

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE
MISSION MINISTÉRIELLE
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2019

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS



NOTE EXPLICATIVE

Cette annexe au projet de loi de règlement des comptes et rapport de gestion pour l'année 2019 est prévue aux 4° et 5° de l'article 54 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF).

Ce document présente et explique les réalisations effectives concernant l'ensemble des moyens regroupés au sein d'un budget annexe.

Cette annexe récapitule les crédits consommés (y compris les fonds de concours et attributions de produits) et les emplois utilisés en 2019 en les détaillant par programme et action.

La nomenclature du budget annexe s'inspirant de la comptabilité générale, les crédits ne sont pas présentés par titre et par catégorie mais par rubriques de dépenses et de recettes réparties selon les deux sections.

La partie mission présente le **bilan de la programmation pluriannuelle**, la **présentation budgétaire** (article 18-II de la LOLF), les **recettes constatées**, les **crédits consommés** et les **emplois**.

Chaque programme constitutif de la mission est ensuite détaillé. Les parties relatives aux programmes comprennent les éléments suivants :

■ La présentation de la consommation effective et de la prévision initiale des crédits ainsi que le détail des charges et des dépenses fiscales :

- les crédits, constitués d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP), sont détaillés selon les rubriques de dépenses réparties selon les deux sections. Les fonds de concours ouverts (FdC) et les attributions de produits (AdP) réalisées en 2019, ainsi que leurs évaluations initiales sont précisés ;
- les crédits 2018 ;
- les charges du programme, évaluées par action ;
- les dépenses fiscales rattachées au programme.

■ Le rapport annuel de performances qui regroupe :

- le bilan stratégique du programme ;
- pour chaque objectif de performance, les résultats attendus et obtenus des indicateurs et une analyse de ces résultats ;
- la justification au premier euro des mouvements de crédits et des dépenses constatées. Elle rappelle le contenu physique et financier du programme, les déterminants de la dépense effective, ainsi que les raisons des écarts avec la prévision initiale. Un échéancier des crédits de paiement associés aux autorisations d'engagement est aussi présenté ;
- une présentation des réalisations effectives des principaux opérateurs et des emplois effectivement rémunérés.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement.

Les emplois sont exprimés en équivalents temps plein travaillé (ETPT). On distingue les effectifs physiques qui correspondent aux agents rémunérés, quelle que soit leur quotité de travail et les ETPT (équivalents temps plein travaillé) correspondant aux effectifs physiques pondérés par la quotité de travail des agents. À titre d'exemple, un agent titulaire dont la quotité de travail est de 80 % sur toute l'année, correspond à 0,8 ETPT ou encore, un agent en CDD de 3 mois, travaillant à temps partiel à 80 % correspond à 0,8 x 3/12 ETPT.

TABLE DES MATIÈRES

Mission

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS 7

Bilan de la programmation pluriannuelle 8

Présentation budgétaire 13

Constatation des recettes 14

Récapitulation des crédits et des emplois 20

Programme 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE 23

Bilan stratégique du rapport annuel de performances 24

Objectifs et indicateurs de performance 27

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 31

Justification au premier euro 34

Opérateurs 53

Programme 612

NAVIGATION AÉRIENNE 59

Bilan stratégique du rapport annuel de performances 60

Objectifs et indicateurs de performance 62

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 66

Justification au premier euro 69

Programme 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION 91

Bilan stratégique du rapport annuel de performances 92

Objectifs et indicateurs de performance 99

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 103

Justification au premier euro 106

MISSION

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

Bilan de la programmation pluriannuelle	8
Présentation budgétaire	13
Constatation des recettes	14
Récapitulation des crédits et des emplois	20

BILAN DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

BILAN STRATÉGIQUE DE LA MISSION

La mission « Contrôle et exploitation aériens » a pour vocation de garantir, dans un cadre unifié, la sécurité et la sûreté du transport aérien, en prenant en compte la priorité du développement durable dans son action. Elle accompagne le développement de ce secteur par la fourniture de services performants et la prescription de normes techniques de sécurité découlant des engagements internationaux et européens.

Essentiel dans le développement économique, le transport aérien favorise les liens entre les acteurs ainsi que les échanges aux niveaux européen et international. Il facilite, également, le partage des connaissances et permet le transport rapide et efficace des biens et des personnes, nécessaire aux entreprises pour répondre aux attentes des consommateurs. Par ailleurs, au travers d'acteurs majeurs, le transport aérien participe au rayonnement international de la France. Les nombreuses et importantes entreprises de la filière aéronautique constituent un secteur stratégique, vecteur de recherche et d'innovations et acteur de la souveraineté de la France.

La reprise d'activité initiée en 2014 (+2 %) s'est poursuivie en 2019 avec 3.273.964 vols contrôlés (+1,5 % par rapport à 2018). Comme en 2018, l'évolution des mouvements s'est illustrée par des pointes d'activité toujours plus fortes en été, avec le record journalier de 11 311 vols pris en charge le 12 juillet 2019. Après une poussée très soutenue jusqu'à la fin de l'été, l'évolution du trafic s'est tenue en retrait à partir de l'automne.

Les faillites des compagnies françaises XL Airways et Aigle Azur déclarées au mois de septembre 2019, de même que celle de la compagnie britannique Thomas Cook, ont contribué au ralentissement du trafic observé depuis juillet 2019. Cette tendance a eu un effet sur le niveau d'encaissement des redevances et taxes qui s'est ralenti au cours du quatrième trimestre.

En 2019, on relève une augmentation des survols du territoire (+1,5 %), qui représentent plus de la moitié de l'activité de la DSNA, et des vols internationaux au départ et à l'arrivée des aéroports français (+2 %). Les vols dits « domestiques » qui décollent et atterrissent en France ont progressé de +0,3 % en 2019.

La ponctualité s'est améliorée en 2019 dans un contexte de nouvelle hausse du trafic et de perturbations de fin d'année. Ainsi, le retard moyen par vol était de 1,3 minute, contre 1,9 minute pour 2018. Le dispositif de gestion des flux aériens européens en période de charge et une gestion plus optimisée du temps de travail des contrôleurs aériens ont permis de réduire les retards de 30 % par rapport à 2018.

• Le contexte européen

Les perspectives de Brexit n'ont pas eu d'impact direct mesurable sur l'exercice 2019. Par ailleurs, l'accord qui sera conclu avec les autorités britanniques conditionnera les tarifs des taxes appliquées sur les vols à destination du Royaume-Uni, et notamment le maintien ou non des tarifs appliqués pour les pays de l'Union européenne.

Néanmoins, durant la période transitoire entre la conclusion d'un accord de retrait et le retrait effectif, les acquis du marché intérieur et du système européen EASA (Agence européenne de sécurité aérienne) au bénéfice des opérateurs britanniques seront maintenus. Il ne devrait donc pas y avoir d'impact du Brexit en 2020.

• Le maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté du transport aérien

Dans un contexte international difficile où la menace terroriste contre le transport aérien demeure très forte, la DGAC a travaillé au renforcement de la sûreté en France et dans le monde en assurant une présence active et déterminée dans les instances européennes, les enceintes multilatérales (**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**, Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et les groupes informels (Core Group) afin d'analyser les risques qui pèsent sur le secteur aérien, de promouvoir des solutions innovantes et de faire évoluer la réglementation. Les relations bilatérales ont été consolidées avec certains pays influents, partageant globalement les valeurs françaises en matière de sûreté aéronautique (États-Unis, Royaume-Uni, Pays-Bas, Israël...).

Les compagnies aériennes françaises n'ont connu aucun accident mortel en 2019, à l'image des quatre années précédentes. Pour le seul transport public régulier, aucun accident mortel n'est à déplorer depuis 2009 pour les compagnies françaises, alors que le transport aérien mondial régulier de passagers déplore en 2019 247 victimes dans 8 accidents.

La DGAC a poursuivi en 2019 la mise en œuvre des approches de la surveillance fondées sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire, en cohérence avec les orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Ces approches ont pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace, car plus ciblée sur les points clés posant problème. Déployée depuis 2018 sur les opérateurs les plus importants, cette démarche a été étendue en 2019 aux acteurs de taille plus réduite.

Les drones ont continué d'être un champ d'action important pour la DGAC en 2019 : les derniers textes d'application de la loi du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils ont été publiés. La DGAC a poursuivi son travail d'influence et de contribution aux règlements européens, qui ont été finalement publiés en juin 2019, et qui entreront progressivement en vigueur de 2020 à 2023. La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a engagé la feuille de route pour la mise en œuvre de ces nouvelles exigences et l'accompagnement des exploitants de drones lors de cette transition. Elle a également participé au groupe de travail piloté par la Commission européenne et l'AESA sur l'élaboration d'une réglementation européenne sur l'*U-space*. Les travaux se sont enfin poursuivis pour autoriser au cas par cas des usages de plus en plus étendus des drones (surveillance de sites industriels, livraisons de colis postaux, surveillance de réseaux).

Enfin, une étape majeure des travaux a été franchie avec le déploiement, au début de l'année 2019, du système STITCH (système de traitement informatisé des titres de circulations et des habilitations) sur les aéroports parisiens. Le STITCH est une application *web-service* de gestion des demandes d'autorisation d'accès aux sites identifiés comme sensibles pour la sûreté de l'aviation civile. Cette application constitue une base de données gérée et mise à jour par les différents services intervenant dans les processus de délivrance de ces autorisations mais également une base de données consultable par les services en charge de la prévention des actes de terrorisme. Le contrôle de l'accès aux zones sensibles est une mesure de sûreté prévue par la réglementation européenne. A cet égard, le système répond aux exigences de sûreté de l'aviation civile ainsi qu'à celles de la lutte anti-terrorisme. En parallèle, le chantier relatif à la mise en place d'un criblage systématique régulier (périodicité semestrielle, au lieu de triennale) des antécédents des personnes titulaires d'une habilitation permettant notamment d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR) des aérodromes se poursuit en concertation avec les services du ministère de l'intérieur, pour une mise en œuvre prévue en 2021. Les travaux relatifs au déploiement des CMC (*Crew member Certificate* - certificat de membre d'équipage) sécurisés biométriques ont abouti à la définition d'un cadre réglementaire dédié et se sont traduits, en 2019, par l'utilisation de ces CMC pour trois compagnies aériennes, en attendant la poursuite de ce déploiement au profit d'autres transporteurs aériens.

- **Le développement durable, une priorité des acteurs du monde aéronautique**

La DGAC est soucieuse de favoriser un modèle de développement du transport aérien conforme aux principes de la transition énergétique et écologique au sein duquel l'impact environnemental de l'activité est limité. Cet équilibre inclut la réduction des nuisances sonores subies par les riverains, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air autour des aéroports. Il implique que des actions réglementaires et de régulation soient menées, que des mesures tant opérationnelles que relevant de la recherche en construction aéronautique soient mises en œuvre et qu'un soutien soit apporté aux efforts internationaux de lutte contre le changement climatique.

- **Limiter les impacts environnementaux du transport aérien**

La lutte contre les nuisances sonores

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a poursuivi des actions de lutte contre les nuisances sonores aériennes : elle a organisé la concertation avec les riverains de l'aéroport d'Orly pour rechercher les modifications de trajectoires les moins impactantes durant les travaux de piste réalisés en 2018 et achevés en 2019.

Concernant l'efficacité horizontale, c'est-à-dire le suivi par les avions des routes les plus directes possibles, on note en 2019 une légère amélioration (+ 0,02 % de routes directes par rapport à 2018) et ce malgré l'augmentation du trafic et les perturbations d'origine opérationnelle, météorologique et sociale. L'action des contrôleurs aériens en faveur des routes directes en 2019 a ainsi permis de réduire les émissions de CO₂ de 400.000 tonnes et le carburant de 128.000 tonnes.

En application de la stratégie nationale du transport aérien, la DGAC a poursuivi les évolutions du dispositif d'aide à l'insonorisation, en augmentant au 1^{er} juillet 2019 des tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour 3 plateformes (Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Nantes-Atlantique) aux besoins prégnants. Concernant l'amélioration du couplage des aides à l'isolation acoustique et thermique, une démarche conjointe a été entreprise avec les services de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) pour étudier les possibles synergies entre ces dispositifs.

Qualité de l'air et changement climatique

Dans le domaine de la lutte contre le changement climatique, la DGAC a continué de contribuer aux travaux de finalisation des normes et pratiques recommandées en vue de mettre en œuvre le *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation renouvelé lors de la 40^e Assemblée de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en septembre 2019. La DGAC a poursuivi le travail d'accompagnement des opérateurs français dans la mise en œuvre du dispositif et a également activement contribué à la seconde phase du programme de l'OACI « ACT CORSIA » visant à faire monter en compétence les États tiers qui le demandaient. La France a ainsi continué d'apporter son soutien à une vingtaine d'États, notamment d'Afrique francophone. La DGAC a par ailleurs contribué activement à la poursuite des travaux techniques relatifs à la mise en œuvre de ce programme, notamment dans le domaine des biocarburants ou dans la définition des unités de compensation.

Au-delà de la mise en œuvre du dispositif CORSIA, la DGAC a participé au lancement d'une réflexion au sein de l'OACI à propos de l'établissement d'objectifs de réductions des émissions de CO₂ du secteur à long terme.

Au niveau national, une stratégie nationale spécifique au déploiement des biocarburants aéronautiques durables a été préparée par la DGAC en lien avec la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et les ministères partenaires (Agriculture, Finances et Armées). Cette feuille de route constitue un cadre pour l'action publique en la matière et la DGAC contribue à porter cette vision française à l'échelle européenne (notamment dans le cadre des discussions relatives au Pacte Vert européen) et internationale (au sein des différentes instances de l'OACI).

Biodiversité

Une stratégie interne à la DGAC relative à la protection de la biodiversité aéroportuaire a été finalisée et partagée avec l'ensemble des services concernés.

Normes environnementales internationales

En 2019, la DGAC a participé activement aux autres travaux normatifs menés dans le cadre du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI (travaux sur l'avion supersonique, les biocarburants, les émissions de particules, etc.).

Initiatives environnementales de l'Agence européenne de sécurité aérienne

La DGAC a participé aux travaux exploratoires concernant un éventuel écolabel dans le secteur aérien, lancés en 2019 par l'AESA et couvrant simultanément les thématiques des nuisances sonores, de la qualité de l'air et des émissions de CO₂, en veillant aux interactions avec les discussions internationales menées dans le cadre de l'OACI.

- **L'efficacité du protocole social 2016-2019**

L'année 2019 a été marquée par la poursuite du protocole social 2016-2019 et la mise en œuvre des expérimentations en matière aérienne dans les centres. Le protocole recherche et valorise la performance de la DGAC, au cœur d'enjeux économiques et environnementaux majeurs, en répondant aux enjeux de développement du trafic aérien. Le protocole intègre également les objectifs de modernisation des systèmes techniques de navigation aérienne.

- **La poursuite du développement du Guichet Fiscal Unique**

Le portail "Espace Taxes aéronautiques" déployé par la DGAC dans le prolongement des recommandations de la Cour des comptes a été enrichi au mois de décembre 2019 de nouvelles démarches en ligne pour les compagnies aériennes (prélèvement bancaire, recours amiable) et de nouvelles fonctionnalités propres au Guichet Fiscal Unique destinées à améliorer l'efficacité du processus de gestion des taxes aéronautiques.

- **La poursuite de l'assainissement de la dette**

La DGAC a par ailleurs poursuivi la trajectoire de désendettement du budget annexe initiée en 2015 et participe ainsi à l'effort national de réduction du déficit public. En effet, le désendettement inscrit en loi de finances initiale 2019 de 130,7 M€ s'est finalement élevé à 137,7 M€, soit +6,9 M€ au delà de la LFI.

COMPTABILITÉ ANALYTIQUE

- **La modernisation de la comptabilité analytique**

La comptabilité analytique occupe une place particulière au sein du budget annexe. En effet, la DGAC doit être en mesure de retracer fidèlement l'ensemble des dépenses afin de déterminer le coût complet des prestations qu'elle facture sous forme de redevance aux acteurs du secteur aérien.

La DGAC a lancé en 2017 le projet CdG 2.0 (Comptabilité de gestion 2.0) qui constitue une refonte d'ampleur de sa comptabilité analytique (CAN). Ce projet doit permettre de fiabiliser, de sécuriser de garantir l'auditabilité et la traçabilité de la production de la comptabilité analytique.

Les années 2018 et 2019 ont été consacrées aux chantiers de rénovation des référentiels analytiques et des méthodologies de production de la CAN.

La production de la comptabilité analytique pour l'exercice 2019 sur cette méthodologie rénovée devrait être achevée début mai 2020. Il sera alors possible d'en tirer les bénéfices en matière de diffusion de la culture analytique et de contrôle de gestion.

OBJECTIFS ET INDICATEURS LES PLUS REPRÉSENTATIFS DE LA MISSION

OBJECTIF 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne (P612)

Indicateur 1.1 : **Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée) (P612)**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)	Nb	0,06	0,09	<=0,20	<=0,20	0,06	<=0,20

OBJECTIF 2 : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile (P614)

Indicateur 2.1 : **Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés (P614)**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	91	91	>90	>90	88	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,7	2,3	<2	<2	0,6	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	98	97	95	95	95	95

Contrôle et exploitation aériens

Mission | BILAN DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

OBJECTIF 3 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien (P614)**Indicateur 3.1 : Respect de la réglementation environnementale (P614)**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA	Nb	328	298	<=450	<=450	336	<=450
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	91,5	96,2	>=90	>=92,5	91,6	>=90

OBJECTIF 4 : Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe (P613)**Indicateur 4.1 : Endettement / recettes d'exploitation (P613)**

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Endettement / recettes d'exploitation	%	44,9	36,8	41	41	30%	Non déterminé

OBJECTIF 5 : Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût (P613)**Indicateur 5.1 : Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines (P613)**

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines	%	2,52	2,5	2,52	2,5	2,4	Non déterminé

PRÉSENTATION BUDGÉTAIRE

Dépenses (crédits de paiements prévus)		Recettes	
SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES			
Achats et services extérieurs	247 039 464	Ventes	1 635 737 437
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	651 701	Subventions d'exploitation	5 608 442
Charges éligibles au titre 2	1 195 353 474	Autres produits de gestion courante	551 951 079
Subventions, transferts et interventions	91 000 000	Produits financiers	1 982
Autres charges de gestion courante	241 541 957	Produits exceptionnels hors cessions	1 285 144
Charges financières	10 931 893		
Charges exceptionnelles	1 844 911		
Total des dépenses courantes (I)	1 788 363 400	Total des recettes courantes (II)	2 194 584 084
		Solde des opérations courantes (III = II - I)	406 220 684
SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL			
Amortissements des prêts et avances (IV)	137 692 843	Produit de cession des immobilisations affectées à la dette (Art 61 LFI 2011) (V)	
		Solde prudentiel (VI = III + V - IV)	268 527 841
Majoration de l'amortissement de la dette		Produit brut des emprunts	
Acquisitions d'immobilisations	199 788 457	Produit de cessions des actifs	
		Autres recettes en capital	37 007 937
Total des dépenses en capital (VII)	337 481 300	Total des recettes en capital (VIII)	37 007 937
Total des dépenses (IX = I + VII)	2 125 844 700	Total des recettes (X = II + VIII)	2 231 592 021
		Solde du budget annexe (X - IX)	105 747 321
Rappel évaluation FdC et AdP	59 491 000	Rappel évaluation FdC et AdP	59 491 000

Contrôle et exploitation aériens

Mission

CONSTATATION DES RECETTES

CONSTATATION DES RECETTES

Section / Recette / Ligne de recettes	LFI	Exécution	Écart à la prévision
Section des opérations courantes	2 052 894 426	2 194 584 084	+141 689 658
Ventes	1 601 610 000	1 635 737 437	+34 127 437
7010 – Ventes de produits fabriqués et marchandises	630 000	791 284	+161 284
7061 – Redevances de route	1 316 000 000	1 326 822 458	+10 822 458
7062 – Redevance océanique	13 000 000	15 135 529	+2 135 529
7063 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	211 000 000	214 856 352	+3 856 352
7064 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	28 000 000	33 343 688	+5 343 688
7065 – Redevances de route. Autorité de surveillance			
7066 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance			
7067 – Redevances de surveillance et de certification	29 980 000	30 621 028	+641 028
7068 – Prestations de service	1 200 000	11 370 027	+10 170 027
7080 – Autres recettes d'exploitation	1 800 000	2 797 071	+997 071
Subventions d'exploitation		5 608 442	+5 608 442
7400 – Subventions d'exploitation		5 608 442	+5 608 442
Autres produits de gestion courante	449 354 426	551 951 079	+102 596 653
7500 – Autres produits de gestion courante	90 000	78 800	-11 200
7501 – Taxe de l'aviation civile	442 724 426	487 209 742	+44 485 316
7502 – Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	6 540 000	7 013 134	+473 134
7503 – Taxe de solidarité - Hors plafond		57 649 403	+57 649 403
Produits financiers	430 000	1 982	-428 018
7600 – Produits financiers	430 000	1 982	-428 018
Produits exceptionnels hors cessions	1 500 000	1 285 144	-214 856
7781 – Produits exceptionnels hors cessions	1 500 000	1 285 144	-214 856
Section des opérations en capital	61 712 861	37 007 937	-24 704 924
Produit brut des emprunts	59 712 861		-59 712 861
9700 – Produit brut des emprunts	59 712 861		-59 712 861
Produit de cession des immobilisations affectées à la dette (Art 61 LFI 2011)	2 000 000		-2 000 000
7782 – Produit de cession des immobilisations affectées à la dette (art. 61 de la LFI pour 2011)	2 000 000		-2 000 000
Produit de cessions des actifs			
Autres recettes en capital		37 007 937	+37 007 937
9200 – Produit de cession hors biens immeubles de l'État et droits attachés		455 479	+455 479
9900 – Autres recettes en capital		36 552 458	+36 552 458
Total	2 114 607 287	2 231 592 021	+116 984 734

RÉSULTAT

La mission « contrôle et exploitation aériens » (BACEA) retrace dans le cadre d'un budget annexe les activités de production de biens ou de prestations de services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). En application du II de l'article 18 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, le budget annexe est présenté en équilibre. Les dépenses sont financées principalement par le produit des redevances et des taxes.

Le projet annuel de performance 2019 prévoyait un montant global de recettes de 2 114,6 M€.

Au terme de l'exécution 2019, les recettes s'élèvent à 2 231,6 M€, soit +117 M€ par rapport à la LFI. Ces données prennent en compte les fonds de concours et attributions de produits à hauteur de 54,6 M€. Le résultat de cet exercice se traduit ainsi par un excédent d'exploitation de 406,2 M€ (LFI 2019 : 364,4 M€), soit -11,3 M€ par rapport à l'exécution 2018.

Cet excédent d'exploitation résulte d'une progression des recettes due à l'évolution du trafic aérien en 2019. Au global, la croissance du trafic de survol international a permis de compenser les performances modérées du pavillon français, permettant une trajectoire globale supérieures aux prévisions. L'emprunt n'a pas été levé (LFI 2019 : 59,7 M€), dans le respect du seuil prudentiel de trésorerie, ce qui a permis d'accélérer le désendettement tout en soutenant la politique d'investissement de la navigation aérienne.

