	25 F	26,7 F
Vols domestiques au départ de Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice et Lyon	14 F	20 F	26,7 F
Vols domestiques au départ des autres aérodromes de métropole soumis à RSTCA	6 F	12 F	18 F
Vols internationaux au départ des aéroports principaux des DOM-TOM		30 F	30 F
Vols inter-îles au départ des aéroports principaux des DOM-TOM		15 F	15 F

2. Les emprunts

L'accès plus facile aux marchés financiers, hors des contraintes du budget général, était l'une des justifications de la création du budget annexe. Celui-ci y eut recours dans des conditions satisfaisantes : d'une part, les liquidités dégagées certaines années ont permis de ne pas utiliser les autorisations d'emprunts prévues et de maintenir, les autres années, un taux d'autofinancement élevé (voisin de 50 %).

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

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Autofinancement	237 (45 %)	543 (100 %)	554 (100 %)	376 (54 %)	392 (51 %)	485 (50 %)
Emprunts	288 (55 %)	(259) *	(260) *	316 (46 %)	374 (49 %)	492 (50 %)
	525	543	554	692	766	977

* *Emprunts autorisés non réalisés*

D'autre part, ces emprunts sont aujourd'hui réalisés auprès du réseau bancaire général, signé d'une maturité du budget annexe.

Les emprunts contractés en 1985 et 1986 ont été effectués auprès de la Caisse des dépôts et consignations. L'emprunt 1989 du B.A.N.A. (316,250 MF) a été réalisé auprès de la B.N.P. Les emprunts prévus pour 1990 (374,045 MF) et 1991 (491,972 MF) seront, eux aussi, vraisemblablement réalisés auprès du réseau bancaire général.

D. LES INDICATEURS D'ACTIVITÉ

Les services de la navigation aérienne ont pour objet d'assurer l'écoulement du trafic aérien dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité.

Les résultats sont, sur ces points, inégaux.

1. La sécurité du trafic

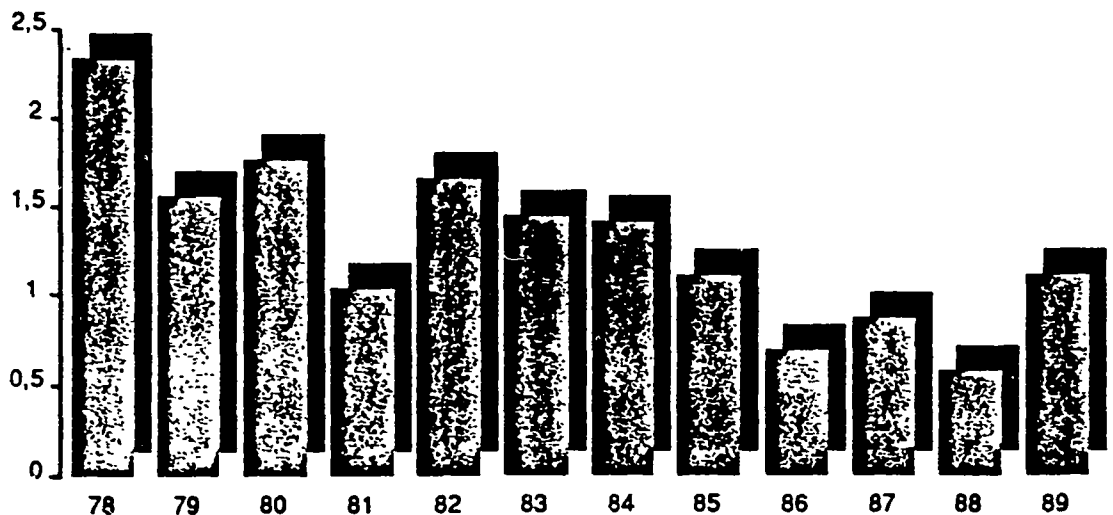
Le niveau de sécurité reste bon : en dépit de la forte croissance du trafic, aucune dégradation notable liée à d'éventuelles insuffisances du contrôle aérien ne peut être enregistrée. Il convient toutefois d'être vigilant à l'évolution des indicateurs qui en 1989 connaissent une légère dégradation.