Les recettes de la section des opérations courantes s'élèvent à 2 194,6 M€, pour une prévision LFI de 2 052,9 M€, et celles de la section en capital atteignent 37 M€, pour une prévision LFI de 61,7 M€.

Les recettes de redevances s'élèvent à 1 620,7 M€ dont, 1 590,1 M€ au titre des redevances de navigation aérienne (+22 M€ en écart à la LFI 2019) et 30,6 M€ au titre des redevances de surveillance et certification (+0,6 M€ par rapport à la LFI 2019). En 2019, le trafic national a connu une évolution dynamique avec 179,6 millions de passagers (+4,2 %), 1,53 millions de vols touchant la France (+0,9 %), et une hausse de +1,6 % des unités de services en-route (survols compris).

S'agissant des recettes fiscales, le produit de la taxe d'aviation civile (TAC) s'est élevé à 482,4 M€ (487,2 M€ en prenant en compte la Contribution Bâle-Mulhouse, intégrée avec la TAC dans le tableau de synthèse ci-dessus), soit un écart de +45,7 M€ par rapport à la prévision LFI de 436,7 M€. Cet écart résulte également de la croissance du trafic et de la hausse du nombre de passagers par rapport à l'assiette prévisionnelle. Un montant de 6 M€ a été budgété pour la contribution Bâle-Mulhouse, pour une exécution de 4,8 M€, soit un écart de -1,2 M€. En ce qui concerne la fraction de la taxe de solidarité dépassant le plafond de 210 M€ et revenant au BACEA, le montant exécuté en 2019 s'élève à 57,7 M€ pour un montant nul inscrit en LFI.

REDEVANCES DE ROUTE

Les règlements « Ciel unique II » européens ont mis en place en 2010 un système commun de tarification des services de navigation aérienne, basé sur une méthode de coûts fixés par période de référence, sans garantie du recouvrement complet des coûts.

La fixation des taux unitaires des redevances de navigation aérienne en métropole obéit plus spécifiquement au règlement d'exécution (UE) n° 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen, qui a abrogé les règlements précédents n° 390/2013 et n° 391/2013.

Les coûts et le trafic exprimé en unités de service (UDS) sont fixés avant le début de chaque période de référence (RP) dans le cadre d'un plan de performance et pour chacune des années de la période de référence.

La 2^e période de référence (RP2) couvre les années 2015-2019. Ce système de tarification prévoit divers mécanismes d'ajustement, à caractère incitatif, de l'assiette des redevances.

Ces mécanismes permettent d'atténuer les situations de sur-recouvrement ou de sous-recouvrement, dus aux écarts en termes de trafic, d'inflation et de coûts entre les hypothèses inscrites dans le plan de performance et les données réelles. Ces ajustements entraînent une augmentation ou une réduction des coûts fixés soit à l'année N+2 soit, selon les cas, à la période de référence suivante.

- Redevance de route

Le montant exécuté en 2019 pour la RR est de 1 327 M€ pour une prévision en LFI 2019 de 1 316 M€, soit +11 M€. Le trafic constaté 2019 (UDS payantes) étant très proche de la prévision, cet écart positif pour la redevance de route s'explique par l'encaissement, en janvier et février 2019, des redevances facturées en novembre et décembre 2018 au taux 2018, lequel était supérieur à celui de 2019. Cet événement récurrent n'est pas propre à l'année 2019, mais n'avait pas été pris en compte au moment de la prévision.

- Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne en métropole

Le montant exécuté en 2019 pour la RSTCA métropole est de 215 M€ pour une prévision en LFI 2019 de 211 M€, soit +4 M€. Cet écart positif s'explique par un trafic légèrement supérieur à la prévision.

- Redevances de navigation aérienne outre-mer

Pour 2019, un montant de recettes de 41 M€ pour les deux redevances avait été inscrit en LFI. Avec des recettes encaissées en 2019 à hauteur de 48,5 M€, les recettes observées en 2019 sont supérieures d'environ 19 % aux recettes prévues en LFI. Les recettes issues des redevances de navigation aérienne outre-mer augmentent grâce notamment à la modernisation des outils de facturation, à la centralisation de la gestion des redevances de navigation aérienne outre-mer ainsi qu'à la mise en place d'une politique tarifaire incitative en Polynésie française et à une hausse du trafic dans certains territoires d'outre-mer.

REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

Regroupées au sein du programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification » de la mission « Contrôle et exploitation aériens », les activités de surveillance et de certification dans les domaines de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile correspondent à des prestations liées à la surveillance des acteurs de l'aviation civile, à la délivrance d'agrément et d'autorisations, de licences ou de certificats nécessaires aux opérateurs.

Elles concernent les constructeurs, les ateliers d'entretien, les compagnies aériennes et les exploitants, les aéroports, les personnels (pilotes, contrôleurs, mécaniciens), les organismes de sûreté et les opérateurs de navigation aérienne.

Le financement de ces activités s'effectue à partir de redevances pour services rendus prévues d'une part aux articles L.611-5 et R.611-3 et suivants du code de l'aviation civile, et par l'arrêté du 28 décembre 2005 modifié et, d'autre part, par le décret n°2006-1810 du 23 décembre 2006 et l'arrêté du 20 décembre 2007 modifié. Ce dispositif détermine également les tarifs applicables pour chacune d'entre elles.

1 - La prévision 2019

La prévision initiale des recettes pour 2019 avait été estimée globalement à 29,98 M€.

Cette prévision en droits attendus basée, par rapport à la réalisation constatée, sur les exercices antérieurs intégrait des variations de recettes principalement fondées sur les hypothèses suivantes :

- la croissance du trafic international ;
- l'augmentation du nombre de candidats solvables sur les titres de personnel et sur droits d'examens ;
- l'accroissement des actes de surveillance et de certification liés à l'application de la réglementation européenne.

2 – L'exécution 2019

Les produits encaissés, au titre de l'exercice 2019, relatifs aux redevances de surveillance et de certification se répartissent selon la classification ci-dessous :

Redevances de surveillance et de certification (classification selon décret)	LFI 2019	Exécution 2019
Redevance d'exploitant d'aéronefs	10 960 000	10 821 263
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	13 200 000	13 606 570
Redevance de sûreté aérienne de transporteur	1 550 000	1 406 994
Redevance d'organisme de formation de personnel navigant	430 000	527 243
Redevance d'examen	1 475 000	2 020 825
Redevance de titre personnel de l'aviation civile	845 000	899 584
Redevance de programme de formation	5 000	6 875
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol	580 000	515 964
Redevance de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	0	0
Redevance de dispositif de sûreté	775 000	667 090
Redevance d'aptitude au vol	160 000	148 620
Redevance d'expertise	0	0
Total général	29 980 000	30 621 028

Le montant définitif des encaissements de ces redevances au 31 décembre 2019 s'élève à 30,62 M€, représentant un taux de réalisation de 102 % par rapport aux prévisions initiales inscrites dans le projet annuel de performance de la mission « Contrôle et Exploitation Aériens ».

Les différences excédentaires observées sur certaines lignes de recette entre la prévision initiale 2019 et l'exécution au 31 décembre 2019 sont dues essentiellement à la progression du trafic constatée en 2018 par rapport à la préparation du projet annuel de performance 2019 et à l'augmentation du nombre de candidats inscrits à des sessions d'examens aéronautiques.

Les redevances d'exploitants d'aéronefs et d'exploitants d'aérodrome (sécurité et sûreté) qui s'adressent à des opérateurs aériens (aéroports, compagnies aériennes) sont calculées en fonction de la masse, de la diversité de la flotte et du nombre de passagers embarqués. Ce dernier élément est un critère déterminant dans le calcul de la facturation. Ainsi, les montants respectifs encaissés de ces deux redevances s'élèvent, au titre de 2019, à 10,82 M€ et 13,60 M€ pour une estimation initiale de 10,96 M€ et 13,20 M€, soit un taux global de réalisation 2019 qui s'établit à 101 %.

Concernant la redevance de sûreté aérienne des transporteurs, le montant total des recettes encaissées par la DSAC s'élève à 1,41 M€, soit un taux de réalisation de 91 % en 2019 par rapport à une prévision de 1,55 M€. L'exécution de cette redevance marque une légère baisse par rapport à la prévision qui a été sans doute surestimée.

Pour les redevances d'organismes de formation de personnel navigant, le montant estimé en LFI de la recette globale est de 0,43 M€ rapporté au montant global réalisé qui est de 0,53 M€ soit 122,61 % d'exécution. L'écart constaté de + 0,10 M€ marque une sous-estimation des droits attendus inscrits en 2019.

Enfin, les autres redevances (délivrances de titres, inscription à des examens et programme de formation, certifications de matériels, dispositif de sûreté, redevance d'aptitude au vol et qualification d'entraîneur synthétique au vol) sont difficiles à estimer car elles correspondent en majeure partie à la réalisation de prestations à la demande.

Certaines de ces redevances peuvent être minorées par l'application du IV de l'article R 611- 4 du code de l'aviation civile, qui dispose que « *les personnels de l'aviation civile inscrits sur la liste des demandeurs d'emploi visée à l'article L. 311-5 du code du travail sont exonérés du paiement des redevances* » de titres de personnel de l'aviation civile, d'examen et de programme de formation. Après application de ce dispositif, la réalisation 2019 s'élève à 4,26 M€. Ce résultat de 110,87% sur l'exercice est donc supérieur aux évaluations initiales, qui étaient de 3,84 M€. Cette recette supplémentaire est due essentiellement au nombre croissant de candidats inscrits aux examens aéronautiques.

Globalement, le montant excédentaire des encaissements sur l'ensemble des redevances de surveillance et de certification de la DSAC au titre de la gestion 2019 est de 641 028 € soit 2 % de plus par rapport à l'estimation initiale de l'exercice inscrit dans le projet annuel de performance 2019.

■ TAXE DE L'AVIATION CIVILE ET CONTRIBUTION BÂLE MULHOUSE

Depuis le 1er janvier 2016, le régime de la TAC comprend l'exonération de 100 % du paiement de la TAC pour les passagers en correspondance et l'affectation de la totalité du produit de la TAC au BACEA.

En exécution 2019, le produit de la TAC est de 487,2 M€ (dont 4,8 M€ au titre la contribution de l'aéroport Bâle Mulhouse), soit un écart de 44,5 M€ par rapport à la prévision LFI de 442,7 M€ (dont 6 M€ inscrits pour la contribution Bâle Mulhouse). La réalisation des recettes est la conséquence directe de l'évolution du trafic aérien en 2019 (+4,2 % de trafic passagers).

La contribution Bâle Mulhouse était prévue à hauteur de 6 M€. La réalisation plus faible, à hauteur de 4,8 M€, s'explique par un décalage calendaire du reversement du produit de cette recette au compteable du budget annexe. Seulement trois trimestres de l'année 2019 ont ainsi été versés au BACEA.

■ RECETTES DIVERSES

En exécution 2019, les recettes perçues au titre des fonds de concours et attributions de produits atteignent un montant de 54,6 M€.

1 - Les recettes de la section des opérations courantes

Ligne 70-10 : « Ventes de produits fabriqués et marchandises » pour 0,79 M€.

Ligne 70-68 : « Prestations de service » pour 11,37 M€.

Le montant des titres émis sur cette ligne de recette s'élève à 1,13 M€ hors fonds de concours et attributions de produits et 9 M€ au titre essentiellement d'attributions de produits (1,2 M€ en LFI 2019, exécution 2018 : 11 M€) pour la prise en compte des prestations de services rendus en application du décret n°2006-1810 du 23 décembre 2006 modifié et essentiellement en provenance de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne pour 5,4 M€ (AESAs).

Ligne 70-80 : « Autres recettes d'exploitation » pour 2,8 M€ (dont 0,99 M€ d'ADP).

La prévision LFI 2019 s'élevait à 1,8 M€.

Ligne 74-00 : « Subventions d'exploitation » pour 5,6 M€.

La recette de 5,6 M€ correspond aux participations par voie de fonds de concours de tiers à des études et projets dans le domaine de la navigation aérienne.

Ces fonds émanent principalement de l'Agence INEA (Innovation and Networks Executive Agency) pour 3,83 M€, de l'ENAV (entreprise publique italienne de gestion du trafic aérien) pour 1,27 M€ et de NAVBLUE à hauteur de 0,16 M€. Les projets concernés sont relatifs au futur système innovant de gestion du trafic aérien de la DSNA (4flight), au système de traitement de données de vol (Coflight), et à la chaîne radio-téléphone NVCS.

En 2019, le Ministère de l'Intérieur a aussi été à l'origine de ces fonds à hauteur de 0,34 M€ dans le cadre de la création de kits pour la formation et l'évaluation des chiens.

Ligne 75-00 : « Autres produits de gestion courante » pour 0,08 M€.

Ligne 75-03 : « Taxe de solidarité – hors plafond » pour 57,65 M€.

Résultant de l'article 65 de la loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016, le reversement au BACEA des recettes de la taxe de solidarité (TS) excédant son plafond annuel a été effectué en 2019 pour un montant total de 57,65 M€, pour aucun montant inscrit en LFI 2019.

Ligne 77-81 : « Produits exceptionnels hors cessions immobilières » pour 1,28 M€.

2 - Les recettes de la section des opérations en capital

Autres recettes en capital (lignes 9200 et 9900)

Ces recettes s'élèvent à 37,0 M€, exclusivement issues de rattachements de fonds de concours et d'attributions de produits.

La majeure partie de ces recettes est constituée de subventions d'équipements au profit du programme 612 : 32,2 M€ ont ainsi été rattachés au fonds 931100006 pour la participation aux projets aéronautiques européens conduits par le programme 612 et 4,3 M€ au fonds 931300768 pour la participation de tiers à des études et travaux en lien avec la navigation aérienne.

Ligne 97-00 : « Produit brut des emprunts »

En 2019, une gestion efficiente des ressources et des dépenses a permis au BACEA de consacrer un montant total de 137,69 M€ au remboursement d'emprunt. Conjugué à l'absence de tirage de l'emprunt en 2019 (59,71 M€), le niveau de désendettement en gestion 2019 s'établit à 137,69 M€ contre 71 M€ prévus en LFI.

Contrôle et exploitation aériens

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

Programme / Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
P613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 507 437 897	1 498 912 223	1 377 000	1 507 437 897	1 498 863 911	1 377 000
01 – Ressources humaines et management	1 224 736 519	1 209 955 764	97 000	1 224 557 519	1 209 494 772	97 000
Section des opérations courantes	1 224 214 519	1 209 883 626	97 000	1 224 214 519	1 209 245 181	97 000
Section des opérations en capital	522 000	72 138		343 000	249 591	
02 – Logistique	42 484 471	44 331 723	1 280 000	42 663 471	44 744 403	1 280 000
Section des opérations courantes	25 513 649	35 470 049	60 000	25 513 649	35 638 953	60 000
Section des opérations en capital	16 970 822	8 861 674	1 220 000	17 149 822	9 105 450	1 220 000
03 – Affaires financières	145 216 907	148 624 736		145 216 907	148 624 736	
Section des opérations courantes	14 500 000	10 931 893		14 500 000	10 931 893	
Section des opérations en capital	130 716 907	137 692 843		130 716 907	137 692 843	
04 – Formation aéronautique	95 000 000	96 000 000		95 000 000	96 000 000	
Section des opérations courantes	91 000 000	91 000 000		91 000 000	91 000 000	
Section des opérations en capital	4 000 000	5 000 000		4 000 000	5 000 000	
P612 – Navigation aérienne	572 223 059	624 968 724	49 270 000	572 223 059	578 348 877	49 270 000
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	246 923 059	305 676 350	4 000 000	245 123 059	301 832 052	4 000 000
Section des opérations courantes	240 123 059	305 238 162	4 000 000	240 123 059	301 468 423	4 000 000
Section des opérations en capital	6 800 000	438 188		5 000 000	363 629	
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	325 300 000	319 292 374	45 270 000	327 100 000	276 516 825	45 270 000
Section des opérations courantes	64 500 000	105 893 962		64 600 000	96 365 039	
Section des opérations en capital	260 800 000	213 398 412	45 270 000	262 500 000	180 151 786	45 270 000
P614 – Transports aériens, surveillance et certification	42 370 969	49 214 934	8 844 000	42 370 969	48 631 912	8 844 000
01 – Développement durable et régulation	16 170 975	16 555 367	2 194 000	16 170 975	15 778 350	2 194 000
Section des opérations courantes	8 604 195	14 789 739	2 194 000	8 604 195	13 691 399	2 194 000
Section des opérations en capital	7 566 780	1 765 628		7 566 780	2 086 951	
02 – Surveillance et certification	23 346 398	29 752 780	6 650 000	23 346 398	29 977 581	6 650 000
Section des opérations courantes	18 942 495	27 136 035	6 650 000	18 942 495	27 482 754	6 650 000
Section des opérations en capital	4 403 903	2 616 745		4 403 903	2 494 827	
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 853 596	2 906 787		2 853 596	2 875 981	
Section des opérations courantes	2 308 696	2 516 766		2 308 696	2 539 758	
Section des opérations en capital	544 900	390 021		544 900	336 223	
Total	2 122 031 925	2 173 095 881	59 491 000	2 122 031 925	2 125 844 700	59 491 000

RÉCAPITULATION DES EMPLOIS

Programme	Emplois rémunérés par l'État		Emplois rémunérés par les opérateurs rattachés au programme		
	ETPT	dont affectés dans un opérateur	Emplois sous plafond	Emplois hors plafond	Total
P613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	10 545 10 440		812 799	125 103	937 902
P612 – Navigation aérienne					
P614 – Transports aériens, surveillance et certification					
Total	10 545 10 440		812 799	125 103	937 902

PROGRAMME 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	24
Objectifs et indicateurs de performance	27
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	31
Justification au premier euro	34
Opérateurs	53

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 613 : Soutien aux prestations de l'aviation civile

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » exerce au bénéfice des programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens » une gestion mutualisée de différentes prestations, notamment, dans les domaines des ressources humaines, financiers, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Le programme 613 comprend, également, la subvention pour charges de service public versée par la DGAC à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, qui lui est rattaché.

L'objectif du Secrétariat général est d'améliorer la performance de la DGAC en cherchant à offrir le meilleur service à l'ensemble des directions métiers. Dans cette optique, de nombreux chantiers structurants ont été poursuivis en 2019:

Ressources humaines

L'année 2019 a vu la poursuite et l'achèvement de la mise en œuvre du 10^e protocole social 2016-2019, signé le 19 juillet 2016 par les organisations syndicales représentatives de 72 % des personnels. Cet accord social réaffirme l'unité de la DGAC dans la fonction publique d'État. Il fixait les axes majeurs de réforme (organisation du temps de travail des filières techniques et opérationnelles) de modernisation et de performance des services. L'intégralité des objectifs organisationnels escomptés ont été mis en œuvre dans les délais attendus.

Le déploiement des leviers d'accompagnement du changement s'est poursuivi avec la poursuite du développement d'outils dédiés (évolution du SIRH), d'actions spécifiques (accompagnement lié au handicap) et de groupes de travail (égalité homme-femme). Par ailleurs, l'année 2019 a également permis la préparation des différents chantiers RH qui auront lieu en 2020, eu égard à l'application des nouveaux dispositifs législatifs.

Finances

L'optimisation de la fonction financière se traduit par une démarche d'amélioration continue en matière de sécurisation des actes et de modernisation des outils et des processus. Dans cette optique, un panel complet d'actions d'accompagnement et d'animation de la communauté financière a été mené à travers un renforcement de l'offre de formation (en présentiel comme en ligne) ou encore l'organisation d'une journée de rencontres entre acteurs de la chaîne financière tandis que de nouveaux changements réglementaires intégraient le système d'information financier dans le but de faciliter la gestion (automatisation du calcul des intérêts moratoires, « Cockpit » unique de suivi de l'ensemble des factures pour les ordonnateurs à la suite de la généralisation des services facturiers, etc.).

Développement du contrôle interne financier (CIF)

La démarche de consolidation et de formalisation des procédures en matière de maîtrise des risques financiers et comptables engagée en 2018 sous l'autorité du comité de pilotage du contrôle interne budgétaire et comptable s'est poursuivie.

En matière de contrôle interne budgétaire (CIB), une cartographie nationale commune et un plan d'actions ont été élaborés avec l'ensemble des référents sur la base de cinq risques budgétaires majeurs identifiés. En 2020, ces travaux seront approfondis en adoptant une approche par macro-processus afin d'enrichir les cartographies locales et nationales. En matière de contrôle interne comptable (CIC), les cartographies des risques renseignées par les services ont fait émerger un certain nombre de risques. Un plan d'actions visant à les maîtriser a été proposé à chaque service

tandis que des groupes de travail thématiques se sont déroulés, permettant la résolution de difficultés rencontrées et l'amélioration des processus.

Systemes d'information

Le système d'information des ressources humaines (SIRH, utilisant les technologies HR ACCESS) a connu en 2019 une forte période de travaux destinés à préparer son changement de version, prévu pour janvier 2020. Le SIRH embarque les fonctionnalités liées à la paye, la gestion administrative, la mobilité et au suivi de l'action sociale individuelle.

Cette migration permettra ensuite d'aborder la dématérialisation du dossier des agents, grâce à la signature applicative. Parallèlement, plusieurs projets ont été menés : l'expérimentation de la solution interministérielle ESTEVE pour la dématérialisation de l'entretien annuel d'évaluation, le développement d'une solution innovante et ergonomique pour la médecine préventive et le suivi des risques professionnels, la poursuite de la construction d'un décisionnel pour le suivi des effectifs et de la masse salariale.

Le système d'information financier (SIF) s'est doté de nouvelles fonctionnalités pour faciliter le traitement des factures des fournisseurs et le traitement des intérêts moratoires.

Le travail d'expertise et de rationalisation des données exploitées pour produire la comptabilité analytique (CAN) a été poursuivi en 2019 afin de documenter les procédures utilisées, d'enrichir la fiabilité des résultats et d'améliorer les délais de production.

Le projet « comptabilité de gestion » (CdG 2.0), a été finalisé en 2019. La CAN est devenue un outil de pilotage stratégique à l'usage de l'ensemble des acteurs financiers de la DGAC. Ce résultat a été atteint grâce à la conception d'un nouveau modèle de production des coûts pour l'ensemble des services de la DGAC, y compris le modèle DSNA dans son intégralité, permettant l'automatisation de la production complète de la CAN, des assiettes de redevances du prestataire de navigation aérienne et des tables EUROCONTROL dans le SIF.

Achats

Le Secrétariat général participe en outre à la définition, à la coordination, au pilotage et à la mise en œuvre de la politique achats de la DGAC en s'appuyant, en tant que de besoin, sur les dispositifs ministériels ou interministériels existants.

L'année 2019 a vu la poursuite de la modernisation de l'achat avec le lancement de nouveaux outils destinés aux acheteurs :

- GEDI – Gestion Des Incidents sur marchés permettant de tracer les incidents sur marchés, dans un but de politique qualité et de contrôle interne mais aussi de dématérialisation des procédures ;
- ODRIVE – outil interministériel de gestion des véhicules ;
- DEEPMI – outil interministériel de gestion des fluides.

Le recours aux marchés interministériels et ministériels a été développé pour de nouveaux segments d'achat (colis, machines à affranchir), tout en poursuivant le suivi d'exécution des marchés existants et la communication auprès du réseau des acheteurs.

Opérateur École nationale de l'aviation civile (ENAC)

En 2019 l'école nationale de l'aviation civile a continué d'améliorer sa visibilité, à l'échelle nationale et au sein de l'Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées, notamment dans le domaine de la recherche, et à maintenir ses positions au niveau international. Ses ressources propres ont atteint un niveau record lié notamment aux contrats de formation de pilotes, en particulier avec Air France.

Gestion financière

Le BACEA a consacré un montant total de 137,69 M€ au remboursement d'emprunt au titre de 2019. Conjugué à l'absence de tirage de l'emprunt en 2019, le niveau de désendettement en gestion 2019 s'établit à 137,69 M€ contre 71,00 M€ prévus en LFI. L'encours de dette qui s'établissait au 31 décembre 2018 à 805,10 M€, s'établit donc au 31 décembre 2019 à 667,41 M€.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût
INDICATEUR 1.1	Ratio d'efficience de la gestion des ressources humaines
OBJECTIF 2	Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe
INDICATEUR 2.1	Endettement / recettes d'exploitation
OBJECTIF 3	S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe
INDICATEUR 3.1	Taux de recouvrement des recettes du budget annexe
OBJECTIF 4	Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques
INDICATEUR 4.1	Coût de la formation des élèves
OBJECTIF 5	Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger
INDICATEUR 5.1	Taux d'insertion professionnelle des élèves
INDICATEUR 5.2	Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût

INDICATEUR 1.1 mission

Ratio d'efficience de la gestion des ressources humaines

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Ratio d'efficience de la gestion des ressources humaines	%	2,52	2,5	2,52	2,5	2,4	Non déterminé

Commentaires techniques

Source des données: DGAC

Mode de calcul: le ratio est calculé selon la méthodologie de la fiche de l'indicateur dans le cadre de la démarche interministérielle exposée dans la circulaire de la direction du budget du 15 mars 2010. Les ETP affectés à la fonction "soutien" RH sont rapportés aux effectifs gérés par la DGAC.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Le ratio constaté pour 2019 s'élève à 2,4 %, conforme à la prévision fixée dans le PAP 2019. Les importantes évolutions organisationnelles des services de la DGAC et le besoin d'accompagnement renforcé des agents en matière de ressources humaines justifient le maintien de ce niveau.

OBJECTIF 2

Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe

INDICATEUR 2.1 mission

Endettement / recettes d'exploitation

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Endettement / recettes d'exploitation	%	44,9	36,8	41	41	30%	Non déterminé

Commentaires techniques

Source des données: DGAC

Mode de calcul: Cet indicateur a été mis en place à la suite des recommandations du CIAP dans son rapport en date du 17 janvier 2011.

L'endettement est la somme des emprunts annuels du budget annexe déduction faite des remboursements d'emprunts annuels (capital restant dû). Les produits d'exploitation correspondent au total brut des produits de la première section.

Au 31 décembre 2019, l'endettement net s'élève à 667,4 M€ et les produits d'exploitation à 2 231,1 M€.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ANALYSE DES RÉSULTATS

Le ratio "endettement / produits d'exploitation" s'élève à 30 % pour l'année 2019, en nette amélioration par rapport au réalisé 2018. Ce résultat est nettement supérieur à la prévision du fait du bon niveau des produits d'exploitation mais également grâce à une gestion efficiente des ressources et des dépenses. En effet, un montant de 130,71 M€ était inscrit en LFI 2019 au titre du remboursement d'emprunt, calculé notamment sur l'hypothèse d'un nouvel emprunt de 87,24 M€ en 2018. Celui-ci n'a pas été levé en 2018. Par conséquent, le montant d'emprunt au titre de 2019 a été réévalué à 121,99 M€, auquel s'ajoute un remboursement anticipé d'emprunt de 15,7 M€. Ainsi, le niveau de désendettement du BACEA s'établit à 137,67 M€ contre 71 M€ prévu en LFI.

OBJECTIF 3**S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe****INDICATEUR 3.1****Taux de recouvrement des recettes du budget annexe**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux de recouvrement de la RSTCA	%	99,75	99,62	99,7	99,7	99,5	99,6
Taux de recouvrement de la TAC	%	99,81	99,52	99,5	99,5	99	99,5

Commentaires techniques

Source des données : agence comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Mode de calcul : Les taux de recouvrement N sont calculés à partir des données de l'agence comptable au 31/12/N (RSTCA « vols N-1 ») et au 31 décembre N (TAC N-1). La méthodologie de calcul est modifiée en ce qu'elle permet de millésimer les taux qui étaient jusqu'ici calculés tous exercices confondus :

- **taux de recouvrement de la RSTCA métropole** : il s'agit d'un taux brut par période de vols. Le dénominateur est calculé en prenant en compte les titres de recettes pris en charge au titre d'une année de vols donnée, indépendamment de la situation des redevables (= incluant les compagnies en procédure collective (redressement, liquidation judiciaire), montant duquel sont retranchés les réductions de titre et dégrèvements afférents à cette même période de vols. Le numérateur est constitué du montant des recouvrements RSTCA métropole comptabilisés sur les titres afférents à cette même année de vols. L'exclusion de l'outre-mer du calcul de la RSTCA provient du fait, qu'actuellement, certains services localisés outre-mer ne millésiment pas les périodes de vols sur les titres de recette lors de la prise en charge par les comptables dans le système d'information financier. Il en ressort l'impossibilité de calculer des taux par période de vol pour ces services. Une action a été menée en 2016 par la DSNA pour harmoniser les pratiques dans les services d'outre-mer.

- **taux de recouvrement de la TAC** : il s'agit d'un taux brut par exercice de prise en charge. Le dénominateur est calculé en prenant en compte les prises en charge de l'exercice N (titre de régularisation sur paiements spontanés, titres sur défaut de paiement et titres sur contrôles d'assiette), indépendamment de la période des vols et de la situation des redevables (incluant les compagnies en procédure collective (redressement, liquidation judiciaire)), montant duquel sont retranchés les réductions de titres et dégrèvements comptabilisés sur le même exercice. Le numérateur est constitué de l'ensemble des encaissements réels et des recettes d'ordre (admission en non-valeur et remise gracieuse) afférents aux titres pris en charge sur l'exercice considéré.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les cibles prévues pour la TAC (99,5 %) et la RSTCA (99,7 %) n'ont pu être atteintes.

Au 31 décembre 2019, les restes à recouvrer de ces deux recettes sont pour plus de 90 % constitués de créances dont le recouvrement est compromis par l'entrée en procédure collective (redressement ou liquidation judiciaire) des redevables concernés.

A cette situation économique s'est ajoutée, pour la TAC, la forte mobilisation des équipes chargées du recouvrement sur la refonte de l'outil de recouvrement des taxes aéronautiques (projet AIR@Ble), qui se poursuit au premier semestre 2020. Enfin, il est également à noter que le recouvrement de la RSTCA est opéré par Eurocontrol depuis le 1^{er} juillet 2019. Pour autant, au vu de la méthodologie de calcul de cet indicateur, l'effet de ce transfert ne pourra être évalué qu'en RAP 2020.

OBJECTIF 4

Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

INDICATEUR 4.1

Coût de la formation des élèves

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	55 279	59 083	51000	55000	ND	50000

Commentaires techniquesSource des données : comptabilité analytique de l'ENAC

Mode de calcul : Le coût unitaire est un coût complet qui comprend les coûts directs de fonctionnement associés à la formation (documentation pédagogique, fournitures et entretien divers des moyens pédagogiques, sous-traitance de formation, carburant et pièces détachées avion...), les coûts directs de personnel associés à la formation (enseignants et instructeurs, ainsi que techniciens de maintenance simulateur et avion), les coûts indirects de fonctionnement et de personnel (encadrement, fonctions administratives, logistique et autres fonctions support...) et les amortissements associés aux moyens utilisés pendant la formation. Le coût unitaire de la formation est obtenu en reconstituant une promotion sur trois ans par les éléments de charges des trois promotions présentes à l'école pour l'année N.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Comme tous les ans, les résultats de la comptabilité analytique 2019 ne sont pas disponibles à la date de rédaction de ce rapport et le seront pour le second trimestre 2020.

Le coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur a augmenté de 55,2 k€ en 2017 à 59,1 k€ en 2018. Au vu notamment du réalisé 2018, la réalisation 2019 devrait être supérieure à la prévision actualisée. Cette augmentation s'explique notamment par la mise en place de nouveaux enseignements optionnels pour les élèves ingénieurs ENAC ainsi que l'ouverture d'une option supplémentaire SITA (système informatiques du transport aérien) pour les élèves ingénieurs de la filière par apprentissage.

OBJECTIF 5

Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger

INDICATEUR 5.1

Taux d'insertion professionnelle des élèves

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme	%	98,9	99	96	98	ND	95

Commentaires techniquesSource des données : ENAC

Mode de calcul : Chaque année, la conférence des grandes écoles (CGE) conduit une enquête sur l'insertion des jeunes diplômés. Pour y répondre, la direction des études de l'ENAC, avec la collaboration de l'association des anciens élèves, adresse un questionnaire aux nouveaux ingénieurs diplômés des deux années précédentes. Les résultats ne sont disponibles qu'à la fin du premier trimestre de l'année qui suit la délivrance du diplôme. Ce questionnaire adressé en fin d'année civile permet, six mois environ après la délivrance du diplôme, de connaître le degré d'insertion dans le monde de

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

travail des élèves de l'ENAC qui sont identifiés dès la signature de leur premier contrat de recrutement, quel que soit le type de contrat de travail (CDI, CDD), de poste et de secteur d'activité. Le taux constaté pour les ingénieurs IENAC est enfin comparé, dans un but d'étalonnage, avec le taux net d'emploi des diplômés de la dernière promotion ingénieurs de la conférence des grandes écoles. Il faut noter que la scolarité à la carte de la troisième année (période de substitution à l'étranger, puis stage en entreprise) a entraîné un allongement de la scolarité pour certains élèves pouvant aller jusqu'en décembre.

INDICATEUR 5.2**Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires	%	61,5	49	63	50	51	75

Commentaires techniques

Source des données : base de données « Aurion », outil de suivi de la scolarité des élèves à l'ENAC.

Mode de calcul : Cet indicateur est évalué par année scolaire. Il est le résultat du ratio entre le nombre d'élèves étrangers en formation initiale sur l'année scolaire écoulée et le nombre total d'élèves ENAC en formation initiale hors formations aux métiers DGAC sur la même période.

Les élèves fonctionnaires français formés pour les besoins de la DGAC sont exclus de cet indicateur. En effet, l'ENAC ne maîtrise pas le nombre d'élèves suivant une formation pour le compte de la DGAC. Leur intégration dans le calcul de l'indicateur aurait introduit un biais, car leur nombre étant significatif, l'évolution à la hausse ou à la baisse des promotions aurait entraîné une variation de l'indicateur non maîtrisée par l'ENAC et sans commune mesure avec l'attractivité de l'école.

ANALYSE DES RÉSULTATS**5.1 Taux d'insertion professionnelle des élèves**

Comme le précise le calcul de cet indicateur, l'évaluation de l'insertion professionnelle se fait 6 mois après la date du diplôme. Les élèves sortis en 2019 ayant été diplômés en novembre, la mesure de cet indicateur ne peut se faire à la date de rédaction de ce rapport et interviendra à compter de mai 2020.

Le cible 2020 a été revue à la hausse dans le PAP 2020 à 98%.

5.2 Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires

La réalisation 2019 est conforme à la cible. Elle est très légèrement supérieure compte tenu du décalage entre le suivi réel des élèves effectué en année scolaire et le calcul de cet indicateur, qui se fait en année civile et implique des reports.

Cette part décroît en raison de l'arrivée de cadets d'Air France, qui se substituent en partie à des pilotes étrangers.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

RÉCAPITULATION SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	1 355 228 168	1 347 285 568	157 000	1 355 228 168	1 346 816 027	157 000
Achats et services extérieurs	29 066 021	37 018 855	157 000	29 066 021	36 418 583	157 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	373 000	340 724		373 000	339 925	
Charges éligibles au titre 2	1 212 396 147	1 195 353 474		1 212 396 147	1 195 353 474	
Subventions, transferts et interventions		91 000 000			91 000 000	
Autres charges de gestion courante	98 635 000	12 097 657		98 635 000	12 234 299	
Charges financières	14 500 000	10 931 893		14 500 000	10 931 893	
Charges exceptionnelles	258 000	542 965		258 000	537 853	
Section des opérations en capital	152 209 729	151 626 655	1 220 000	152 209 729	152 047 884	1 220 000
Amortissements des prêts et avances	130 716 907	137 692 843		130 716 907	137 692 843	
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	21 492 822	13 933 812	1 220 000	21 492 822	14 355 041	1 220 000
Total	1 507 437 897	1 498 912 223	1 377 000	1 507 437 897	1 498 863 911	1 377 000

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Sections	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Ressources humaines et management	1 224 736 519	1 209 955 764	97 000	1 224 557 519	1 209 494 772	97 000
Section des opérations courantes	1 224 214 519	1 209 883 626	97 000	1 224 214 519	1 209 245 181	97 000
Section des opérations en capital	522 000	72 138		343 000	249 591	
02 – Logistique	42 484 471	44 331 723	1 280 000	42 663 471	44 744 403	1 280 000
Section des opérations courantes	25 513 649	35 470 049	60 000	25 513 649	35 638 953	60 000
Section des opérations en capital	16 970 822	8 861 674	1 220 000	17 149 822	9 105 450	1 220 000
03 – Affaires financières	145 216 907	148 624 736		145 216 907	148 624 736	
Section des opérations courantes	14 500 000	10 931 893		14 500 000	10 931 893	
Section des opérations en capital	130 716 907	137 692 843		130 716 907	137 692 843	
04 – Formation aéronautique	95 000 000	96 000 000		95 000 000	96 000 000	
Section des opérations courantes	91 000 000	91 000 000		91 000 000	91 000 000	
Section des opérations en capital	4 000 000	5 000 000		4 000 000	5 000 000	
Total	1 507 437 897	1 498 912 223	1 377 000	1 507 437 897	1 498 863 911	1 377 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2018	Prévues en LFI pour 2019	Ouvertes en 2019	Ouverts en 2018	Prévus en LFI pour 2019	Ouverts en 2019
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	1 987 303	1 377 000	1 327 280	1 987 303	1 377 000	1 327 280
Total	1 987 303	1 377 000	1 327 280	1 987 303	1 377 000	1 327 280

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT D'ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2019		21 529		21 529				
04/2019		5 737		5 737				
05/2019		2 750		2 750				
06/2019		56 656		56 656				
08/2019		52 311		52 311				
10/2019		4 621		4 621				
11/2019		101		101				
Total		143 705		143 705				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FONDS DE CONCOURS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
05/2019		21 884		21 884				
06/2019		1 114 955		1 114 955				
08/2019		11 926		11 926				
11/2019		16 499		16 499				
01/2020		18 311		18 311				
Total		1 183 575		1 183 575				

ARRÊTÉS DE REPORT DE FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
26/02/2019		256 287		315 607				
Total		256 287		315 607				

ARRÊTÉS DE REPORT DE TRANCHES FONCTIONNELLES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
08/02/2019		1 751 494						
Total		1 751 494						

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/12/2019					3 779 091		3 779 091	
Total					3 779 091		3 779 091	

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		3 335 061		1 642 887	3 779 091		3 779 091	

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

PASSAGE DU PLF À LA LFI

Les crédits du programme 613 ont été modifiés par l'amendement gouvernement n° II-28 adopté en première lecture par l'Assemblée nationale qui a majoré les crédits hors titre 2 de 1,3 M€ afin de tirer les conséquences des mesures adoptées lors du rendez-vous salarial du 18 juin 2018.

EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

EMPLOIS RÉMUNÉRÉS PAR LE PROGRAMME

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Transferts de gestion 2018 (1)	Réalisation 2018 (2)	LFI + LFR 2019 (3)	Transferts de gestion 2019 (4)	Réalisation 2019 (5)	Écart à LFI + LFR 2019 (après transferts de gestion) (5 - (3 + 4))
1200 – Administratifs et cadres	0	2 847	2 844	0	2 864	+20
1201 – Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	0	3 852	3 916	0	3 830	-86
1202 – Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	0	3 097	3 121	0	3 114	-7
1203 – Ouvriers et personnels navigants	0	635	664	0	632	-32
Total	0	10 431	10 545	0	10 440	-105

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Mesures de périmètre en LFI (6)	Mesures de transfert en LFI (7)	Corrections techniques (8)	Impact des schémas d'emplois pour 2019 (5-4)-(2-1)-(6+7+8)	dont extension en années pleines des schémas d'emplois 2018 sur 2019	dont impact du schéma d'emplois 2019 sur 2019
1200 – Administratifs et cadres	0	0	0	+17	+35	-18
1201 – Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	0	0	0	-22	-10	-12
1202 – Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	0	0	0	+17	+16	+1
1203 – Ouvriers et personnels navigants	0	0	0	-3	-1	-2
Total	0	0	0	+9	+40	-31

ÉVOLUTION DES EMPLOIS À PÉRIMÈTRE CONSTANT

(en ETP)

Catégorie d'emploi	Sorties	dont départs en retraite	Mois moyen des sorties	Entrées	dont primo recrutements	Mois moyen des entrées	Schéma d'emplois	Schéma d'emplois
							Réalisation	Prévision PAP
1200 – Administratifs et cadres	168	93	7,00	159	56	8,00	-9	-22
1201 – Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	117	82	6,30	102	91	6,70	-15	+22
1202 – Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	102	82	6,20	119	101	7,10	+17	0
1203 – Ouvriers et personnels navigants	32	22	5,00	39	27	7,00	+7	0
Total	419	279		419	275		0	0

Le schéma d'emplois de la DGAC (BACEA), prévu à un solde net de 0 suppression d'emplois en 2019, a été exécuté conformément à l'objectif de stabilité fixé en loi de finances initiale et au protocole social couvrant la période 2016-2019. La catégorie 2 (ICNA) a enregistré un nombre de départs (hors retraite) plus important que prévu en programmation permettant un report au profit des catégories 1 et 3 notamment.

SORTIES RÉALISÉES EN 2019

419 sorties ont été constatées, dont 279 départs à la retraite représentant près de 67 % des sorties. Le nombre de départs à la retraite est relativement stable par rapport aux prévisions mais globalement en baisse par rapport à celles constatées en 2018 (311). Il traduit une tendance qui se confirmera sur les prochaines années avec une diminution des départs à la retraite prévisible.

ENTRÉES RÉALISÉES EN 2019

419 entrées ont été constatées, dont 275 primo-recrutements. Parmi eux, près de 70 % concernent les corps techniques de la navigation aérienne (catégories d'emplois 2 et 3). 27 recrutements ont été réalisés au profit d'ouvriers recrutés sur contrat.

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

Service	Prévision LFI ETPT	Réalisation ETPT	ETP au 31/12/2019
Administration centrale	10 545	10 440	0
Total	10 545	10 440	0

La DGAC comprend deux services de direction d'administration centrale et deux services à compétence nationale. La gestion des ETPT relève ainsi du seul niveau central. La consommation moyenne annuelle du plafond d'emplois constatée s'élève à 10 417 ETPT pour un plafond d'emplois de 10 545 ETPT.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Prévision LFI	Réalisation
	ETPT	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 545	10 440
Total	10 545	10 440
Transferts en gestion		0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR CATÉGORIE ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS

Catégorie	Exécution 2018	Prévision LFI 2019	Exécution 2019
Rémunération d'activité	810 620 254	831 423 761	822 722 903
Cotisations et contributions sociales	362 128 691	370 481 650	370 244 341
Contributions d'équilibre au CAS Pensions :	268 744 169	277 291 522	273 628 114
– <i>Civils (y.c. ATI)</i>	251 854 235	260 083 983	256 420 575
– <i>Militaires</i>			
– <i>Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre au FSPOEIE)</i>	16 889 934	17 207 539	17 207 539
– <i>Autres (Cultes et subvention exceptionnelle au CAS Pensions)</i>			
Cotisation employeur au FSPOEIE	7 579 316	7 900 000	7 450 963
Autres cotisations	85 805 206	85 290 128	89 165 264
Prestations sociales et allocations diverses	10 130 814	10 490 736	2 386 230
Total titre 2 (y.c. CAS Pensions)	1 182 879 759	1 212 396 147	1 195 353 474
Total titre 2 (hors CAS Pensions)	914 135 590	935 104 625	921 725 360
FDC et ADP prévus en titre 2			

L'exécution du titre 2 s'élève à 1 195,4 M€. Les crédits ouverts en LFI d'un montant de 1 212,4 M€ ont fait l'objet de trois mouvements, dont un à hauteur de 0,720 M€ au titre d'une fongibilité asymétrique technique, de 8 M€ au titre de la fongibilité asymétrique non technique affectés au désendettement supplémentaire du BACEA et 3,8 M€ annulés en LFR pour 2019. Le solde s'élève ainsi à 4,5 M€ représentant 0,4 % des crédits disponibles.

L'exécution 2019 a été conditionnée aux éléments ci-après :

- des mesures programmées en 2019 qui n'ont pas pu être exécutées dans les dates limites de fin de gestion ;
- des dépenses protocolaires plus faibles que celles prévues initialement, notamment concernant les expérimentations du contrôle de la navigation aérienne ;
- des services non faits (journées de grève) en 2019.