Le niveau de sécurité reste bon : malgré une légère détérioration des indicateurs en 1989 ("airmiss" (1) au risque de conflits). Cette baisse ne paraît pas significative, rapportée au nombre de vols ; le niveau moyen reste stable à moyen terme.

Nombre d'airmiss

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
En route	23	25	18	14	16	14	24
Aérodrome	45	42	32	37	53	57	63
TOTAL	68	67	50	51	69	71	87

Airmiss vols contrôlés par 100 000 vols



(1) Lorsqu'un commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par rapport à un autre aéronef (distances minimales de séparation non respectées), il rend compte de cet incident à l'administration chargée du contrôle de la circulation aérienne. Celle-ci procède à l'analyse des faits rapportés pour en tirer toutes les conclusions et suite jugées utiles.

2. La régularité du trafic

a) la dégradation des indicateurs de régularité.

La dégradation de la régularité des vols est très sensible. En octobre 1990 des déclarations émanant des plus hauts responsables de l'aviation civile font état d'une amélioration récente. Les données disponibles portant sur l'année 1989 marquent en revanche une détérioration manifeste des indicateurs de régularité, par rapport à 1988.

En 1989, près de 30.000 vols ont été retardés, soit deux fois plus qu'en 1986. Encore convient-il de rappeler que ne sont pris en compte que les retards de plus de 10 minutes au départ des aérodromes de France. 60 % des retards sont compris entre 10 et 30 minutes. 40 % des retards sont supérieurs à 30 minutes. Ainsi, par rapport à 1988, les retards sont plus nombreux, mais un peu moins longs. (voir tableau ci-après).

Le nombre de vols retardés pour cause ATC rapportés au nombre de départs IFR en 1989 s'établissait globalement à 4,4 % en 1989, contre 3,9 % en 1988.

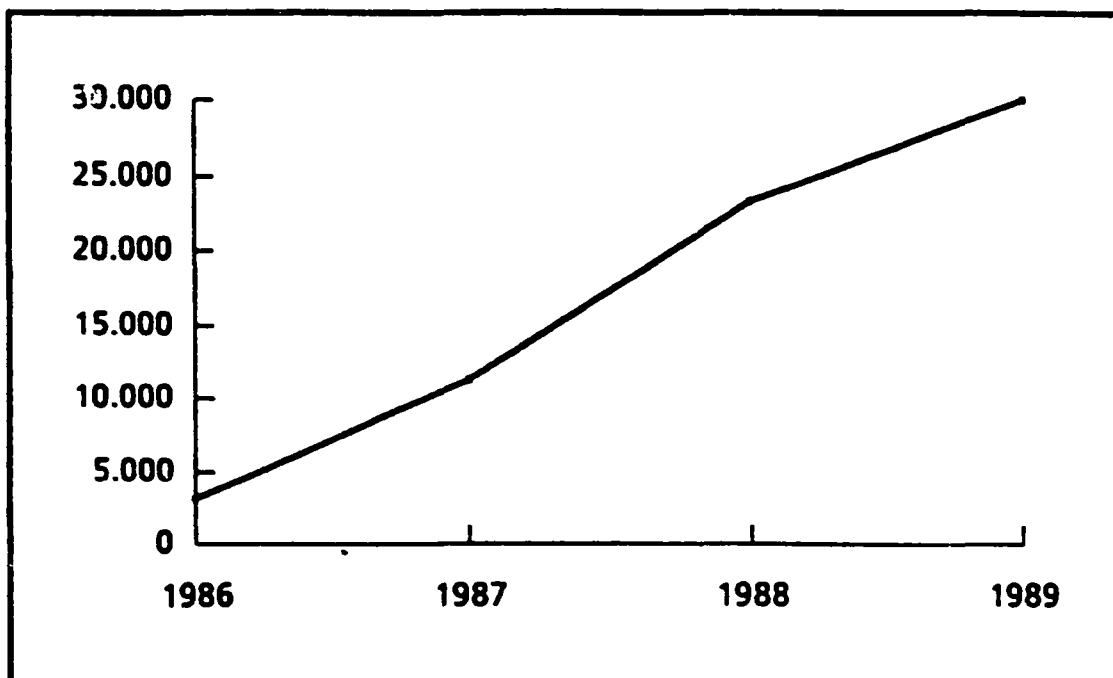
En 1990, des évolutions ont été apportées dans les techniques d'appréhension des délais. Désormais sont considérés l'ensemble des délais, qu'ils soient liés au service du contrôle ou aux problèmes des compagnies aériennes (passager en retard, problème technique affectant un aéronef et la sécurité des vols, etc.) alors qu'auparavant, ces aspects étaient exclus des statistiques. Il est apparu que ce choix devait être plus à même de répondre au souci des usagers vis-à-vis de la qualité du service rendu. La valeur correspondante de l'indicateur cité plus haut est en conséquence en augmentation sensible, passant à **13,3 % des vols au départ**. Néanmoins, une comparaison directe avec 1989 est sans signification.