ÉLÉMENTS SALARIAUX

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
Socle d'exécution 2018 retraitée	905,03
Exécution 2018 hors CAS Pensions	914,14
Impact des mesures de transfert et de périmètre 2019/ 2018	-0,05
Débasage de dépenses au profil atypique :	-9,06
– GIPA	-0,12
– Indemnisation des jours de CET	-0,30
– Mesures de restructuration	-0,20
– Autres dépenses de masse salariale	-8,45
Impact du schéma d'emplois	1,00
EAP schéma d'emplois 2018	1,88
Schéma d'emplois 2019	-0,88
Mesures catégorielles	7,02
Mesures générales	
Rebasage de la GIPA	
Variation du point de la fonction publique	
Mesures bas salaires	
GVT solde	-1,48
GVT positif	18,33
GVT négatif	-19,81
Rebasage de dépenses au profil atypique - hors GIPA	10,17
Indemnisation des jours de CET	0,35
Mesures de restructurations	0,32
Autres rebasages	9,50
Autres variations des dépenses de personnel	-0,01
Prestations sociales et allocations diverses - catégorie 23	0,08
Autres variations	-0,09
Total	921,73

Les dépenses hors CAS pensions s'élèvent à 921,7 M€ (périmètre courant). Ces dépenses s'expliquent par :

- Le respect d'un schéma d'emplois à 0 et un nombre d'entrées et de sorties réalisées s'élevant à 419 pour une prévision initiale estimée à 318.
- Des dépenses catégorielles présentant une exécution plus faible que prévue des mesures catégorielles, à hauteur 7 M€ pour une prévision LFI de 12,9 M€, soit un recul par rapport à la LFI 2019 (-5,9 M€) en raison :
 - de la révision à la baisse de l'enveloppe allouée aux expérimentations de 4,5 M€ à 2,6 M€ ;
 - du décalage en 2020 de la mise en œuvre de l'expérimentation au CRNA Aix (-2,6 M€) ;
 - du report en paye en janvier 2020 du versement du complément de l'ISQ pour les ICNA (-0,9 M€) ;
 - d'un coût au titre de PPCR revu à la baisse (-0,5 M€).
- Un solde du GVT positif de 18,3 M€ (constitué de GVT indemnitaire et indiciaire à hauteur de 2,5 % et un GVT indemnitaire pour les personnels techniques de la navigation aérienne au titre de l'acquisition de leurs qualifications sur site, soit 7,4 M€) et un GVT négatif de -19,8 M€, l'impact du GVT négatif ayant été revu à la hausse en raison du volume plus important des entrées et sorties réalisées.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

COÛTS ENTRÉE-SORTIE

Catégorie d'emplois	Coût moyen chargé HCAS			dont rémunérations d'activité		
	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie
1200 – Administratifs et cadres	54 975	68 349	71 776	47 286	60 117	63 302
1201 – Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	37 950	106 555	123 821	31 953	99 570	114 923
1202 – Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	35 328	77 512	85 414	29 524	70 702	77 784
1203 – Ouvriers et personnels navigants	44 317	58 406	58 011	34 423	49 032	47 438

Les écarts constatés entre la prévision et la réalisation s'expliquent notamment par :

- des années de référence différentes : la réalisation correspond aux coûts réels constatés en 2019 alors que la prévision, compte tenu du calendrier d'élaboration des documents budgétaires, a été élaborée à partir des coûts constatés en 2016 ;
- la typologie de la population concernée ou des mouvements au sein de chaque catégorie d'emplois qui influent sur la variation des coûts d'entrées et de sorties ;
- Les coûts de sorties de la troisième catégorie « Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile » sont plus élevés qu'en réalisation 2018 étant donné l'augmentation du nombre de sorties liées aux départs en retraite dans cette catégorie (les coûts sont plus élevés). Les autres coûts demeurent stables par rapport à la réalisation constatée en 2018.

MESURES CATÉGORIELLES

Catégorie ou intitulé de la mesure	ETP concernés	Catégories	Corps	Date d'entrée en vigueur de la mesure	Nombre de mois d'incidence sur 2019	Coût	Coût en année pleine
Effets extension année pleine						434 994	474 539
Nouvelle organisation du contrôle aérien	2 200	A	ICNA, IESEA	12-2018	11	434 994	474 539
Mesures statutaires						3 054 001	3 054 001
Emplois fonctionnels managers experts	110	A et B	Tous les corps techniques	01-2019	12	298 000	298 000
Mise en oeuvre du protocole PPCR	9 306	A, B et C	Attachés, ICNA, IESEA, IEEAC, ITPE, IPEF, admin. civils, emplois fonctionnels, assistants, TSEEAC, TSDD, adjoints, dessinateurs, autres	01-2019	12	2 756 001	2 756 001
Mesures indemnitaires						3 534 864	3 711 297
Mesures de détachement	20	A, B et C	IEEAC, TSEEAC et adjoints	01-2019	12	134 000	134 000
Régimes indemnitaires hors corps techniques aviation civile	900	A, B et C	corps administratifs, corps Equipement, ouvriers, personnels navigants, contractuels	01-2019	12	1 112 208	1 112 208
Nouvelle organisation du contrôle aérien	2 200	A	ICNA, IESEA	06-2019	7	247 006	423 439
Corps techniques aviation civile : nouvelles exigences réglementaires, amélioration des compétences et attractivité	7 700	A et B	IEEAC, ICNA, IESEA, TSEEAC	01-2019	12	2 041 650	2 041 650
Total						7 023 859	7 239 837

Le montant des dépenses catégorielles s'est élevé à 7 M€ en 2019. Il correspond à la mise en œuvre des différentes mesures prévues au titre du protocole social 2016-2019. L'écart constaté par rapport à la LFI 2019 provient de :

- de la révision à la baisse de l'enveloppe allouée aux expérimentations de 4,5 M€ à 2,6 M€ ;
- du décalage en 2020 de la mise en œuvre de l'expérimentation au CRNA Aix (-2,6 M€) ;
- du report en paye en janvier 2020 du versement du complément de l'ISQ pour les ICNA (-0,9 M€) ;
- d'un coût au titre de PPCR revu à la baisse (-0,5 M€).

ACTION SOCIALE - HORS TITRE 2

Type de dépenses	Effectif concerné (ETP)	Réalisation Titre 3	Réalisation Titre 5	Total
Restauration	11 005	3 432 093		3 432 093
Logement	11 005	472 620		472 620
Famille, vacances	11 005	546 065		546 065
Mutuelles, associations	11 005	3 359 653		3 359 653
Prévention / secours	11 005	41 435		41 435
Autres		52 647		52 647
Total		7 904 513		7 904 513

Type de dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS
Restauration	3 760 000	3 707 343	-52 657	3 760 000	3 432 093	-327 907
Logement	600 000	551 000	-49 000	600 000	472 620	-127 380
Famille, vacances	500 000	546 423	46 423	500 000	546 065	46 065
Mutuelles, associations	2 400 000	3 380 641	980 641	2 400 000	3 359 653	959 653
Prévention /secours	40 000	36 793	-3 207	40 000	41 435	1 435
Autres	0	105 958	105 958	0	52 647	52 647
TOTAL	7 300 000	8 328 158	1 028 158	7 300 000	7 904 513	604 513

Les dépenses en titre 3 et 6 de l'action sociale en 2019 se sont élevées à 8,4 M€ en AE et 8,0 M€ en CP au titre des « autres charges de gestion courante » et à 0,1 M€ en AE et en CP au titre des « achats et services extérieurs ».

Le principal écart porte sur le poste « associations ». Cet écart s'explique essentiellement par le transfert en gestion d'un montant de 0,7 M€ du T2 vers le T6 destiné à la prise en charge des personnels d'ARAMIS. A noter également l'effet sur ce poste du non rattachement à l'exercice 2019 du reversement tardif de METEO-FRANCE.

Concernant les dépenses de restauration, la consommation de CP inférieure de 327 907 € aux prévisions s'explique par le retard dans la transmission des factures en fin d'exercice.

Des écarts moindres portent sur le poste « logement » concernant les prêts immobiliers et sur le poste « famille » relatif aux dépenses de place de crèche.

Le poste « autres » concerne essentiellement des dépenses d'audit, notamment l'audit relatif à la faisabilité de création d'une fondation aux fins de gestion des associations et des dépenses de communication.

A ces dépenses, s'ajoutent celles du Fonds d'insertion pour les personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP), crédits versés à la DGAC par voie de fonds de concours. Elles se sont élevées en 2019 à **153 789 € en AE** et **145 964 € en CP**.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2019		Consommation 2019		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
04 - Formation aéronautique	984 000						
Total	984 000						

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

AE 2019	CP 2019
AE ouvertes en 2019 * (E1) 307 097 919	CP ouverts en 2019 * (P1) 305 405 745
AE engagées en 2019 (E2) 303 558 749	CP consommés en 2019 (P2) 303 510 437
AE affectées non engagées au 31/12/2019 (E3) 3 133 305	dont CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 16 758 315
AE non affectées non engagées au 31/12/2019 (E4 = E1 - E2 - E3) 405 865	dont CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 286 752 122

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 brut (R1) 23 559 272				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018 (R2) -1 710 993				
Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 net (R3 = R1 + R2) 21 848 279	CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 16 758 315	=	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R4 = R3 - P3) 5 089 964	
AE engagées en 2019 (E2) 303 558 749	CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 286 752 122	=	Engagements 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R5 = E2 - P4) 16 806 627	
			Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R6 = R4 + R5) 21 896 591	
				Estimation des CP 2020 sur engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) 15 029 546
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2020 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2019 (P6 = R6 - P5) 6 867 045

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2019 + reports 2018 + mouvements réglementaires + FDC + ADP + fongibilité asymétrique + LFR

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les principales opérations associées aux engagements à couvrir sont, pour l'investissement, les applications financières, les achats de licences et le système d'information des ressources humaines ainsi que la rénovation du siège de la direction de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie. En fonctionnement, les engagements à couvrir relèvent essentiellement des prestations d'assistance à maîtrise d'œuvre informatique ainsi que de la maintenance, du gardiennage et du nettoyage des bâtiments.

JUSTIFICATION PAR ACTION

Action 01

Ressources humaines et management

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	1 224 214 519	1 209 883 626	97 000	1 224 214 519	1 209 245 181	97 000
Achats et services extérieurs	3 953 372	4 367 617	97 000	3 953 372	4 185 837	97 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	150 000	229 797		150 000	229 517	
Charges éligibles au titre 2	1 212 396 147	1 195 353 474		1 212 396 147	1 195 353 474	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	7 635 000	9 654 804		7 635 000	9 198 935	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	80 000	277 934		80 000	277 418	
Section des opérations en capital	522 000	72 138		343 000	249 591	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	522 000	72 138		343 000	249 591	
Total	1 224 736 519	1 209 955 764	97 000	1 224 557 519	1 209 494 772	97 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les dépenses relatives aux achats et services extérieurs de l'action 1 du programme 613 s'élèvent à **4,4 M€ en AE et 4,2 M€ en CP**, pour une prévision LFI de 4,0 M€ en AE et en CP.

1. Administration centrale : 3,6 M€ en AE et 3,5 M€ en CP

Les montants exécutés en achats et services pour l'administration centrale représentent 3,6 M€ en AE et 3,5 M€ en CP et sont proches de la prévision LFI de 3,7 M€ en AE et en CP. L'écart de -0,1 M€ en AE et de -0,2 M€ en CP concerne principalement les dépenses de formation.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les dépenses d'achats et services extérieurs réalisés en 2019 par l'administration centrale se répartissent comme suit :

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE	Prix €	CP
Dépenses de formation	9 187	Journées de formation	127 €	1 166 776	124 €	1 138 194
Dépenses de communication	1 106	Agents de l'administration centrale	785 €	867 924	914 €	1 011 296
Gestion des ressources humaines	1 106	Agents de l'administration centrale	578 €	639 626	522 €	577 657
Dépenses juridiques	1 106	Agents de l'administration centrale	796 €	880 432	740 €	818 076
TOTAL				3 554 758		3 545 222

2. Services déconcentrés : 0,8 M€ en AE et 0,7 M€ en CP (LFI 2019 0,3 M€ en AE et en CP)

Les montants exécutés en achats et services pour les services déconcentrés représentent 0,8 M€ en AE et 0,7 M€ en CP, pour une prévision de 0,3 M€ en AE et en CP.

Service national d'ingénierie aéroportuaire : 0,1 M€ en AE et en CP (conforme à la LFI)

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE	Prix €	CP
Formation	500	Journées de formation	105 €	52 748	90 €	45 071
Communication	500	Agents du service	51 €	25 324	58 €	28 953
TOTAL				78 072		74 024

Services d'outre-mer : 0,1 M€ en AE et en CP (conforme à la LFI)

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE	Prix €	CP
Formation	460	Journées de formation	86 €	39 484	83 €	37 993
Communication	460	Agents des services	177 €	81 615	160 €	73 639
TOTAL				121 099		111 632

Service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI) : un montant de 469 k€ en AE et de 371 k€ en CP a été imputé par erreur sur l'action 1.

Un montant de 0,1 M€ en AE et en CP correspond à des dépenses de fonctionnement courant de l'action sociale.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

Le montant exécuté s'établissant à 0,23 M€ en AE et CP est proche de la prévision initiale de 0,15 M€ en AE et CP.

Ce poste concerne le versement de la contribution au Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la Fonction publique (FIPHFP), due au titre de l'obligation qui incombe aux administrations d'employer des personnes bénéficiaires de la loi du 11 février 2006.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

1 - Administration centrale : 1,3 M€ en AE et 1,2 M€ en CP (LFI 2019 : 0,3 M€ en AE et CP).

Le budget prévu en LFI hors action sociale soit 0,3 M€ en AE et en CP correspond aux dépenses de communication (151 k€ en AE et en CP) et à la prise en charge de la convention de dialogue social (190 k€ en AE et en CP). L'écart de 1,0 M€ en AE et de 0,9 M€ en CP est lié principalement à la prise en charge de la contribution à la mutuelle santé des agents de la DGAC non prévue en LFI (800 k€ en AE et en CP). A noter également des dépenses de redevances non prévues en LFI pour un montant de 152 k€ en AE et 66 K€ en CP.

2 – Action sociale : 8,5 M€ en AE et 8,1 M€ en CP (LFI 2019 : 7,3 M€ en AE et CP).

Type de dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS
Restauration	3 760 000	3 707 343	-52 657	3 760 000	3 432 093	-327 907
Logement	600 000	551 000	-49 000	600 000	472 620	-127 380
Famille, vacances	500 000	546 423	46 423	500 000	546 065	46 065
Mutuelles, associations	2 400 000	3 380 641	980 641	2 400 000	3 359 653	959 653
Prévention /secours	40 000	36 793	-3 207	40 000	41 435	1 435
Autres	0	105 958	105 958	0	52 647	52 647
TOTAL	7 300 000	8 328 158	1 028 158	7 300 000	7 904 513	604 513

Les dépenses en titre 3 et 6 de l'action sociale en 2019 se sont élevées à 8,4 M€ en AE et 8,0 M€ en CP au titre des « autres charges de gestion courante » et à 0,1 M€ en AE et en CP au titre des « achats et services extérieurs ».

Le principal écart porte sur le poste « associations ». Cet écart s'explique essentiellement par le transfert en gestion d'un montant de 0,7 M€ du T2 vers le T6 destiné à la prise en charge des personnels de l'association ARAMIS. A noter également l'effet sur ce poste du non rattachement à l'exercice 2019 du reversement tardif de METEO-FRANCE.

Concernant les dépenses de restauration, la consommation de CP inférieure de 327 907 € aux prévisions s'explique par le retard dans la transmission des factures en fin d'exercice.

Des écarts moindres portent sur le poste « logement » concernant les prêts immobiliers et sur le poste « famille » relatif aux dépenses de places de crèche.

Le poste « autres » concerne essentiellement des dépenses d'audit, notamment l'audit relatif à la faisabilité de création d'une fondation aux fins de gestion des associations et des dépenses de communication.

A ces dépenses, s'ajoutent celles du Fonds d'insertion pour les personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP), crédits versés à la DGAC par voie de fonds de concours. Elles se sont élevées en 2019 à **153 789 € en AE et 145 964 € en CP**.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Administration centrale : 0,3 M€ en AE et en CP (LFI 2019 : 0,1 M€ en AE et CP)

Le montant exécuté en charges exceptionnelles représente 0,3 M€ en AE et en CP à mettre en perspective avec une prévision LFI de 0,1 M€ en AE et en CP. L'écart de 0,2 M€ en AE et en CP est lié à l'imputation de la participation de la DGAC au fonctionnement du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur l'action 1 alors que cette dépense était prévue sur l'action 2 en LFI.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS**Action sociale : 0,07 M€ en AE et 0,25 M€ en CP (LFI 2019 : 0,52 M€ en AE et 0,34 M€ en CP)**

L'action sociale collective conduit à financer des équipements socioculturels qui relèvent des crédits d'investissements.

Les dépenses d'investissement 2019 concernent pour les AE l'opération « terrain multisports » portée par le CLAS Sud-Est. Pour les CP, les dépenses correspondent au solde de l'opération « médiathèque à Montpellier » portée par le CLAS-SE et le solde de l'opération « maison des associations » portée par le CLAS Antilles Guyane.

L'opération « agrandissement d'une salle de sport à Bordeaux » portée par le CLAS Sud-Ouest n'a pu être engagée en 2019. En revanche, des crédits ont été affectés sur une tranche fonctionnelle pour un financement ultérieur de cette opération.

Action 02**Logistique**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	25 513 649	35 470 049	60 000	25 513 649	35 638 953	60 000
Achats et services extérieurs	25 112 649	32 651 238	60 000	25 112 649	32 232 746	60 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	223 000	110 927		223 000	110 408	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante		2 442 853			3 035 364	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	178 000	265 031		178 000	260 435	
Section des opérations en capital	16 970 822	8 861 674	1 220 000	17 149 822	9 105 450	1 220 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	16 970 822	8 861 674	1 220 000	17 149 822	9 105 450	1 220 000
Total	42 484 471	44 331 723	1 280 000	42 663 471	44 744 403	1 280 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS**

Les dépenses relatives aux achats et services extérieurs de l'action 2 du programme 613 s'élèvent à **32,6 M€ en AE et 32,2 M€ en CP**, pour une LFI de 23,8 M€ en AE et en CP.

1. Administration centrale : 8,5 M€ en AE et 8,1 M€ en CP (LFI 2019: 8,3 M€ en AE et en CP)

Les montants consommés en 2019 représentent 8,4 M€ en AE et 8,1 M€ en CP et sont proches de la LFI. A un niveau plus détaillé, on note une consommation plus élevée que prévue sur le poste logistique (+0,7 M€ en AE et +0,5 M€ en CP) et une consommation plus faible que prévue sur les études (-0,5 M€ en AE et -0,7 M€ en CP).

2. Services déconcentrés : 24,2 M€ en AE et 8,1 M€ en CP (LFI 2019 : 15,6 M€ en AE et en CP)

a) Dépenses du service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI) : 10,6 M€ en AE et 10,7 M€ en CP

(LFI 2019 : 5,4 M€ en AE et en CP)

Les montants consommés en 2019, soit 10,6 M€ en AE et 10,7 M€ en CP, sont supérieurs à la LFI de 5,2 M€ en AE et de 5,3 M€ en CP. Ces écarts concernent essentiellement le poste « maintenance applicative et système d'information métier » et le poste « exploitation des systèmes et des réseaux ». Le financement de ces écarts a été assuré par un redéploiement des crédits, essentiellement prévus en investissement, sur le fonctionnement.

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE 2019	Prix €	CP 2019
1 - Gouvernance des fonctions du service informatique	12 000	Agents (total DGAC)	199 €	2 389 628	193 €	2 314 238
2 - Maintenance applicative et système d'information métier	12 000	Agents (total DGAC)	120 €	1 440 645	254 €	3 053 405
2.1 - Exploitation des systèmes et des réseaux	12 000	Agents (total DGAC)	361 €	4 332 526	273 €	3 275 320
2.2 - Exploitation du bâtiment	1 200	Agents (siège + DSI)	2 063 €	2 475 410	1 673 €	2 008 096
TOTAL				10 638 209		10 651 059

Ratio d'efficacité bureautique	Réalisation 2018	Prévision 2019	Réalisation 2019
Coût bureautique (en euros / poste)	598 €	333 €	345 €
Nombre de postes	1 200	1 200	1 200

b) Fonctionnement des services ultramarins: 2,1 M€ en AE et en CP (LFI 1,7 M€ en AE et en CP)

Les crédits de fonctionnement de la direction de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie, du service d'État de l'aviation civile en Polynésie Française et du service de l'aviation civile de Saint Pierre et Miquelon ont représenté 2,1 M€ en AE et en CP. Les écarts de +0,4 M€ en AE et en CP sont liés aux postes « Achats divers », « Prestations de service » et « Entretien des bâtiments ». Le financement de ces écarts a été assuré par un redéploiement des crédits prévus en investissement sur le fonctionnement.

c) Fonctionnement du service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA): 11,5 M€ en AE et 11,4 M€ en CP (LFI 2019: 8,5 M€ en AE et en CP)

Les montants consommés en 2019, soit 11,5 M€ en AE et 11,4 M€ en CP sont supérieurs à la prévision LFI de +3,0 M€ en AE et de +2,9 M€ en CP. Cet écart concerne principalement les postes « Entretien des bâtiments », « Maintenance des matériels » et « Informatique ». Le financement de ces écarts a été assuré par un redéploiement des crédits, essentiellement prévus en investissement, sur le fonctionnement.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

La consommation de **0,11 M€ en AE et en CP** pour une prévision de 0,22 M€ en AE et en CP correspond principalement à la prise en charge de la taxe sur les bureaux (78 K€) et des taxes foncières (20 K€).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE**Administration centrale : 2,4 M€ en AE et en 3,0 M€ en CP (non prévu en LFI 2019)**

Ce poste correspond principalement au versement par la DSI de redevances d'usage de logiciel pour 2,3 M€ en AE et 2,8 M€ en CP. A noter également le versement d'une redevance d'usage de logiciel pour le SNIA d'un montant de 0,1 M€ en AE et en CP.

CHARGES EXCEPTIONNELLES**Administration centrale : 0,3 M€ en AE et en CP (LFI 2019 : 0,2 M€ en AE et CP)**

Les dépenses de charges exceptionnelles concernent essentiellement le versement des intérêts moratoires.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS**Les dépenses d'investissement s'élèvent à 8,9 M€ en AE et à 9,1 M€ en CP (LFI 2019: 17,0 M€ en AE et 17,1 M€ en CP).****Administration centrale : 0,38 M€ en AE et 0,36 M€ en CP (LFI 2019 : 1,15 M€ en AE et 0,65 M€ en CP)**

L'écart de -0,77 M€ en AE et de -0,29 M€ en CP est lié au report partiel du projet de rénovation des réseaux du siège (-0,67 M€ en AE et -0,19 M€ en CP). A cet effet s'ajoute une réduction du programme d'achats de véhicules (-0,1 M€ en AE et en CP).

Services déconcentrés : 8,5 M€ en AE et 8,7 M€ en CP (LFI 2019 : 15,8 M€ en AE et 16,5 M€ en CP)**a) Dépenses du service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI) : 5,8 M€ en AE et 4,5 M€ en CP (LFI 2019 : 10,6 M€ en AE et 11,1 M€ en CP).**

L'écart de -4,8 M€ en AE et de -6,6 M€ en CP est lié pour -3,0 M€ en AE et -4,1 M€ à des retards de projets et à des reprogrammations de projets. Parmi les projets ayant subi des retards il convient de citer la feuille de route sécurité, le projet de modernisation du guichet fiscal unique et la gestion documentaire. La reprogrammation des projets concerne essentiellement le projet de nouvelle messagerie, l'annuaire unique de gestion des identités et la modernisation du portail d'entreprise.

A noter également les écarts de -1,8 M€ en AE et de -2,5 M€ en CP liés au retard dans le renouvellement du matériel du domaine production et exploitation dont le détail est le suivant :

Domaine Production et Exploitation	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS	LFI 2019	REALISE 2019	ECARTS
Licences	142 800	134 000	-8 800	142 800	0	-142 800
Parc informatique	768 400	376 616	-391 784	768 400	0	-768 400
Stockage et sauvegarde	1 974 040	534 316	-1 439 724	1 974 040	371 944	-1 602 096
TOTAL	2 885 240	1 044 932	-1 840 308	2 885 240	371 944	-2 513 296

b) Infrastructures et divers équipements : 2,7 M€ en AE et 4,2 M€ en CP (LFI 2019 : 5,2 M€ en AE et 5,4 M€ en CP)

Les dépenses sur ce poste, à hauteur de **1,6 M€ en AE et 3,1 M€ en CP**, sont inférieures à la prévision de -3,6 M€ en AE et de -2,3 M€ en CP. Cet écart concerne principalement le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA). Les dépenses prévues initialement en investissement au titre des travaux de gros entretien ont finalement été imputées en fonctionnement suite à une priorisation sur la conduite des projets de rénovation et d'entretien courant. A noter également le report du renouvellement du parc automobile du SNIA. Sur ce poste figure également une dépense de **1,1 M€ en AE et CP** sur l'opération de construction de 27 logements en nécessité absolue de service sur le site de Nice. Le financement de cette opération est assuré par un fonds de concours.

Action 03

Affaires financières

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	14 500 000	10 931 893		14 500 000	10 931 893	
Achats et services extérieurs						
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante						
Charges financières	14 500 000	10 931 893		14 500 000	10 931 893	
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	130 716 907	137 692 843		130 716 907	137 692 843	
Amortissements des prêts et avances	130 716 907	137 692 843		130 716 907	137 692 843	
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations						
Total	145 216 907	148 624 736		145 216 907	148 624 736	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

CHARGES FINANCIÈRES

Le montant versé en 2019 s'élève à **10,93 M€ en AE et CP**, pour un montant prévu de 14,5 M€ en AE et en CP. L'écart de 3,57 M€ en AE et CP est justifié par une baisse tendancielle des taux d'emprunt et de leur montant.

AMORTISSEMENTS DES PRÊTS ET AVANCES

	Prévision LFI	Réalisation	Écart (en €)	Écart (en %)
AE	130 716 907	137 692 843	6 975 936	5%
CP	130 716 907	137 692 843	6 975 936	5%

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le remboursement de l'emprunt du BACEA représente 137,69 M€ en AE et CP pour une prévision en LFI de 130,72 M€ en AE et en CP. L'écart de +6,98 M€ en AE et en CP concerne le remboursement anticipé de l'avance Agence France Trésor (AFT) 2010 dont le financement a été assuré par une mesure de fongibilité asymétrique.

Action 04**Formation aéronautique**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	91 000 000	91 000 000		91 000 000	91 000 000	
Achats et services extérieurs						
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions		91 000 000			91 000 000	
Autres charges de gestion courante	91 000 000			91 000 000		
Charges financières						
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	4 000 000	5 000 000		4 000 000	5 000 000	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	4 000 000	5 000 000		4 000 000	5 000 000	
Total	95 000 000	96 000 000		95 000 000	96 000 000	

Les détails de la justification au premier euro de cette action figurent dans la partie "Opérateurs".

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Opérateur financé (Programme chef de file)	Prévision LFI		Réalisation	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile (P613)	95 000 000	95 000 000	96 000 000	96 000 000
Subventions pour charges de service public	91 000 000	91 000 000	91 000 000	91 000 000
Dotations en fonds propres	4 000 000	4 000 000	5 000 000	5 000 000
Total	95 000 000	95 000 000	96 000 000	96 000 000
Total des subventions pour charges de service public	91 000 000	91 000 000	91 000 000	91 000 000
Total des dotations en fonds propres	4 000 000	4 000 000	5 000 000	5 000 000

Les montants de la subvention pour charges de service public (SCSP) sont conformes à ceux de la LFI 2019, augmentés d'une dotation exceptionnelle en investissements de 1 M€ en fin d'année, soit 96 M€ (+1,7 M€ par rapport à 2018).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT CE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

Opérateur	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes Réalisation 2018 Prévision 2019 Réalisation 2019	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres collectivités
		sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile		799	92	0	0	0
	0	812	125	0	0	0
	0	799	103	0	0	0
Total		799	92	0	0	0
	0	812	125	0	0	0
	0	799	103	0	0	0

* Les emplois sous plafond 2019 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2019 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019

Concernant les emplois, le nombre total d'ETPT s'élève en exécution 2019 à 902 ETPT, décomposés comme suit :

- 799 ETPT sous plafond pour une autorisation en LFI 2019 de 812 ETPT soit – 13 ETPT ;
- 103 ETPT hors plafond pour un plafond en LFI 2019 de 115 ETPT soit – 12 ETPT.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME CHEF DE FILE

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
Emplois sous plafond 2018	812	799
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2018	0	0
Impact du schéma d'emplois 2019	0	0
Solde des transferts T2/T3	0	0
Solde des transferts internes	0	0
Solde des mesures de périmètre	0	0
Corrections techniques	0	0
Abattements techniques	0	0
Emplois sous plafond 2019 *	812	799

* Les emplois sous plafond 2019 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2019 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2019 en ETP	0	0

OPÉRATEURS

ENAC - ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Depuis le 1^{er} mai 2018, l'ENAC est un établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP) – grand établissement – sous tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire à la suite de la publication du décret n° 2018-249 du 5 avril 2018, entré en vigueur le 1^{er} mai 2018. Ce nouveau statut contribue notamment à valoriser ses activités de recherche et conforter sa place au sein de l'enseignement supérieur.

Outre son développement continu à l'international qui lui a permis d'accroître significativement ses ressources propres, notamment dans le domaine de la formation au pilotage, du contrôle aérien et des mastères spécialisés, l'année 2019 a été marquée par une augmentation progressive du nombre de personnels techniques en formation initiale au profit de la DGAC et par la montée en puissance du contrat de formation au pilotage de pilotes d'Air France.

Au cours de l'année 2019, l'ENAC a confirmé sa politique de développement de recettes propres. Le montant des recettes propres s'élève à 40 M€ soit + 4,1 M€ par rapport à 2018 (+ 11,3 %).

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P105 – Action de la France en Europe et dans le monde					32	32
Transferts					32	32
P144 – Environnement et prospective de la politique de défense					59	18
Transferts					59	18
P141 – Enseignement scolaire public du second degré					5	5
Transferts					5	5
P231 – Vie étudiante					1	1
Transferts					1	1
P192 – Recherche et enseignement supérieur en matière économique et industrielle						
Transferts						
P219 – Sport					2	2
Transferts					2	2
P147 – Politique de la ville					12	12
Transferts					12	12
P613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	92 478	92 478	95 000	95 000	96 000	96 000
Subventions pour charges de service public	88 478	88 478	91 000	91 000	91 000	91 000
Dotations en fonds propres	4 000	4 000	4 000	4 000	5 000	5 000
Total	92 478	92 478	95 000	95 000	96 111	96 070

Le programme 613 contribue à hauteur de 96 M€ dont 91 M€ au titre du versement de la subvention pour charges de service public et 5 M€ au titre d'une dotation en fonds propres incluant une dotation exceptionnelle de 1 M€ en fin d'année. Elle a permis de financer 54 % des dépenses d'investissement d'un montant total de 9,2 M€ pour renouveler

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OPÉRATEURS

les moyens pédagogiques, moderniser la flotte avions, et rénover les bâtiments. En dépenses d'investissement, les principales opérations réalisées en 2019 sont :

- La rénovation et maintenance des bâtiments sur le site de Toulouse pour 4,7 M€ ;
- Les investissements immobiliers sur les centres hors Toulouse pour un montant de 0,4 M€ ;
- Le chantier de *rétrofit* de l'avionique de la flotte Beech 58 pour 1,6 M€ ;
- Les investissements sur le support informatique et à la modernisation du système d'information pour un montant de 1,6 M€.

COMPTES FINANCIERS 2019

Avertissement

Le compte financier de l'opérateur a été certifié par un commissaire aux comptes.

COMPTES DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel	87 251	85 411	Subventions de l'État	90 441	91 666
<i>dont charges de pensions civiles</i>	<i>13 168</i>	<i>13 844</i>	– subventions pour charges de service public	90 441	91 666
			– crédits d'intervention(transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	52 512	55 787	Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	2 008	1 254
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention)	13 440	11 958	Autres produits	47 314	48 725
<i>dont dotations aux amortissements et provisions</i>	<i>13 440</i>	<i>11 958</i>	<i>dont reprises aux amortissements et provisions</i>	<i>10 236</i>	<i>3 707</i>
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>		<i>0</i>	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		<i>15</i>
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		<i>9 234</i>
Total des charges	139 763	141 198	Total des produits	139 763	141 645
Résultat : bénéfice		447	Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	139 763	141 645	Total : équilibre du CR	139 763	141 645

* Voté

TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Ressources	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Insuffisance d'autofinancement		552	Capacité d'autofinancement	3 204	
Investissements	9 134	8 644	Financement de l'actif par l'État	4 000	5 000
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	114	
			Autres ressources		15
Remboursement des dettes financières		1	Augmentation des dettes financières		19
Total des emplois	9 134	9 197	Total des ressources	7 318	5 034
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	1 816	4 163

* Voté

Les charges de personnel atteignent 85,4 M€ en 2019 contre 85,1 M€ en 2018, soit une augmentation de +0,4 M€. Cette augmentation s'explique par la masse salariale hors plafond d'emploi qui atteint 5,1 M€. Cette augmentation est en lien avec l'évolution des effectifs hors plafond d'emploi qui atteint 103 ETPT en 2019 (+ 11 ETPT) liée principalement à l'augmentation d'activité.

Les charges de fonctionnement atteignent 55,8 M€ en 2019 contre 52,1 M€ en 2018, soit une augmentation de 3,7 M€. Cette augmentation s'explique en partie par l'augmentation des activités générant des recettes propres (pièces détachées d'avions, énergie, sous-traitance d'enseignement dans le domaine du contrôle aérien).

Grâce à l'amélioration du résultat d'exploitation en 2017 et 2018, et donc de la capacité d'autofinancement, les années 2017 et 2018 ont permis de maintenir un niveau de ressources en capital constant. La dégradation du résultat comptable et, partant, de la capacité d'autofinancement en 2019 s'explique notamment par une modification de comptabilisation des contrats de formation pluriannuels des pilotes et du contrôle.

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	86 926	86 926	85 842	85 842
Fonctionnement	37 184	39 072	37 852	38 237
Intervention	0	0	0	0
Investissement	7 194	9 034	8 161	9 210
Enveloppe recherche	0	0	0	0
- Personnel	0	0	0	0
- Fonctionnement	0	0	0	0
- Investissement	0	0	0	0
Total des dépenses AE (A) CP (B)	131 304	135 032	131 856	133 289
Dépenses de pensions civiles globales	13 168	13 168	13 844	13 844

* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Recettes globalisées	132 727	136 054
Subvention pour charges de service public	90 252	91 000
Autres financements de l'État	4 188	5 284
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	1 827	879
Recettes propres	36 459	38 892
Recettes fléchées	114	0
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	114	0
Recettes propres fléchées	0	0
Total des recettes (C)	132 841	136 054
Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)	0	2 765
Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)	2 191	0

* Voté

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OPÉRATEURS

DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Activités académiques	44 894 44 913	11 509 10 951	11 791 11 041	0 0	0 0	707 407	821 472	57 110 56 271	57 507 56 426	
Activités aériennes	22 070 22 243	10 281 10 279	10 463 9 226	0 0	0 0	1 233 1 491	1 868 2 081	33 584 34 013	34 401 33 549	
Fonctions support	19 962 18 687	15 394 16 623	16 818 17 970	0 0	0 0	5 254 6 262	6 344 6 657	40 610 41 572	43 124 43 314	
Total	86 926 85 842	37 184 37 852	39 072 38 237	0 0	0 0	7 194 8 161	9 034 9 210	131 304 131 856	135 032 133 289	

* Voté

ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Solde budgétaire (déficit) (D2)	2 191	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	120	112
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	2 076	1 241
Autres décaissements non budgétaires	0	101
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	4 387	1 454
ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)	0	4 291
Abondement de la trésorerie fléchée	70	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	4 291
Total des besoins	4 387	5 746

* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Solde budgétaire (excédent) (D1)	0	2 765
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	120	131
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	2 076	1 234
Autres encaissements non budgétaires	0	1 616
Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	2 196	5 746
PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)	2 191	0
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	2 261	0
Total des financements	4 387	5 746

* Voté

Commentaire du tableau des dépenses par destination :

Concernant les dépenses de personnel, les principales hausses par rapport à 2018 concernent les activités d'instruction avec l'augmentation des effectifs hors plafond d'emploi associés à ces activités et au management du trafic aérien. L'activité de recherche et innovation a également vu augmenter ses dépenses de personnel.

Concernant les dépenses de fonctionnement, les principales hausses par rapport à 2018 sont les suivantes :

- +0,4 M€ pour l'activité de management du trafic aérien avec l'augmentation de la sous-traitance pour les pseudo-pilotes (+0,3 M€) et l'instruction pratique au contrôle aérien (+0,1 M€). Cette hausse de la sous-traitance est liée à l'augmentation du nombre d'élèves contrôleurs aériens à former (élèves de la DGAC et d'Eurocontrol) ;
- +0,3 M€ pour l'activité de transport aérien, avec l'augmentation des mises à disposition de personnel extérieurs (+0,1 M€), les sous-traitances d'enseignement, notamment dans la sûreté (+0,2 M€).

Commentaire du tableau des autorisations budgétaires :

Le total des dépenses représente 131,9 M€ en AE et 133,3 M€ en CP, soit respectivement +0,6 M€ en AE et -1,8 M€ en CP par rapport au budget initial 2019. Pour rappel, en 2018, les dépenses se sont élevées à 135,2 M€ en AE et 130,4 M€ en CP.

Les dépenses de personnel atteignent 85,8 M€ en 2019 contre 84,4 M€ en 2018, soit une augmentation de +1,5 M€ (+1,7 %). Cette augmentation s'explique par :

- + 1,1 M€ pour la masse salariale sous plafond qui atteint 78,7 M€ (+1,4%). Cette hausse est principalement liée au GVT ;
- + 0,4 M€ pour la masse salariale hors plafond qui atteint 5,1 M€ (+8,9%). Cette augmentation est en lien avec l'évolution des effectifs hors plafond d'emploi qui atteint 103 ETPT en 2019 (+ 11 ETPT) liée principalement à l'augmentation d'activité ;
- Stabilité des dépenses de personnel sans plafond d'emploi à 2,1 M€ (vacations, rentes, action sociale, subventions repas pour les agents et les élèves fonctionnaires).

Les dépenses de fonctionnement en CP atteignent 38,2 M€ en 2019 contre 37,2 M€ en 2018, soit une augmentation de 2,69 %. Cette augmentation s'explique en partie par l'augmentation des activités générant des recettes propres (pièces détachées d'avions, énergie, sous-traitance d'enseignement dans le domaine du contrôle aérien). Cette consommation n'atteint néanmoins que 96 % du dernier budget rectificatif, soit -1,6 M€, du fait notamment de retards de facturation des fournisseurs.

En AE, les dépenses de fonctionnement sont en diminution par rapport à 2018, mais conformes à la prévision du budget rectificatif.

Les dépenses d'investissement de 2019 en AE sont consommées y compris la subvention complémentaire de la DGAC. En revanche, le taux de consommation des CP est de 92 % lié essentiellement au versement en fin de gestion d'une dotation exceptionnelle de 1M€.

Commentaires du tableau de l'équilibre financier :

Le solde budgétaire qui était prévu à - 2,2 M€ et qui atteint 2,8 M€ en exécution confirme les explications ci-dessus :

- Une moindre consommation des crédits de personnel de 1,1 M€ soit 1,3 % de la masse salariale correspondant à la marge de précaution ;
- Une moindre consommation des CP de fonctionnement de 1,6 M€ liée à un retard de facturations sachant que la totalité des AE a été consommée ;
- Une moindre consommation des CP en investissement à hauteur de 0,8 M€ liée à un retard de facturations sachant que la totalité des AE a été consommée ;
- Un meilleur encaissement des recettes pour 1,6 M€ lié à des recettes exceptionnelles.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OPÉRATEURS

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
Emplois rémunérés par l'opérateur :	891	937	902
– sous plafond	799	812	799
– hors plafond	92	125	103
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2018.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019.

Concernant les emplois, le nombre total d'ETPT s'élève en exécution 2019 à 902 ETPT, décomposés comme suit :

- 799 ETPT sous plafond pour une autorisation en LFI 2019 de 812 ETPT soit – 13 ETPT ;
- 103 ETPT hors plafond pour un plafond en LFI 2019 de 115 ETPT soit – 12 ETPT.

PROGRAMME 612

NAVIGATION AÉRIENNE

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	60
Objectifs et indicateurs de performance	62
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	66
Justification au premier euro	69

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 612 : Navigation aérienne

Le programme 612 « Navigation aérienne » regroupe les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), service à compétence nationale.

La DSNA est en volume d'activité, le premier opérateur de contrôle de navigation aérienne au sein de la zone Eurocontrol (42 États). Avec 1 000 000 km² couverts, les services français de la navigation aérienne gèrent l'un des espaces aériens les plus vastes d'Europe. Plus de 3,2 millions de vols, soit une moyenne de presque 9 000 vols par jour, sont contrôlés chaque année avec un très haut niveau de sécurité. La DSNA contribue ainsi à l'attractivité économique et touristique de la France et rend des services essentiels à la connexion des territoires. Elle regroupe :

- 5 centres de contrôle en-route de la navigation aérienne (CRNA) situés à Aix-en-Provence, Bordeaux, Brest, Paris et Reims ;
- 9 services régionaux métropolitains en charge du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome (SNA) dont les sièges sont localisés à Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Paris, Strasbourg et Toulouse, et qui totalisent 72 aéroports en métropole dont Paris-Charles-De-Gaulle (CDG), second aéroport d'Europe ;
- 3 services régionaux ultramarins aux Antilles-Guyane, en Océan indien et à Saint-Pierre-et-Miquelon, regroupant 6 aéroports au total. Elle assure la tutelle fonctionnelle des services territoriaux de la navigation aérienne en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis et Futuna.

Elle emploie près de 7 500 personnes sur l'ensemble de ses plateformes d'activité (dont près de 3 500 contrôleurs aériens en exercice et 1 300 personnels de maintenance).

Le service de la navigation aérienne donne lieu au paiement de redevances par les usagers de l'espace aérien, à l'exception de certaines catégories de vols qui en sont exonérées.

Depuis quelques années, le trafic aérien contrôlé par la France connaît une évolution structurelle importante :

- Des variations saisonnières, hebdomadaires, quotidiennes et horaires très marquées ;
- Une haute saison, de mai à octobre, avec de plus en plus de journées très denses en trafic et une basse saison, de novembre à avril.

La DSNA a pour priorités la sécurité de la navigation aérienne, la modernisation de ses outils et la performance opérationnelle de ses équipes. Elle doit également favoriser la création d'un espace européen ouvert, accroître sa performance environnementale, tout en développant sa performance économique, via une politique équilibrée de redevances aériennes.

LA PERFORMANCE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE EN 2019

- **Hausse globale modérée du trafic aérien et saisonnalité très marquée**

Avec 3.273.964 vols contrôlés en 2019, la DSNA a développé son activité de +1,5% en 2019. Un nouveau record du nombre de vols traités en une journée a été atteint le 12 juillet 2019 avec 11.311 vols, confirmant la densification de la demande sur des plages estivales de plus en plus ciblées. Après une poussée très soutenue jusqu'à la fin de l'été, l'évolution du trafic s'est tenue en retrait à partir de l'automne. Comme en 2018, la croissance a surtout profité aux survols du territoire, qui représentent la moitié de l'activité de la DSNA, et aux vols internationaux au départ et à l'arrivée des aéroports français.

- **La sécurité sous surveillance permanente**

Malgré l'augmentation du trafic, le nombre des événements potentiellement les plus graves tels que les pertes de *minima* de séparation entre aéronefs en espace supérieur et les incursions inopinées de mobiles pilotés sur les pistes d'aérodromes, est resté stable. On notera des perturbations particulières issues d'une panne du système de messagerie aéronautique de la DSNA le 1er septembre 2019 ayant amené à annuler plusieurs centaines de vols, ainsi que des incidents de communications opérationnelles dues aux conditions météorologiques dans le Sud-Est de la

France le 15 novembre 2019. En matière de sûreté, la cyber sécurité et la politique de sécurité des systèmes d'information prennent de plus en plus d'importance.

- **Environnement : dialogue autour des aéroports et priorité aux routes directes**

Toujours très active sur la lutte contre les nuisances sonores aériennes, la DSNA a poursuivi la concertation avec les riverains de l'aéroport d'Orly pour rechercher les modifications de trajectoires les moins impactantes durant les travaux de piste commencés en 2018 et achevés en 2019. Concernant l'efficacité horizontale, c'est-à-dire le suivi par les avions des routes les plus directes possibles, on note en 2019 une légère amélioration (+ 0,02% de routes directes par rapport à 2018), et ce malgré l'augmentation du trafic et les perturbations d'origine opérationnelle, météorologique et sociale. L'action des contrôleurs aériens en faveur des routes directes en 2019 a ainsi permis de réduire les émissions de CO₂ de 400.000 tonnes et le carburant de 128.000 tonnes.

- **Régularité des vols : la ponctualité en amélioration**

En 2019, le retard moyen par vol était de 1,3 minute, contre 1,9 minute pour 2018. Le dispositif de gestion des flux aériens européens en période de charge et une gestion plus optimisée du temps de travail des contrôleurs aériens ont permis de réduire les retards de 30 % par rapport à 2018 dans un contexte de nouvelle hausse du trafic et de perturbations de fin d'année.

- **Ressources : la DSNA prépare l'avenir**

Pour accompagner la croissance du trafic aérien, la DSNA poursuit la modernisation de ses infrastructures et optimise l'organisation de ses services. Une 4^{ème} promotion d'élèves ingénieurs du contrôle aérien a été mise en place en 2019, couplée avec de nouvelles voies de recrutement externe (sans scolarité initiale à l'École nationale de l'aviation civile) pour les ingénieurs électroniciens de la navigation aérienne.

- **Modernisation du contrôle aérien : l'avancée des grands programmes**

La politique d'investissement de la DSNA est étroitement liée au programme Sesar, volet technologique du Ciel unique européen. Les grands programmes tels que CoFlight, 4-Flight et Sysat, de nouvelles infrastructures de génie civil (tours de contrôle, radars, etc.) ainsi que la réorganisation de l'espace aérien visent à optimiser les équipements et les outils du contrôle aérien. Concernant l'avancement du programme majeur 4-Flight (futur outil de contrôle pour faire face à l'augmentation et à la complexité du trafic), une étape importante a été franchie en 2019 avec le fonctionnement de 4-Flight sur trafic réel en mode dédoublé au centre de contrôle en route de Reims le 18 décembre 2019. On note également la mise en œuvre des clairances (autorisation de manœuvres données par le contrôle aérien aux pilotes) par communication numérique sol-bord aux centres de contrôle en route de Bordeaux et Brest depuis mars 2019.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne
INDICATEUR 1.1	Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)
OBJECTIF 2	Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien
INDICATEUR 2.1	Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)
OBJECTIF 3	Améliorer la ponctualité des vols
INDICATEUR 3.1	Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC
OBJECTIF 4	Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne
INDICATEUR 4.1	Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne
INDICATEUR 4.2	Évolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne
OBJECTIF 5	Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances
INDICATEUR 5.1	Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

INDICATEUR 1.1 mission

Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)	Nb	0,06	0,09	<=0,20	<=0,20	0,06	<=0,20

Commentaires techniques

Source des données : DGAC

Mode de calcul de l'indicateur : [total annuel de HN50 x 100 000] divisé par [total annuel des vols IFR contrôlés en route]

Cet indicateur mesure la capacité du contrôle aérien civil à maintenir la séparation des vols qu'il contrôle lors des phases « En-route » (vols en phase de croisière en dehors des zones proches des aéroports). Il comptabilise le nombre annuel de cas où les distances de séparation entre 2 avions avec responsabilité DSNA engagée ont été inférieures à 50 % de la norme de sécurité requise (sur la base de l'analyse a posteriori de ces événements de sécurité), rapporté par tranche de 100.000 vols contrôlés.