**Evolution des retards
(nombre de vols retardés de + de
10 mn au départ des aéroports
français)**

1986	1987	1988	1989
3.009	11.254	23.354	29.911

EVOLUTION DU NOMBRE DES RETARDS

Retards supérieurs à dix minutes au départ des aéroports de France



Roissy-Charles de Gaulle et Orly

Les statistiques portent sur la période de mai à octobre 1990. Les délais comptabilisés sont ceux supérieurs à 15 mn au départ de chacun des aérodromes, et toutes causes confondues.

	ROISSY	ORLY
Nombre de départs :	61105	51779
Délais de 15 à 16 mn :	15468 (25,3 %)	10816 (20,9 %)
Délais supérieurs à 60 mn :	5874 (9,6 %)	3494 (6,7 %)

b) Caractéristiques des retards

Les retards enregistrés en France en 1989 sont moins longs et plus fréquents qu'en 1988.

- La durée :

Le délai moyen par avion retardé a été de 38 mn en 1989.

Répartition des retards (au départ des aérodromes français)

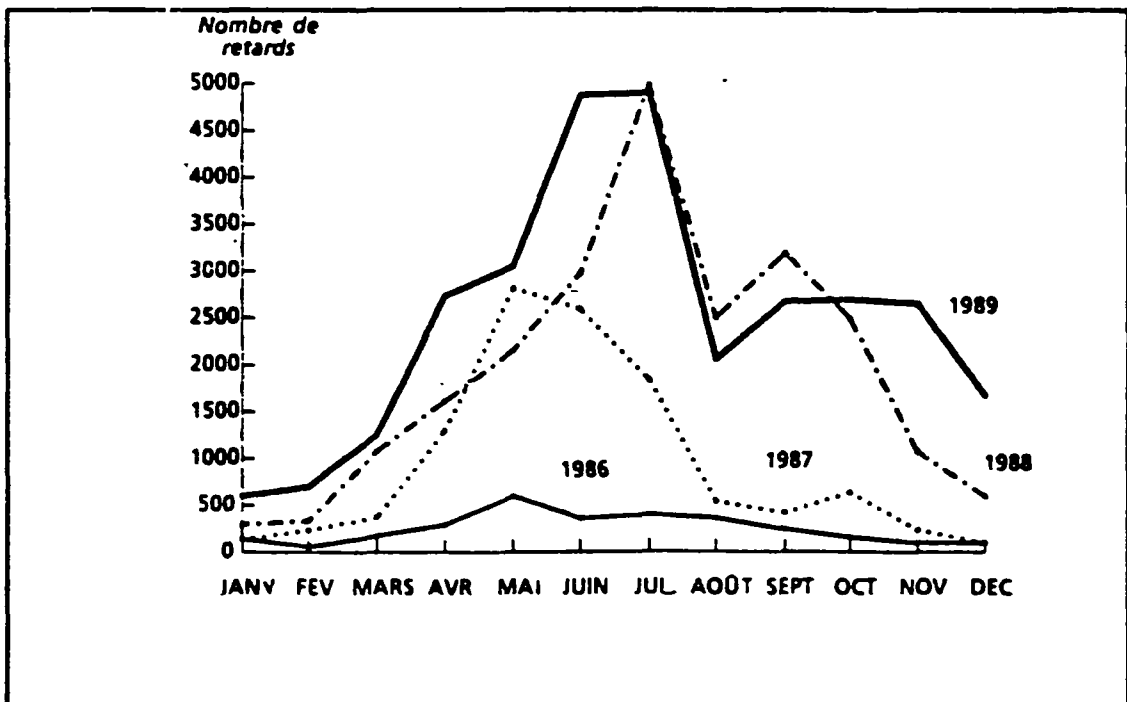
Retards	Volume		Proportion	
	1988	1989	1988	1989
10 - 30 mn	12.824	17.951	55 %	60 %
30 - 45 mn	4.500	5.249	19 %	18 %
45 - 60 mn	2.322	2.694	10 %	9 %
sup. à 60 mn	3.708	4.217	16 %	13 %
Total	23.354	29.911	100 %	100 %