En effet, l'écoulement du trafic s'effectue en maintenant les avions séparés d'une distance égale ou supérieure aux normes de séparation horizontale ou verticale en vigueur (à l'horizontale 5 milles nautiques soit environ 9.300 mètres ou à la verticale 1.000 pieds soit environ 300 mètres, ces normes pouvant varier selon les moyens techniques utilisés). Lorsque la séparation entre deux avions est inférieure à 50 % de la norme applicable (soit environ 4.600 mètres à l'horizontale et environ 150 mètres à la verticale), L'événement enregistré automatiquement est classé « perte de séparation inférieure à 50 % » et fait systématiquement l'objet d'une analyse *a posteriori*.

ANALYSE DES RÉSULTATS

En 2019 le trafic a connu sur certaines périodes des hausses de +2,6 % (mai 2019) à + 6,6 % (avril 2019). Pour autant, le taux de rapprochements HN50 a diminué par rapport à 2018. Pour continuer d'améliorer son résultat, la DSNA mène des actions régulières auprès des contrôleurs sur la base de retours d'expérience et de formations continues. D'un point de vue technique, le déploiement récent du *Datalink* (système de communication numérique sol-bord pour suppléer la communication radio entre pilotes et contrôleurs) a notamment apporté des avancées significatives pour sécuriser le contrôle aérien tout en développant sa capacité. Il permet ainsi de transmettre des informations par liaison de données pour modifier le cap, la vitesse, l'altitude des aéronefs et opérer leur transfert entre secteurs aériens et organismes de contrôle.

OBJECTIF 2**Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien****INDICATEUR 2.1****Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols	%	3,25	3,26	2,96	3,20	3,24	-

Commentaires techniquesSource : DSNA

Mode de calcul de l'indicateur: Cet indicateur mesure le supplément (exprimé en pourcentage) de distance parcourue par vol dans l'espace aérien français. En cela, il mesure à la fois les rallongements constatés à l'intérieur des frontières nationales mais aussi ceux générés par les interfaces avec les pays voisins. Les phases d'approche, de décollage et d'atterrissage sont exclues du calcul de l'indicateur.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les prévisions et les cibles sont issues du plan de performance 2015-2019 (RP2) qui fixe les objectifs pour le FABEC (bloc fonctionnel comprenant les espaces aériens d'Allemagne, du Benelux, de la Suisse et de la France). Il convient de noter que l'efficacité horizontale, bien qu'en évolution positive en 2019, s'est stabilisée au-dessus de 3,2% depuis quelques années dans l'attente des prochaines évolutions technologiques.

OBJECTIF 3**Améliorer la ponctualité des vols****INDICATEUR 3.1****Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Pourcentage de vols retardés pour cause ATC	%	11	14	<12	<12	14	<12
Retard ATC moyen par vol contrôlé	minutes	1,12	1,9	<1	1,6	1,3	<1

Commentaires techniques**Pourcentage de vols retardés pour cause ATC :**Source des données: observatoire des transports aériens (publication DGAC – site développement durable)Mode de calcul de l'indicateur: [nombre de vols retardés de plus de 15 minutes pour cause ATC] divisé par [nombre total de vols retardés de plus de 15 minutes]**Retard ATC moyen par vol contrôlé :**Source des données: EurocontrolMode de calcul de l'indicateur: [temps cumulé des retards générés par les services de contrôle aérien français (En-route et aérodrome)] divisé par [Nombre total de vols contrôlés]

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ANALYSE DES RÉSULTATS

En 2019, le retard moyen par vol a diminué de 30% par rapport à 2018. Le dispositif de gestion des flux aériens européens en période de forte charge et une gestion plus optimisée du temps de travail des contrôleurs aériens ont contribué à ce résultat, dans un contexte de nouvelle hausse du trafic et de perturbations de fin d'année. On notera en particulier une panne du système de messagerie aéronautique de la DSNA le 1^{er} septembre 2019 ayant amené à annuler de nombreux vols, ainsi que des perturbations des communications opérationnelles dues aux conditions météorologiques dans le Sud-est le 15 novembre 2019.

Les mouvements sociaux à l'échelle nationale de la fin 2019 ont également impacté les chiffres de la ponctualité ce qui n'a pas permis d'atteindre les cibles prévues au projet annuel de performance

OBJECTIF 4

Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne

INDICATEUR 4.1

Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux France	€	67.07	63,61	60,94	60,95	60,81	-
Taux moyen États limitrophes	€	74.67	71,36	69,9	66,22	66,11	-
Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France	€	-7,60	-7,75	-8,96	-5,27	-5,30	-
Taux RSTCA métropole	€	177,69 zone 1 / 222,28 zone 2	174,62 zone 1 / 217,21 zone 2	172,30 zone 1 / 212,41 zone 2	172,3 zone 1 / 212,41 zone 2	172,30 zone 1 / 212,41 zone 2	-

Commentaires techniques

Mode de calcul: taux unitaire de route français - taux unitaire de route moyen des États limitrophes. Le taux unitaire «En-Route» moyen de ces États correspond à la moyenne des taux unitaires pondérés par le trafic fixé.

Commentaires: Les sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Suisse, Espagne continentale et Italie. Les cinq autres États membres du Fabec à part la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

NB : La Belgique et le Luxembourg constituent une même zone tarifaire pour les services «En-Route», ils ont donc un taux unitaire «En-Route» commun. À noter que le taux moyen des États limitrophes constitue une information et non une cible.

INDICATEUR 4.2

Évolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Evolution du coût unitaire de route français	%	-3*	0,6*	<0		-0,3*	<0
Evolution du coût unitaire de RSTCA métropole	%	-0,9*	0,6*	<0		-3,5*	<0

Commentaires techniques

* Données provisoires. Les données ne sont disponibles que fin n+1.

Source des données : DSNA

Mode de calcul de l'indicateur : Le coût unitaire des services de navigation aérienne en métropole est calculé à partir des coûts totaux après déduction du coût des VFR (*Visual Flight Rules* – vols à vue NDLR).

Le coût unitaire d'une prestation est obtenu en divisant le coût total de la prestation par le nombre d'unités de services totales.

L'évolution annuelle des coûts unitaires des différentes prestations est obtenue en rapportant les coûts unitaires de l'année n aux coûts unitaires de l'année n-1.

L'évolution moyenne du coût unitaire des unités de services de navigation aérienne est la moyenne des évolutions des coûts unitaires des différentes prestations pondérées par les assiettes respectives de ces prestations pour l'année considérée.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne

En 2019, le taux unitaire "En-route" de la DSNA reste compétitif par rapport à ses voisins même si certains ont baissé sensiblement leur taux depuis 2018 dans le cadre de la stratégie européenne de baisse des coûts des prestataires de navigation aérienne.

Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

En 2019, l'évolution des coûts s'est inscrite à la baisse, démontrant la capacité de la DSNA à maîtriser ses coûts, grâce à l'effort d'investissement et à l'augmentation de la productivité du prestataire de service de navigation aérienne.

OBJECTIF 5

Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances

INDICATEUR 5.1

Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique.	%	37**	38*	38	37	37*	37

Commentaires techniques

* Données provisoires. Les données ne sont disponibles que fin n+1.

Source des données : DSNA

Mode de calcul : Produit des redevances outre-mer divisé par coûts outre-mer.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les recettes issues des redevances de navigation aérienne Outre-Mer augmentent depuis 5 ans (48 millions d'euros en 2019 contre 42 millions d'euros en 2015) grâce notamment à la modernisation des outils de facturation, à la centralisation de la gestion des redevances de navigation aérienne Outre-Mer ainsi qu'à la mise en place d'une politique tarifaire incitative en Polynésie française et à une hausse du trafic dans certains Outre-Mer. Le taux de couverture reste néanmoins stable en raison de l'évolution des coûts.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

RÉCAPITULATION SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	304 623 059	411 132 124	4 000 000	304 723 059	397 833 462	4 000 000
Achats et services extérieurs	85 766 059	190 423 880	4 000 000	85 866 059	172 687 004	4 000 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	72 000	77 492		72 000	87 750	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	216 285 000	219 505 092		216 285 000	223 932 313	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	2 500 000	1 125 660		2 500 000	1 126 395	
Section des opérations en capital	267 600 000	213 836 600	45 270 000	267 500 000	180 515 415	45 270 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	267 600 000	213 836 600	45 270 000	267 500 000	180 515 415	45 270 000
Total	572 223 059	624 968 724	49 270 000	572 223 059	578 348 877	49 270 000

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Sections	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	246 923 059	305 676 350	4 000 000	245 123 059	301 832 052	4 000 000
Section des opérations courantes	240 123 059	305 238 162	4 000 000	240 123 059	301 468 423	4 000 000
Section des opérations en capital	6 800 000	438 188		5 000 000	363 629	
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	325 300 000	319 292 374	45 270 000	327 100 000	276 516 825	45 270 000
Section des opérations courantes	64 500 000	105 893 962		64 600 000	96 365 039	
Section des opérations en capital	260 800 000	213 398 412	45 270 000	262 500 000	180 151 786	45 270 000
Total	572 223 059	624 968 724	49 270 000	572 223 059	578 348 877	49 270 000

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2018	Prévues en LFI pour 2019	Ouvertes en 2019	Ouverts en 2018	Prévus en LFI pour 2019	Ouverts en 2019
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	40 968 248	49 270 000	45 485 606	40 968 248	49 270 000	45 485 606
Total	40 968 248	49 270 000	45 485 606	40 968 248	49 270 000	45 485 606

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT D'ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2019		1 177 220		1 177 220				
04/2019		103 423		103 423				
06/2019		617 955		617 955				
07/2019		1 201 447		1 201 447				
08/2019		280 896		280 896				
10/2019		165 826		165 826				
11/2019		116 068		116 068				
Total		3 662 835		3 662 835				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FONDS DE CONCOURS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
05/2019		5 361 874		5 361 874				
08/2019		5 108 828		5 108 828				
10/2019		3 670 009		3 670 009				
11/2019		27 282 060		27 282 060				
01/2020		400 000		400 000				
Total		41 822 771		41 822 771				

Navigation aérienne

Programme n° 612 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

ARRÊTÉS DE REPORT DE FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
26/02/2019		6 343 128		6 343 128				
Total		6 343 128		6 343 128				

ARRÊTÉS DE REPORT DE TRANCHES FONCTIONNELLES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
08/02/2019		34 862 058						
Total		34 862 058						

ARRÊTÉS DE REPORT HORS TRANCHES FONCTIONNELLES ET HORS FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
11/03/2019				4 787 182				
Total				4 787 182				

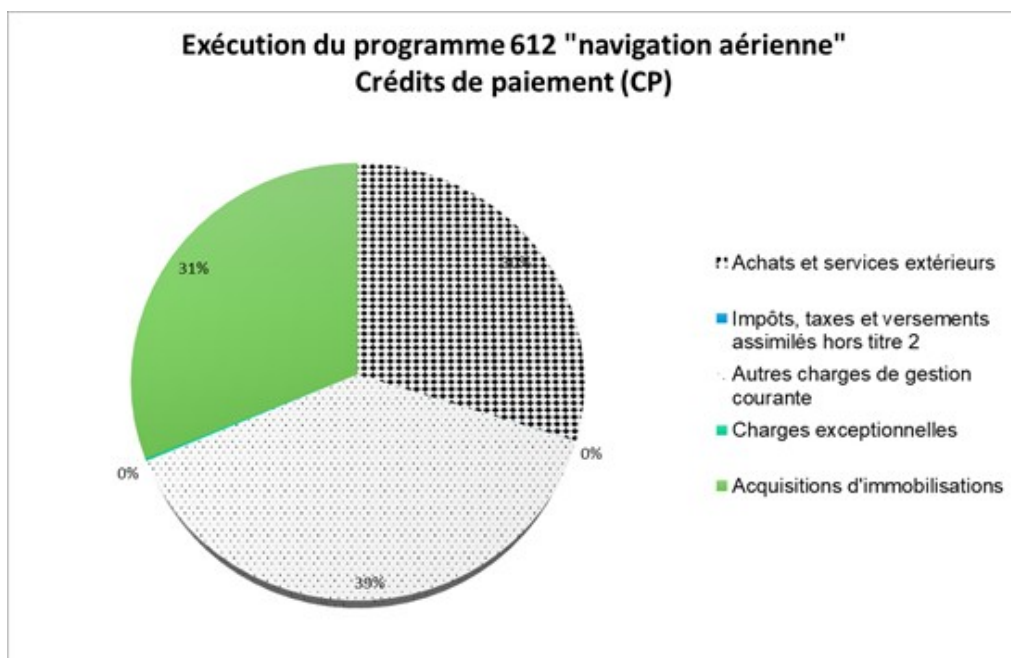
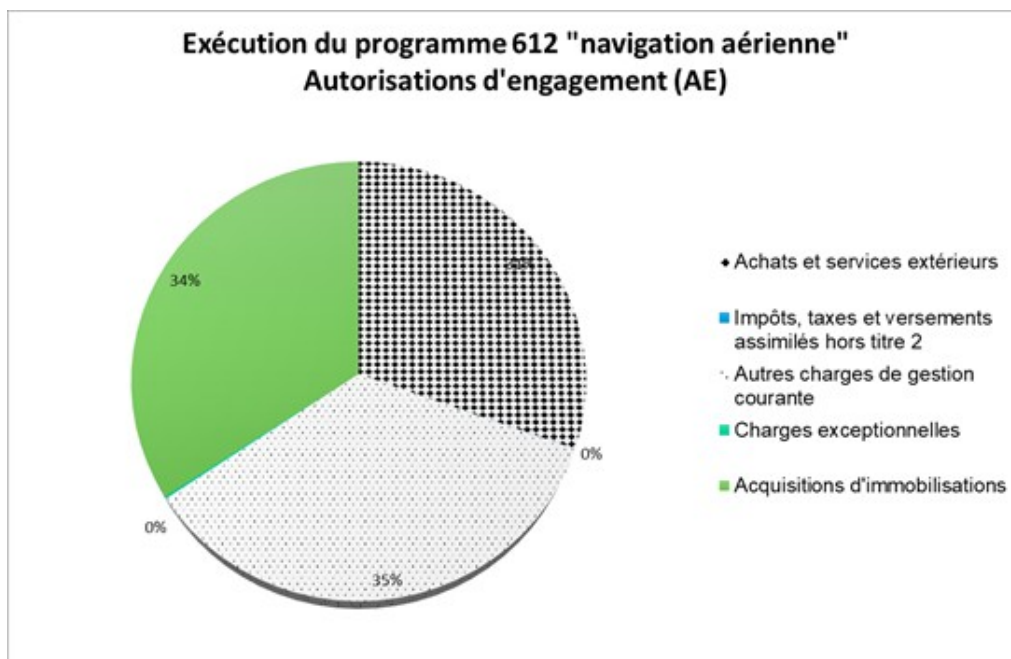
TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		86 690 792		56 615 916				

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

SYNTHÈSE



DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

En 2019, les dépenses de fonctionnement (dont fongibilité et hors organismes extérieurs) représentent en AE et en CP un taux de dépenses globales d'environ 31 % (contre environ 29 % des AE et 28 % des CP consommés en 2018). Elles correspondent aux dépenses opérationnelles nécessaires à la production et à la qualité des services rendus de contrôle aérien.

Le montant budgété en 2019 était de 87,8 M€ en AE et en CP alors que l'exécution est d'environ 194,15 M€ en AE et de 177,84 M€ en CP. La différence, d'environ 90 M€ en CP s'explique par la fongibilité entre des crédits budgétés en titre 5 qui ont été imputés en gestion en titre 3. En effet, ces crédits correspondent à des dépenses dites de « titre 3 techniques », car directement associées aux dépenses d'investissement.

Cette fongibilité du titre 5 vers le titre 3 correspond aux postes suivants :

- Prestations de service (assistance à maîtrise d'ouvrage, en particulier pour le maintien en conditions opérationnelles, expertise, formation technique, compléments à des liaisons de télécommunication), pour environ 80% du total ;
- Petits équipements (câblage, serveurs ou logiciels sur étagère à moins de 10 K€/unité), pour le solde, soit 20% du total.

ORGANISMES EXTÉRIEURS

Pour l'année 2019, les dépenses prévues ont été légèrement supérieures aux crédits accordés en LFI (moins de 1 % en AE et 1,7 % en CP), en raison d'une légère sous-estimation de l'évaluation des protocoles financiers Eurocontrol Route et Aéroports Bâle-Mulhouse. La baisse du montant de la convention avec Aéroports de Paris (-7 %) résulte de travaux réalisés moins importants que prévus. Au total, la dépense relative aux organismes extérieurs s'est élevée à 216,92 M€ en AE et 219,93 M€ en CP. L'écart final en AE s'explique par un léger surabondamment les années précédentes sur la ligne Eurocontrol route.

Pour rappel, les paiements 2019 aux organismes extérieurs sont les suivants :

Organismes extérieurs	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	LFI 2019	Exécution 2019	LFI 2019	Exécution 2019
Aéroport de Bâle-Mulhouse	1 100 000	1 485 840	1 100 000	1 485 840
Aéroports de Paris	16 500 000	15 327 461	16 500 000	15 321 725
Eurocontrol Route	62 589 000	63 616 419	62 589 000	66 655 363
Météo France	85 550 000	85 550 000	85 550 000	85 550 000
Zone déléguée de Genève (Skyguide)	44 125 000	44 126 471	44 125 000	44 126 471
Zone déléguée de Jersey	6 386 000	6 385 750	6 386 000	6 385 750
Autres prestataires enregistrés comme organismes extérieurs		430 000		404 823
Total	216 250 000	216 921 941	216 250 000	219 929 972

La ligne des « Autres prestataires enregistrés comme organismes extérieurs » recoupe les montants suivants : Skeyes – Belgocontrol (90 k€ en AE et 167 k€ en CP), *Civil Air Navigation* (184 k€ en AE et 92 k€ en CP), SNC – Lavalin Aéroport d'Auxerre (10 k€ en AE et en CP), le Syndicat mixte de gestion aérodrome Le Puy Lourdes (11 k€ en AE), et la Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense (136 k€ en AE et en CP).

Ces montants n'avaient pas été budgétés sur la nature de dépense organismes extérieurs en 2019 mais sur les prestations de services. Il s'agit donc d'une erreur d'imputation qui n'est pas amenée à se renouveler.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le programme d'investissement de la DSNA est organisé en 12 portefeuilles regroupant les programmes, projets et activités qui les constituent pour répondre à plusieurs objectifs : d'abord faciliter le pilotage stratégique du programme d'investissement, ensuite assurer la lisibilité des démarches de transformation, enfin améliorer la maîtrise budgétaire, RH et des plannings, consolider le pilotage des risques et mieux éclairer et partager les arbitrages. L'exécution du programme d'investissement de la DSNA est ainsi présentée et déclinée par portefeuille dans le tableau ci-dessous.

Exécution du programme d'investissement (titre 5) de la DSNA en 2019 (présentation par portefeuille et en M€)

	AE	CP
01. Systèmes Centraux ATS En Route et TMA	40,88	41,15
02. Infrastructures et Systèmes Outre-Mer	4,02	4,21
03. infrastructures de Communication	24,76	17,62
04. Outils Opérationnels En-Route	58,79	62,30
05. Outils Opérationnels TMA & Aéroports	25,44	9,44
06. Outils Collaboratifs Réseau (Network)	6,14	6,18
07. Organisation de l'Espace Aérien	0,00	0,00
08. Infrastructures de Navigation	5,82	3,34
09. Infrastructures de Surveillance	9,49	2,65
10. Génie Civil & Installations	30,69	27,33
11. Transformation Digitale & Innovation	6,44	5,33
12. Transformation Managériale	1,33	0,96
Total général	213,84	180,51

Analyse de la consommation de CP en 2019

L'année 2019 a occasionné une consommation de 180,15 M€ en CP, significativement en deçà de la prévision affichée. Les principales sous-consommations concernent les portefeuilles 5, 3, 8 et 9. Ces écarts ont plusieurs de causes, en fonction du type de programme, projet ou activité :

- écart dû à un retard dans un projet : la livraison d'une prestation prévue en cours d'année est décalée, le paiement est repoussé à l'année suivante voire au-delà (si le retard est plus important) ;
- écart dû à un décalage entre AE et CP : la plupart des projets en cours de montée en puissance génèrent dans cette phase plus d'AE que de CP. C'est notamment le cas pour le programme SYSAT et ceci explique la différence entre AE et CP 2019 pour le portefeuille 05 Outils Opérationnels TMA & Aéroports ;
- engagements en fin d'année : beaucoup de dépenses engagées en fin d'année font l'objet d'un paiement en début d'année suivante. Dans ce cas, les CP seront effectivement dépensés l'année suivante.
- facturation tardive : certains fournisseurs ont tendance à facturer des prestations en fin d'année. Cela représente un risque d'augmentation des charges à payer sur l'année suivante.

Une réflexion est en cours pour enclencher une transition vers une gestion pluriannuelle et différenciée entre AE et CP pour les grandes opérations d'investissements de la DSNA.

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Fonds de concours

Sur une prévision de 46,83 M€ de fonds de concours prévus en LFI 2019 pour la participation aux projets aéronautiques européens et de tiers aux études et travaux de la navigation aérienne, 41,823 M€ ont fait l'objet d'ouverture de crédits au titre de l'exercice.

L'agence *Innovation and Networks Executive Agency* (INEA) a versé 35,9 M€ au titre des projets suivants : 27,2 M€ pour Coflight, 4-Flight et SYSAT, 5,0 M€ pour N-VCS (New Voice Communication) et 3,746 M€ pour 4-Flight, AMAN (Arrival Management), DeMAN (Departure Management) et iAPOC (initial AirPort Operational Centre).

L'autre projet d'envergure concerne Coflight avec 5,206 M€ de fonds de concours reçus de l'opérateur italien « ENAV » avec lequel ce programme est conduit en coopération. Il s'agit du marché de développement du futur logiciel de traitement des données de vol lancé en 2003. La DSNA paye les fournisseurs et récupère par le biais du fonds de concours les dépenses qui sont imputables à l'ENAV. Ce fonds de concours a fait l'objet de plusieurs versements perçus par la direction de la technique et de l'informatique. Les fonds perçus sur les autres projets pour un montant global de 270 000 € proviennent de diverses collaborations avec les partenaires européens tels qu'Eurocontrol, ADP, DFS. Enfin 400 000€ concernant un projet de balises ont été perçus fin 2019 et rattachés budgétairement début 2020.

A ces fonds de concours parvenus en 2019, s'ajoutent les fonds de concours reportés des années antérieures pour un montant de 6,343 M€.

Au total, les fonds de concours ouverts en 2019 (y compris les reports) s'élèvent à 48,166 M€ en AE et en CP.

En 2019, deux audits externes (qui impliquent la vérification des certificats d'audits transmis par la DSNA) portant sur les fonds européens ont été lancés sur demande de la Commission européenne dans le cadre de la gestion des aides européennes. Ils ont été réalisés par deux prestataires externes : KPMG et INEA:

- KPMG : audit concernant le programme SESAR 2020-H2020 ; quatre projets (PJ 28 IAO ; PJ01 EAD, PJ03b SAFE et PJ 10 PROSA) ont été audités du 21 au 23 janvier 2019. Ils cumulent des coûts éligibles à hauteur de 1 820 M€ sur la période RP1 (2016-2017) ;
- INEA : concernant le CEF 2014-SDM projet 2014-EU-TM-0136-M relatif à « l'Interim Payment (2016-2017) » pour un montant total de coûts éligibles de 129, 611 M€. L'audit a eu lieu du 18 au 20 février 2019.

Les audits ont eu lieu à la DTI à Toulouse car les auditeurs vérifient sur pièces et demandent à voir les marchés, les factures et justificatifs de paiement (SIF) ainsi que l'application utilisée pour comptabiliser les heures sur le projet (ACTITIME). DSNA-EC contribue en tant que de besoin notamment sur la partie RH (arrêté de nomination, salaires, etc...). Ces audits se sont terminés, les comptes ont été validés.

Attributions de produits

Sur 2,44 M€ d'évaluation d'attributions de produits prévus en LFI 2019, 3,66 M€ ont fait l'objet d'ouverture de crédits au titre de l'exercice.

L'on compte notamment parmi ces crédits :

- 0,6 M€ de vente de documentation et de prestations par le service de l'information aéronautique (SIA) ;
- 0,37 M€ au titre de la participation à la maintenance logistique pour la société Vitrosicet ;
- 0,2 M€ de vente de biens mobiliers.

Consommation

Sur l'ensemble de ces crédits ouverts, le P612 a consommé près de 49,6 M€ en AE et 4,7 M€ en CP.

Ce niveau s'explique notamment par un rattachement tardif de certains crédits. Ainsi, 70 % des fonds de concours et des attributions de produits du programme 612 ont été rattachés sur le dernier trimestre 2019. Un rattachement de 27,3 M€, représentant ainsi plus de la moitié des rattachements constatés en 2019, a eu lieu par arrêté du 18 novembre ; un autre rattachement de 0,4 M€ a eu lieu durant la période transitoire et a été rattaché à l'exercice 2019 par un arrêté du 7 janvier 2020. Malgré ces dates tardives, la DSNA s'est mise en mesure de procéder à la majorité des engagements correspondants sur l'exercice 2019 ; en revanche, les paiements n'ont pas pu intervenir la même année, justifiant un niveau élevé de reports sur 2020.

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

1. PROGRAMME 4-FLIGHT

OBJET : FUTUR SYSTÈME DE CONTRÔLE AÉRIEN POUR LES CRNA.

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	370,12	309,50	51,88	75,72	103,20	83,60	65,57	48,80	60,22	65,57	77,60	68,00	186,98	247,61	850,00	850,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	370,12	309,50	51,88	75,72	103,20	83,60	65,57	48,80	60,22	65,57	77,60	68,00	186,98	247,61	850,00	850,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	582,90	850,00	+45,82 %
Durée totale en mois	180	216	+20,00 %

L'avancement du programme 4 Flight en 2019 a permis de valider un jalon important donnant le lancement des premières étapes du processus de formation des contrôleurs aériens en vue de la mise en service du produit dans les centres de Reims et d'Aix. Le comité de surveillance a approuvé l'affermissement des tranches conditionnelles du contrat Thalès.

D'un point de vue budgétaire, l'année 2019 voit une consommation de CP plus forte que prévue et inférieure en AE. Le programme 4-Flight, de par son importance stratégique et le fait qu'il est entré dans sa phase finale en 2019, fait l'objet d'un suivi stratégique, tactique et budgétaire renforcé, en particulier le pilotage des risques sur trois domaines clés : les interfaces techniques du système, le contrat et l'engagement de l'industriel Thalès et enfin la transition opérationnelle incluant en particulier la transformation des qualifications des contrôleurs aériens. Cela conduit à ajuster très régulièrement sa trajectoire de dépenses en fonction du pilotage des plans d'actions mis en place pour maîtriser les risques du programme tout en veillant à maintenir d'une part l'engagement sur le coût prévisionnel final du programme et d'autre part le montant du contrat avec l'industriel Thalès pour la mise en service dans les centres pilotes (Aix, Reims et Athis-Mons).

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

2. PROGRAMME COFLIGHT**OBJET : FUTUR SYSTÈME DE TRAITEMENT DES PLANS DE VOL EN 3D.**

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	241,53	218,82	30,76	23,90	15,39	25,85	26,40	23,80	24,18	26,52	26,10	23,69	65,12	84,30	403,08	403,08
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	241,53	218,82	30,76	23,90	15,39	25,85	26,40	23,80	24,18	26,52	26,10	23,69	65,12	84,30	403,08	403,08

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	175,10	403,08	+130,20 %
Durée totale en mois	156	276	+76,92 %

Le programme Coflight a livré les versions prévues en 2019 et permet de poursuivre la trajectoire vers la mise en service de 4Flight comme prévue. En ce qui concerne le Coflight *Cloud Service (CCS)* le dernier incrément a été livré en 2019 comme planifié, la préparation des phases suivantes est lancée et les accords de partenariats sont prévus mi-2020 (signature d'un contrat pour un premier service rendu par la DSNA pour le prestataire suisse de navigation aérienne Skyguide).

3. SYSAT**OBJET : FUTUR SYSTÈME DE CONTRÔLE AÉRIEN POUR LES APPROCHES ET LES TOURS DE CONTRÔLE EN MÉTROPOLE.**

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	13,58	8,96	7,53	4,88	14,25	7,20	33,20	29,40	28,38	12,61	6,30	26,00	359,96	370,35	430,00	430,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	13,58	8,96	7,53	4,88	14,25	7,20	33,20	29,40	28,38	12,61	6,30	26,00	359,96	370,35	430,00	430,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	500,00	430,00	-14,00 %
Durée totale en mois	228	202	-11,40 %

Général

L'année 2019 a vu la consolidation des projets pour le groupe 1, que ce soit pour SOL@CDG, eTWR@ORY ou SIMU, l'ajustement de l'organisation du programme et une revue approfondie du cas d'affaire pour le groupe 2 ayant conduit à décider de réorienter le programme pour le périmètre du groupe 2 (aéroports métropolitains hors région parisienne). La nouvelle stratégie pour le Groupe 2 s'appuie sur une architecture technique ouverte, orientée services et modulaire. La procédure de passation de l'accord-cadre SYSAT groupe 2 a en conséquence été déclarée sans suite.

Le dernier trimestre 2019 a permis de préciser la feuille de route opérationnelle du programme réorienté et de confirmer la faisabilité de l'architecture. Une première version d'un cas d'affaire préliminaire actualisé du groupe 2 a été présenté le 23 janvier 2020 confirmant la faisabilité de la stratégie.

D'un point de vue budgétaire on constate une sous-exécution pour SYSAT en 2019 principalement due à deux facteurs :

- des retard du groupement d'industriels SAAB/CS titulaire du contrat pour le déploiement du système sur le périmètre du groupe 1 ont conduit à reporter des paiements d'octobre 2019 à mars 2020.
- les CP 2019 correspondent à une partie de la réalisation de commandes sur les années 2017, 2018, 1er semestre 2019, et aux avances payées sur les commandes du 2ème semestre 2019. La montée en puissance du groupe 2 en 2019 a induit la consommation d'AE qui se traduiront par des consommations de CP en 2020 et 2021.

Les tranches 2 et 3 du programme SYSAT groupe 2 font partie des opérations choisies pour mener une expérimentation de gestion en AE différents de CP dont le but est d'affiner les prévisions en AE et en CP de façon décorrélée afin d'éviter une sous-consommation de CP telle que constatée en 2019.

4. PROGRAMME DATA LINK

OBJET : MODERNISATION TECHNIQUE DE LIAISON AIR/SOL.

Année de lancement du projet	2006
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	25,22	24,19	3,06	1,75	1,58	2,06	1,34	1,68	1,38	1,95	0,74	1,28	1,38	2,13	33,36	33,36
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	25,22	24,19	3,06	1,75	1,58	2,06	1,34	1,68	1,38	1,95	0,74	1,28	1,38	2,13	33,36	33,36

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	27,10	33,36	+23,10 %
Durée totale en mois	168	204	+21,43 %

L'année 2019 a permis de finaliser la mise en service de la surveillance Mode S (couverture minimale) dans les 5 centres en route. Pour ce qui est des approches, la mise en service de la surveillance enrichie à CDG a débuté en 2019 (mise en service début 2020). Cela permet aux contrôleurs aériens de disposer d'informations complémentaires « descendantes » de l'ordinateur de bord de l'avion (vitesse sol, niveau de vol sélectionné par le pilote). Une étude a été lancée afin d'élaborer le concept opérationnel d'utilisation de la surveillance enrichie pour les autres approches dans le cadre de SYSAT.

La partie dialogue Pilote-Contrôleur par Datalink a fait l'objet d'une mise en service complète (FOC) à Bordeaux et Brest, à l'exception d'une fonctionnalité résiduelle dite « pilot request » qui sera mise en service en 2021. Pour les autres centres le service est également déployé mais de façon partielle (IOC), permettant une interopérabilité avec les espaces aériens adjacents.

D'un point de vue budgétaire, aucune difficulté d'exécution n'a été constatée pour ce programme qui arrive bientôt à son terme.

5. PROJET SEAFLIGHT

OBJET : FUTUR SYSTÈME DE CONTRÔLE AÉRIEN EN OUTRE-MER (ANTILLES-GUYANE).

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	11,28	10,00	4,38	1,50	1,21	1,47	1,92	1,67	2,04	2,60	2,45	2,04	8,64	12,39	30,00	30,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	11,28	10,00	4,38	1,50	1,21	1,47	1,92	1,67	2,04	2,60	2,45	2,04	8,64	12,39	30,00	30,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	26,00	30,00	+15,38 %
Durée totale en mois	180	180	0,00 %

Le programme Seaflight se poursuit selon le planning prévu. D'un point de vue budgétaire l'exécution 2019 est cohérente avec la prévision voire légèrement supérieure pour ce qui est des CP sans que cela ne modifie le coût prévisionnel total prévu.

6. PROJET NVCS**OBJET : FUTUR SYSTÈME DE COMMUNICATIONS VOCALES DES CRNA.**

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	29,79	10,24	12,10	9,83	4,38	9,58	13,27	12,26	13,47	7,02	8,70	11,61	42,40	62,56	110,84	110,84
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	29,79	10,24	12,10	9,83	4,38	9,58	13,27	12,26	13,47	7,02	8,70	11,61	42,40	62,56	110,84	110,84

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	104,00	110,84	+6,58 %
Durée totale en mois	198	180	-9,09 %

La sous-exécution en CP en 2019 s'explique par des retards pris par les industriels Fréquentis et CS. Ceci a eu pour conséquence la non-atteinte de certains jalons et livrables. Le décalage de ces jalons et livrables entraîne de facto le décalage du paiement des CP correspondants à 2020.

Cette sous-exécution en 2019 ne modifie pas la prévision du coût prévisionnel final pour cette opération.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

7. PROJET CATIA**OBJET : MODERNISATION DES LIAISONS RADIO-TÉLÉPHONE (CENTRES D'APPROCHE).**

Année de lancement du projet	2020
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,20	0,28	0,50	0,40	0,53	12,50	2,82	23,62	33,39	36,94	36,94
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,20	0,28	0,50	0,40	0,53	12,50	2,82	23,62	33,39	36,94	36,94

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	36,94	36,94	0,00 %
Durée totale en mois	60	60	0,00 %

L'année 2019 est une année de lancement pour le projet CATIA ce qui n'appelle pas de commentaire particulier quant à son exécution budgétaire.

8. PROJET ATC TOOLS**OBJET : NOUVEAUX OUTILS AVANCÉS DES CONTRÔLEURS AÉRIENS.**

Année de lancement du projet	2019
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,12	0,63	0,29	1,00	0,64	7,87	8,57	9,50	9,50
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,12	0,63	0,29	1,00	0,64	7,87	8,57	9,50	9,50

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	9,50	9,50	0,00 %
Durée totale en mois	72	72	0,00 %

Le projet ATC Tools suit son cours en cohérence avec la mise en service de 4 Flight prévue en 2023. L'exécution budgétaire 2019 concernant cette opération n'appelle pas de commentaire particulier.

9. PROJET HOLOGARDE**OBJET : PROTECTION CONTRE L'INTRUSION DES DRONES (TEST SUR PARIS).**

Année de lancement du projet	2019
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,10	1,30	4,32	0,14	0,50	3,00	0,88	2,56	5,70	5,70
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,10	1,30	4,32	0,14	0,50	3,00	0,88	2,56	5,70	5,70

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	5,70	5,70	0,00 %
Durée totale en mois	36	36	0,00 %

Les dépenses prévues en 2019 ont été en partie décalées sur 2020 pour tenir compte de l'avancement de l'expérimentation.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

10. PORTEFEUILLE NETWORK COLLABORATIVE SERVICE**OBJET : OPTIMISATION DES CAPACITÉS AÉROPORTUAIRES ET DE LA GESTION DU RÉSEAU DES ROUTES (CDM).**

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET**Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	22,59	21,00	6,83	4,20	4,28	6,81	6,60	5,82	7,16	6,52	7,50	7,06	35,94	38,71	84,30	84,30
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	22,59	21,00	6,83	4,20	4,28	6,81	6,60	5,82	7,16	6,52	7,50	7,06	35,94	38,71	84,30	84,30

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	120,00	84,30	-29,75 %
Durée totale en mois	204	180	-11,76 %

Ce portefeuille est pilote dans le cadre de la mise en place de la gestion par portefeuille à la DSNA. Les différents livrables prévus en 2019 ont été livrés conformément au planning et d'un point de vue budgétaire on constate une exécution conforme globalement à la prévision. Le coût prévisionnel final pour ce portefeuille reste stable depuis son actualisation.

11. PROGRAMME AIM+SEPIA**OBJET : NOUVEAU SYSTÈME DE FOURNITURE DE DOMAINES AÉRONAUTIQUES NUMÉRIQUES.**

Année de lancement du projet	2017
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2016 et années précédentes		2017 Exécution		2018 Exécution		2019 Prévision		2019 Exécution		2020 Prévision PAP 2020		2021 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	2,13	0,30	2,10	1,95	5,20	2,72	2,79	3,25	6,01	3,38	6,97	11,12	20,00	20,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	2,13	0,30	2,10	1,95	5,20	2,72	2,79	3,25	6,01	3,38	6,97	11,12	20,00	20,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	20,00	20,00	0,00 %
Durée totale en mois	120	120	0,00 %

On constate pour ce programme un niveau d'engagement en deçà des prévisions pour 2019. Ceci est causé par des retards de notification de certains marchés, sans que cela ait d'impact sur le coût prévisionnel final.

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

AE 2019	CP 2019
AE ouvertes en 2019 * (E1) 658 913 851	CP ouverts en 2019 * (P1) 628 838 975
AE engagées en 2019 (E2) 624 968 724	CP consommés en 2019 (P2) 578 348 877
AE affectées non engagées au 31/12/2019 (E3) 35 282 288	dont CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 185 940 330
AE non affectées non engagées au 31/12/2019 (E4 = E1 - E2 - E3) 0	dont CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 392 408 547

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 brut (R1) 273 968 444				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018 (R2) -10 346 639				
Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 net (R3 = R1 + R2) 263 621 805	–	CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 185 940 330	=	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R4 = R3 - P3) 77 681 475
AE engagées en 2019 (E2) 624 968 724	–	CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 392 408 547	=	Engagements 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R5 = E2 - P4) 232 560 177
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R6 = R4 + R5) 310 241 652
				Estimation des CP 2020 sur engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) 139 608 743
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2020 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2019 (P6 = R6 - P5) 170 632 909

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2019 + reports 2018 + mouvements réglementaires + FDC + ADP + fongibilité asymétrique + LFR

L'augmentation de 36,27 M€ de restes à payer entre 2018 et 2019 s'explique par des engagements en fin d'année conséquents. Ainsi, plus de 25% des AE consommées en 2019 l'ont été au second semestre. Les prestations sur ces engagements n'ont donc été entièrement exécutées, et de ce fait n'ont pas été payées. Ces restes à payer sont donc reportés sur les consommations en CP de l'année 2020.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

Action 01

Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	240 123 059	305 238 162	4 000 000	240 123 059	301 468 423	4 000 000
Achats et services extérieurs	21 266 059	84 529 918	4 000 000	21 266 059	76 321 965	4 000 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	72 000	77 492		72 000	87 750	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	216 285 000	219 505 092		216 285 000	223 932 313	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	2 500 000	1 125 660		2 500 000	1 126 395	
Section des opérations en capital	6 800 000	438 188		5 000 000	363 629	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	6 800 000	438 188		5 000 000	363 629	
Total	246 923 059	305 676 350	4 000 000	245 123 059	301 832 052	4 000 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

L'exécution 2019 s'élève à **84,5 M€ en AE et 76,3 M€ en CP** (LFI 2019 : **21,3 M€ en AE et CP**). L'écart important sur cette ligne s'explique principalement par :

- l'intégration d'une partie des crédits consacrés aux prestations de service. Auparavant l'ensemble de ces crédits étaient répartis de façon inégale sur les deux domaines fonctionnels. Pour plus de cohérence, il a été décidé d'inclure l'ensemble de ces dépenses liées à l'investissement sur l'action 2. Au sein de l'action 1, les dépenses comptabilisées sont celles relatives aux prestations de soutien à l'activité des services, ainsi que des prestations de soutien pour le maintien en conditions opérationnelles de systèmes qui seront remplacés à terme. **Elles sont estimées à 58,5 M€ en AE et 52,4 M€ en CP pour l'année 2019.**
- l'augmentation des dépenses d'activités de recherche et sauvetage, à hauteur de **2,5 M€ en AE et 2,7 M€ en CP (LFI 2019 : 1,4 M€ en AE et CP)**. Cette forte augmentation est liée à plusieurs catastrophes aériennes, notamment l'accident d'un Mirage 2000 de l'armée de l'air dans le Jura (500 000 euros, du 9 au 11 janvier 2019), le crash de l'avion du footballeur Emilio Sala (240 000 euros, du 21 au 24 janvier) et l'accident d'un hélicoptère de la sécurité civile dans le Var en décembre 2019. Par ailleurs, plusieurs accidents aéronautiques sont survenus sur le territoire français et ont nécessité une mobilisation humaine conséquente en recherche et sauvetage. Les 0,2M€ de différence en AE/CP s'expliquent par une opération menée fin 2018 qui n'a pu être payée en 2018 et dont le montant a été reporté en 2019.

- une sous-estimation des dépenses en maintien des compétences, de l'ordre de **9,8 M€ en AE et 9,1 M€ en CP (LFI 2019 : 8,9 M€ en AE et CP)** et de celles de déplacement, de l'ordre de **10,6 M€ en AE et en CP (LFI 2019 : 8 M€ en AE et CP)**.

Pour rappel, les déplacements se font dans le cadre des grands programmes de modernisation de la navigation aérienne, essentiellement vers Paris et Toulouse, à Bruxelles (Institutions européennes) voir au-delà pour la présence française dans les grandes rencontres mondiales. De plus, chaque année depuis 2012, la DSNA participe activement au Salon international de la navigation aérienne à Madrid - le World ATM Congress (WAC) – où la délégation française a un stand de présentation de ses grands programmes.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

L'exécution 2019 est de 0,08 M€ en AE et de 0,09 M€ en CP, contre un montant prévu de 0,72 M€ en AE et en CP. Une erreur de montant dans le PAP 2019 est à l'origine de cet écart : il était initialement programmé 0,072 M€ en AE et en CP.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Le montant des autres charges de gestion courante s'élève à 219,5 M€ en AE et 223,9 M€ en CP. Les postes les plus importants de dépenses sont les suivants :

- Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs représentent **216,9 M€ en AE et 219,7 M€ en CP** (LFI 2019 : 216,25 M€).
- Les dépenses de subvention se sont élevées à 0,031 M€ en AE et en CP (LFI 2019 : 0,035 M€ en AE et en CP). Elles concernent la participation de la DSNA à la Fédération Nationale des Radio Amateurs au service de la Sécurité Civile (FNRASEC), association qui a pour missions la participation à la recherche et à la localisation radiogoniométrique des balises en détresse activées dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en temps de paix ou dans le cadre des exercices de sécurité civile.
- Les autres dépenses, à hauteur de **2,5 M€ en AE et 3,9 M€ en CP**, portent essentiellement sur les autres charges de gestion courante (action sociale, études, carburant)

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les dépenses de réparations judiciaires s'élèvent à **0,6 M€ en AE et en CP**, inférieures aux prévisions de 2,5 M€. La sous-consommation est essentiellement due à l'affaire « Air Méditerranée ». En première instance la DSNA avait été condamnée à hauteur de 15 % du préjudice, charge annulée en appel. En 2019, le Conseil d'État a été saisi par ADP pour partager sa charge avec la DSNA à hauteur de 50 %.

■ ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

L'écart important entre la programmation et l'exécution des dépenses d'investissement s'explique par le changement d'imputation des opérations d'innovation, de cyber SI (système d'information), de SIG (système d'information géographique) et de simulation vers l'action 2, car la nature de ces dépenses relève davantage de l'exploitation et de l'innovation de la DSNA.

En conséquence, l'exécution 2019 des dépenses d'investissement en action 1 a été de **0,44 M€ en AE et 0,36 M€ en CP** pour les véhicules de liaison de la DSNA. En retraitant ce changement d'imputation, l'exécution reste relativement conforme aux prévisions.