• Concentration dans le temps

Ces retards sont concentrés sur certaines périodes de l'année. Toutefois, contrairement aux années précédentes, les "pics" indiquant les mois particulièrement difficiles sont plus larges montrant que les retards tendent à se diffuser sur une plus grande période de l'année ; ceci est naturellement lié à la croissance du trafic puisque les valeurs mensuelles enregistrées au cours de la période d'avril à octobre 1989 ont toutes été supérieures à la valeur maximale de l'année 1987.

REPARTITION MENSUELLE DES RETARDS

Retards supérieurs à dix minutes au départ des aéroports de France



c) aspects internationaux

Ce phénomène -cette dégradation de la régularité en 1989- n'est pas propre à la France et certaines informations de presse font état de retards considérables, puisqu'en Europe 23 % des vols auraient subi un retard supérieur à 15 mn en 1989. Il y aurait là encore des améliorations sensibles en 1990 puisque le pourcentage des vols retardés serait passé à 18 % en raison notamment des progrès enregistrés en Italie et surtout à Londres.

Toutefois, des progrès restent à faire au niveau européen et près de la moitié des retards constatés en France ont pour origine l'insuffisance des capacités de contrôle à l'étranger.

**Origine des retards
(au départ des aéroports français)**

	1987	1988	1989
Capacité française *	25 %	49 %	28 %
Capacité étrangère*	21 %	47 %	52 %
Mouvements sociaux	47 %	1 %	17 %
Autres (météo, radar...)	7 %	3 %	3 %

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

Cette coordination est assurée par la Commission européenne de l'aviation civile.

Composée de 23 pays européens d'Europe occidentale (certains pays d'Europe orientale ont également souhaité adhérer à l'organisation) la C.E.A.C. vise à promouvoir la coordination du transport aérien en Europe, harmoniser et intégrer l'exploitation des dispositifs nationaux du contrôle de circulation aérienne.

L'agence Eurocontrol est également un outil de cette coordination, même si les tâches opérationnelles qui incombent à l'organisation à l'origine de sa création en 1960 lui ont été retirées en 1981. L'agence reste responsable du système de perception des redevances de route. Par ailleurs, devant l'augmentation très forte du trafic, les ministres des transports de la C.E.A.C. ont adopté un

nouveau programme de mesures pratiques dont la réalisation a été confiée à Eurocontrol.

La Communauté européenne, qui paraît peu adaptée pour assurer un rôle de coordination du transport aérien en Europe, retrouve en revanche un rôle d'impulsion non négligeable dans le domaine industriel et financier en soutenant l'harmonisation des équipements ainsi que la réalisation de certains programmes.

Des informations concordantes font état d'une légère amélioration en 1990, en France comme en Europe. Cette amélioration doit impérativement se poursuivre afin que le transport aérien puisse (encore) progresser sur des bases saines.

**La Commission a examiné le budget annexe
de la Navigation aérienne le 17 octobre 1990.**

**Elle a décidé de proposer au Sénat d'adopter
les crédits du budget annexe de la Navigation aérienne
pour 1991**