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Action 02

Exploitation et innovation de la Navigation aérienne

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	64 500 000	105 893 962		64 600 000	96 365 039	
Achats et services extérieurs	64 500 000	105 893 962		64 600 000	96 365 039	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante						
Charges financières						
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	260 800 000	213 398 412	45 270 000	262 500 000	180 151 786	45 270 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	260 800 000	213 398 412	45 270 000	262 500 000	180 151 786	45 270 000
Total	325 300 000	319 292 374	45 270 000	327 100 000	276 516 825	45 270 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

L'exécution 2019 s'élève à **105,9 M€ en AE et 96,3 M€ en CP** (LFI 2019 : **64,5 M€ en AE et CP**). L'écart important sur cette ligne s'explique principalement par :

- une comptabilisation en fonctionnement des opérations d'investissement inférieures à 10 000 €, notamment pour les consommables informatiques liées aux investissements de la DSNA. Aussi, cette fongibilité du titre 5 au titre 3 est estimée à environ **38 M€ en AE et 30 M€ en CP**.
- l'augmentation des dépenses de fluides, qui ont représenté une dépense de **12,7 M€ en AE et 10,9 M€ en CP** (LFI 2019 : **9,4 M€ en AE et en CP**). L'augmentation des coûts a dépassé la prévision faite à 1,1 M€. Celle-ci s'explique notamment par l'augmentation du coût d'achat de l'électricité lié aux marchés interministériels et par la tarification de fourniture d'énergie par certains aéroports.
- L'augmentation des dépenses dite de logistique, à la charge de certains sites de la DSNA depuis 2018.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Exécution du programme d'investissement de la DSNA en 2019 par portefeuilles et par projets (en M€):

Portefeuille/Opérations	AE 2019	CP 2019	Ecart
01. Systèmes Centraux ATS En Route et TMA	40,88	41,15	0,27
COFLIGHT	19,36	23,09	3,73
CAUTRA	19,15	13,84	-5,31
Support centres	1,11	0,9	-0,21
DATA LINK	0,65	1,21	0,56

Portefeuille/Opérations	AE 2019	CP 2019	Ecart
Supervision	0,56	0,62	0,06
MCOR systèmes ATM opérationnels	0,05	0,87	0,82
Evolutions systèmes ATM opérationnels	0	0,62	0,62
MCO COFLIGHT	0	0	0
02. Infrastructures et Systèmes Outre Mer	4,02	4,21	0,19
EGR, équipements et installations SAC SEAC	2,17	1,79	-0,38
Modernisation SUR/ATM Outre Mer	1,85	2,42	0,57
Extension BT La Tontouta	0	0	0
Nouvelle Vigie St-Denis	0	0	0
Vigie Dzaoudzi	0	0	0
03. infrastructures de Communication	24,76	17,62	-7,14
Chaîne radio-téléphone commune du FAB/EC	11,27	5,52	-5,75
Modernisation des stations Air/Sol	5,63	6,45	0,82
Télécommunications et réseaux	3,92	3,35	-0,57
CSSIP - DIGIVOI	3,02	1,59	-1,43
Communications vocales	0,92	0,71	-0,21
CATIA	0	0	0
Liaisons de télécom. opérationnelles	0	0	0
04. Outils Opérationnels En-Route	58,79	61,93	3,14
4-FLIGHT	56,9	61,09	4,19
SWIM	0,79	0,47	-0,32
Simulation	0,58	0,15	-0,43
ATC TOOLS	0,52	0,22	-0,3
ARTAS	0	0	0
ERATO	0	0	0
Filets de sauvegarde et outils sécurité	0	0	0
MCO 4-FLIGHT	0	0	0
05. Outils Opérationnels TMA & Aéroports	25,44	9,44	-16,01
SYSAT	24,53	9,38	-15,15
DAT	0,92	0,05	-0,87
Extension BT Orly	0	0	0
06. Outils Collaboratifs Réseau (Network)	6,14	6,18	0,04
ATFCM	2,34	2,14	-0,2
AMAN	2,13	1,78	-0,35
CDM	1,67	2,26	0,59
07. Organisation de l'Espace Aérien	0	0	0
Implémentation catalogue espace	0	0	0
08. Infrastructures de Navigation	5,82	3,34	-2,47
Renouvellement ILS/DME	4,42	2,44	-1,98
Renouvellement VOR/DME	0,96	0,6	-0,36
fréquences et servitudes	0,23	0,02	-0,21
Calibration aides-radio	0,21	0,29	0,08
EGNOS	0	0	0
GNSS et RNAV	0	0	0
09. Infrastructures de Surveillance	9,49	2,65	-6,84
Surveillance	4,71	2,41	-2,3
UTM et services U-Space	4,32	0	-4,32
ASMGCS niveau 2	0,38	0,21	-0,17
Equipements hors projets majeurs	0,09	0,03	-0,06
Mode S	0	0	0

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Portefeuille/Opérations	AE 2019	CP 2019	Ecart
RWSL à CDG	0	0	0
10. Génie Civil & Installations	30,69	27,33	-3,35
Opérations non majeures des UO de la DO	12,6	9,26	-3,34
Energie - Détection incendie	4,82	2,27	-2,55
Maintenance des matériels opérationnels	3,62	5,13	1,51
Installations hors projets majeurs	2,18	2,16	-0,02
Maintenance du Patrimoine	1,81	0,37	-1,44
Plan d'actions Nantes Atlantique	1,57	0,4	-1,17
Vigie Toulouse	0,72	1,75	1,03
LOGEMENTS Cayenne	0,7	0,57	-0,13
NBT Marseille	0,65	0,04	-0,61
Extension CRNA E	0,45	2,22	1,77
NBT Beauvais	0,4	0,42	0,02
NBT Pau	0,39	0,11	-0,28
NBT Strasbourg	0,36	0,33	-0,03
BT Lille	0,16	0,01	-0,15
Extension BT Le Bourget	0,11	1,4	1,29
Réhabilitation du CANA PHASE 2	0,07	0,04	-0,03
Nouvelle tour Figari	0,02	0,07	0,05
NT + NBT Lyon	0,02	0,02	0
Rénovation Vigie Orly	0,02	0,13	0,11
Extension BT Orly	0,01	0,12	0,11
Batiment direction La Tontouta	0	0,01	0,01
CRNA/SO - phase 2	0	0	0
Extension BT Fort de France	0	0	0
Extension CRNA O	0	0,14	0,14
Extension CRNA-N	0	0	0
Extension SIA	0	0	0
Extension SNA/O Nantes	0	0	0
GALILEO - station sol SPM	0	0	0
Locaux Lyon	0	0	0
NBT Bâle-Mulhouse	0	0	0
NDDL	0	0	0
Nice	0	0	0
Nouvelle tour Châteauroux	0	0	0
Nouvelle vigie Cayenne	0	0	0
Opérations nationales gérées DSNA/EC	0	0	0
Radar Nice	0	0	0
Réhabilitation du CANA PHASE 1	0	0	0
Rénovation Bât DO/EC	0	0	0
Rénovation centrale énergie CRNA N	0	0	0
Travaux tour de Bordeaux	0	0	0
Véhicules de liaison	0	0,37	0,37
Vigie Nice	0	0	0
11. Transformation Digitale & Innovation	6,05	5,33	-0,72
SESAR	3,93	2,92	-1,01
AIM	1,01	1,53	0,52
Innovation	0,57	0,54	-0,03
NOPIA	0,4	0,29	-0,11
UTM et services U-Space	0,13	0,04	-0,09

Portefeuille/Opérations	AE 2019	CP 2019	Ecart
Relevés d'obstacles eTOD	0,01	0,01	0
12. Transformation Managériale	1,33	0,96	-0,37
Support DTI	1,33	0,96	-0,37
Facteurs humains - Performances	0	0	0
Qualité - Sécurité	0	0	0
UA3P - Pilotage des programmes	0	0	0
Total général	213,4	180,15	-33,26

Le montant total de ce tableau est différent de celui indiqué en justification au premier euro des éléments transversaux au programme qui reprenait les consommations par portefeuille synthétisant les actions 1 et 2.

Commentaires et analyses sur les principaux écarts de consommation (par portefeuille) :

Portefeuille 3 infrastructures de Communication

- Chaîne radiotéléphone commune du FAB/EC (11,27 M€ en AE et 5,52 M€ en CP). La différence porte l'acquisition de matériels et logiciels non réceptionnés avant fin novembre 2019 et sur des commandes de prestations non achevées et donc non facturées en 2019 ;
- Chaîne radio FABEC (NVCS) (13,3 M€ en AE et 6,8 M€ en CP). Le niveau bas des CP en 2019 s'explique par une surestimation du besoin en CP et par des retards pris par le groupement d'industriels (FREQUENTIS / CS), ainsi qu'à des contraintes RH au niveau du pôle d'expertise concerné de la Direction de la Technique et de l'innovation. Ceci a eu pour conséquence la non-atteinte des jalons/livrables planifiés.

Portefeuille 5 Outils Opérationnels TMA & Aéroports

La sous-consommation provient du programme SYSAT et du modèle de prévision. Les 15,14 M€ de CP consommés ne sont pas à mettre en regard des 24,53 M€ de consommation d'AE : en effet, les CP 2019 correspondent à une partie de la réalisation de commandes sur les années 2017, 2018, 1^{er} semestre 2019, et aux avances payées sur les commandes du 2^{ème} semestre 2019.

Portefeuille 8 Infrastructures de Navigation

Dans la même logique, la différence provient du décalage entre les engagements et les paiements qui peuvent basculer d'une année à la suivante comme le montre la ligne d'opération Renouvellement des ILS/DME (AE : 4,42 M€ - CP : 2,44 M€)

Portefeuille 9 Infrastructures de Surveillance

Le décalage au niveau de ce portefeuille vient principalement de l'opération « Hologarde » (protection de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle par un dispositif de surveillance des drones). Cette opération a un plan de financement particulier : les consommations d'AE et de CP sont largement décorrélées sur 3 ans. Cela contribue à l'écart à hauteur de 4 M€. Le reste de l'écart provient d'une opération de remplacement d'un radar anticipée en 2019 (préparation) pour sécuriser sa réalisation en 2020.

Portefeuille 10 Génie civil et installations

L'écart est essentiellement dû aux projets « Energie – Détection incendie » et « opérations non-majeures des UO de la DO » : la majorité des opérations ont été lancés à partir de septembre 2019. Les opérations ayant une durée d'exécution de plusieurs mois avant livraison, les paiements interviendront pour l'année 2020.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	92
Objectifs et indicateurs de performance	99
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	103
Justification au premier euro	106

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 614 : Transports aériens, surveillance et certification

Le programme « Transports aériens, surveillance et certification » a pour objet de mettre en œuvre la politique de sécurité, de sûreté et de développement durable, de vérifier la conformité de l'ensemble des acteurs du secteur aux règlements qui leur sont applicables dès lors que ce contrôle relève de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), et de veiller à ce que le développement du transport aérien se déroule dans un cadre économique équilibré.

Évolutions européennes et internationales

En matière de gestion du trafic aérien, la direction du transport aérien (DTA) a contribué en 2019, en liaison avec les partenaires du FABEC, à l'adoption de deux règlements relatifs respectivement aux fonctions de réseau *air traffic management* (ATM) et à la performance et aux redevances des services de navigation aérienne.

Le premier règlement renforce le rôle de gestionnaire du réseau européen confié à l'Agence Eurocontrol. Le mandat européen donné par la Commission à Eurocontrol a été signé pour une durée de 10 ans.

Par le second règlement, la Commission a adopté, après vote du comité Ciel unique, des objectifs de performance 2020-2024 au niveau de l'Union européenne.

La DTA a procédé aux consultations des compagnies aériennes préalables à la finalisation du plan de performance du FABEC qui a été transmis pour évaluation à la Commission européenne fin septembre 2019.

Enfin, la DTA a mis en œuvre en 2019 le système informatisé de validation des demandes individuelles, permettant, grâce à un financement européen de l'Agence INEA, de financer à hauteur de 20% les dépenses de conversion des radios d'aéronefs d'aviation légère.

En matière de sûreté, la France peut être satisfaite de sa réélection au Conseil de l'OACI avec un score en progression, et de la prise en compte de ses attentes sur l'innovation, la cybersécurité et la sûreté dans le programme de l'OACI pour le prochain triennat. Pour la première fois, cette réunion avait été préparée en étroite concertation avec l'industrie, ce qui a contribué à ces succès. En outre, la coordination européenne, à laquelle la France a pris toute sa part, a parfaitement fonctionné.

Le premier axe stratégique du programme est de faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien :

• Au plan de la sécurité

Les compagnies aériennes françaises n'ont connu aucun accident mortel en 2019, à l'image des quatre années précédentes. Pour le seul transport public régulier, aucun accident mortel n'est à déplorer depuis 2009 pour les compagnies françaises, alors que le transport aérien mondial régulier de passagers déplore en 2019 247 victimes dans 8 accidents.

En aviation générale, l'accidentologie de 2019 (38 morts dans 28 accidents) revient à un niveau comparable aux dernières années, après une très mauvaise année 2018, et confirme la tendance légèrement baissière sur 10 ans. Il convient de noter que la proportion d'accidents mortels en aéronef ultra-léger motorisé (ULM) reste élevée comparée à celles des accidents d'avions certifiés.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a poursuivi la mise en œuvre de son plan stratégique « DSAC 2020 » afin d'accélérer les évolutions des métiers de la surveillance de sécurité, de sûreté, et d'appui en régions aux missions régaliennes, tout en conduisant des actions fortes d'amélioration de la qualité et de l'efficacité des processus internes comme de relations avec les usagers.

La DSAC a élaboré puis publié début 2019 le nouveau plan pour la sécurité aérienne pour la période 2019-2023 « Horizon 2023 » qui fixe les priorités d'action d'amélioration de la sécurité, en y incluant de nouveaux thèmes (drones, interfaces sécurité-sûreté).

La DSAC a poursuivi en 2019 la mise en œuvre des approches de la surveillance fondée sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire, en ligne avec les orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Déployée depuis 2018 sur les opérateurs les plus importants, cette démarche a été étendue en 2019 aux acteurs de taille plus réduite.

Tous les domaines d'intervention de la DSAC sont depuis 2018 sous réglementation européenne. La DSAC a poursuivi son action de surveillance des opérateurs en étant, pour cela, et comme toutes les autres autorités européennes de sécurité aérienne, soumise à des audits réguliers de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA). Ces audits ont porté en 2019 sur les domaines de la navigabilité, des aptitudes médicales des personnels navigants et contrôleurs aériens, ainsi que des opérations aériennes, avec des résultats satisfaisants.

L'activité d'accompagnement des évolutions des différents opérateurs du secteur aérien est restée très significative pour les compagnies aériennes, comme pour les aéroports.

Dans le domaine de la navigation aérienne, en sus de l'action de surveillance normale, des efforts importants ont été consacrés à la préparation de la mise en œuvre du nouveau règlement 373/2017 qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020, et qui conduit à inclure dans la périmètre certifié les activités de gestion de l'espace aérien et de conception de procédures aux instruments, une meilleure gestion du risque de fatigue des contrôleurs aérien et un renforcement de exigences sur la mise en œuvre des changements.

L'action internationale a été très soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'AESA ou de l'OACI.

Les travaux de mise en œuvre des règlements européens récents ont été significatifs en 2019 : dispositions spécifiques aux activités ballons, planeurs, renforcement du suivi médical des pilotes suite à l'accident du Germanwings, renforcement de la formation des pilotes aux situations de vol inusuelles.

S'agissant d'aviation légère, 2019 a vu la mise en place d'un nouveau dispositif européen relatif au maintien de navigabilité des aéronefs qui inclut notamment des simplifications pour les aéronefs légers, ainsi que celle d'un nouveau cadre d'usage des ULM. Le travail de refonte du dispositif réglementaire encadrant les manifestations aériennes s'est poursuivi, pour répondre à un besoin de simplification, de clarification, et de renforcement des exigences applicables au directeur des vols.

Les drones ont continué de constituer un champ d'action important pour la DSAC en 2019 : les derniers textes d'application de la loi du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils ont été publiés. La DSAC a poursuivi son travail d'influence et de contribution aux règlements européens, qui ont été finalement publiés en juin 2019, et qui entreront progressivement en vigueur de 2020 à 2023. La DSAC a engagé la feuille de route pour la mise en œuvre de ces nouvelles exigences et l'accompagnement des exploitants de drones lors de cette transition. Les travaux se sont enfin poursuivis pour autoriser au cas par cas des usages de plus en plus étendus des drones (surveillance de sites industriels, livraisons de colis postaux, surveillance de réseaux).

S'agissant de la sûreté, la DSAC a poursuivi son « projet de service sûreté », qui a permis d'analyser de façon exhaustive l'efficacité des dispositifs mis en œuvre et de définir les axes d'amélioration, en particulier sur la capacité des agents de sûreté à détecter les objets prohibés. .

La DSAC a élaboré sa feuille de route sur le domaine Cybersécurité au niveau interne (coopération avec l'Agence nationale de sécurité des systèmes d'information) et au niveau européen.

La DSAC a poursuivi le renforcement de son système de management, et a obtenu en 2019 le renouvellement de sa certification ISO 9001-2015. Les actions visant à faciliter la relation avec les usagers et améliorer l'efficacité de notre action de surveillance ont été poursuivies : en particulier la plateforme Meteor d'échanges dématérialisés avec les opérateurs a été mise en service en 2019 et une deuxième version plus étendue a été spécifiée et sera mise en service en 2020.

- **Au plan de la sûreté**

Bien que la menace terroriste ait en apparence diminué en 2019, tant sur le plan national qu'à l'étranger, l'aviation civile demeure une cible potentielle des organisations terroristes.

Outre la menace d'un engin explosif en cabine ou en soute, d'autres types de menaces concentrent également l'action de la DTA : le risque provenant des vols de pays « sensibles » vers le territoire français et celui concernant la zone publique des aéroports français (le « côté ville »). Deux programmes distincts répondent à ces deux priorités.

D'abord le programme « vols entrants », qui permet d'envoyer, en lien avec le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) et le ministère des affaires étrangères, des équipes mixtes d'évaluateurs afin de déterminer le niveau de sûreté dans l'aéroport concerné. Ces évaluations permettent d'identifier les aéroports les plus vulnérables, d'y concentrer les actions de coopération, et le cas échéant de prendre les décisions coercitives qui s'imposent. Ce sont ainsi 14 aéroports de 11 pays, programmant des vols directs vers la France, qui ont été évalués en 2019. Des mesures additionnelles imposées par arrêté interministériel aux transporteurs aériens desservant la France au départ du Mali, du Sénégal et de Tunisie ont été renouvelées.

En second lieu, le programme « côté ville » permet, conjointement avec la direction générale de la police nationale (DGPN), d'évaluer l'efficacité des mesures de protection actuelles mises en œuvre sur la zone publique des aéroports français face aux scénarios de menace jugés les plus crédibles. Les évaluations réalisées visent à fournir une analyse de la situation et des recommandations formulées dans un plan d'actions au préfet territorialement compétent et à rendre compte au niveau du cabinet du Premier ministre du niveau de protection de nos aéroports face à un scénario similaire à celui des attentats de Bruxelles et Istanbul. Ce sont ainsi 6 missions « côté ville » qui ont été conduites en 2019 (aéroports de Marseille, Biarritz, Lyon, Montpellier, La Réunion et Nice).

De plus, la DGAC est demeurée particulièrement vigilante en 2019 quant aux risques liés au survol des zones de conflit, en raison de la présence d'armements aux capacités anti-aériennes susceptibles de mettre en jeu la sécurité des vols civils, y compris à une altitude de croisière, comme l'a démontré la tragédie de l'aéronef du vol de la Malaysian Airlines (MH17), abattu au-dessus de l'Ukraine le 17 juillet 2014. Sur la base d'une analyse de risques, la DGAC édicte des conditions de survol de certaines zones dans le monde (interdiction de survol, restriction ou vigilance), comme cela a été le cas en janvier 2019 avec une restriction émise par la DGAC concernant le survol du Soudan du Sud, au regard des risques liés à la situation dans cette zone.

Outre ces menaces majeures, les cyberattaques et les attaques chimiques sont considérées comme des menaces émergentes pouvant, à terme, être utilisées à des fins terroristes contre le secteur aérien, de même que l'emploi malveillant de drones. En effet, l'année 2019 a été marquée par l'importance croissante du risque posé par les drones dans la continuité du blocage de l'aéroport de Londres-Gatwick en décembre 2018, qui a entraîné l'annulation et le déroutement de plusieurs centaines de vols avec de lourdes conséquences financières.

Dans ce contexte, la DGAC a poursuivi ses actions pour renforcer la sûreté de l'aviation civile en France et dans le monde, en continuant à assurer une présence active et déterminée dans les instances européennes, dans les enceintes multilatérales (OACI, CEAC) et les groupes informels (*Core Group*) afin d'analyser les risques qui pèsent sur le secteur aérien, de promouvoir des solutions innovantes, de faire évoluer la réglementation et de renforcer la coopération. Les relations bilatérales ont été consolidées avec certains pays influents en matière de sûreté aéronautique (États-Unis, Royaume-Uni, Pays-Bas, Israël...).

Face à un contexte très évolutif, la DGAC a poursuivi son action pour protéger les aéronefs au départ du territoire national et améliorer le système de sûreté par des mesures adaptées globales et innovantes. Une nouvelle phase du programme d'innovation « Vision sûreté », qui vise à promouvoir l'innovation en matière de sûreté pour accompagner la croissance du transport aérien face à cette menace évolutive, concerne la période 2018-2023. Elle se veut plus ambitieuse, et s'étend à de nouveaux domaines (fret, bagages de soute, personnels...). Elle implique encore davantage d'acteurs du transport aérien (aéroports, compagnies aériennes, fretistes, sociétés de sûreté) et conduit à des expérimentations dans de nouveaux domaines, comme par exemple l'utilisation de chiens pour la détection d'explosifs sur des personnes ou encore l'utilisation de la biométrie.

Enfin, une étape majeure des travaux a été franchie avec le déploiement, au début de l'année 2019, du système STITCH (système de traitement informatisé des titres de circulations et des habilitations) pour les aéroports parisiens. En parallèle, le chantier relatif à la mise en place d'un criblage systématique régulier (périodicité semestrielle, au lieu

de triennale) des antécédents des personnes titulaires d'une habilitation permettant notamment d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR) des aérodromes se poursuit en concertation avec les services du ministère de l'intérieur, pour une mise en œuvre prévue en 2021. Les travaux relatifs au déploiement des CMC (*Crew member Certificate* / certificat de membre d'équipage) sécurisés biométriques ont abouti à la définition d'un cadre réglementaire dédié et se sont traduits, en 2019, par l'utilisation de ces CMC pour trois compagnies aériennes, en attendant la poursuite de ce déploiement au profit d'autres transporteurs aériens.

Le deuxième axe stratégique du programme vise à limiter les impacts environnementaux du transport aérien :

En 2019, la DGAC a poursuivi son travail en faveur de la réduction des impacts environnementaux du transport aérien. A partir des Assises nationales du transport aérien, qui se sont tenues en 2018, la DGAC dispose d'un document de référence, la Stratégie nationale du transport aérien pour 2025 (SNTA) dont l'un des axes prioritaires est le développement durable du secteur.

- Biodiversité :

Une stratégie interne à la DGAC et relative à la protection de la biodiversité aéroportuaire a été finalisée et partagée avec l'ensemble des services concernés.

- Nuisances sonores :

En application de la SNTA, la DGAC a poursuivi l'évolution du dispositif d'aide à l'insonorisation, en augmentant au 1er juillet des tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour 3 plateformes (Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Montaudou et Nantes-Atlantique) aux besoins prégnants. Concernant l'amélioration du couplage des aides à l'isolation acoustique et thermique, une démarche conjointe a été entreprise avec les services de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) pour étudier les possibles synergies entre ces dispositifs.

En vue de maîtriser les nuisances sonores aux abords des aéroports, des dispositifs opérationnels ou réglementaires continuent d'être mis en œuvre : la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (dite « PACTE ») a, dans son article 131, repris les restrictions d'exploitation en vigueur à Orly (plafonnement à 250 000 mouvements et couvre-feu). Ces restrictions, jusqu'ici inscrites dans une décision et un arrêté, sont ainsi sanctuarisées et seront en outre reprises quasiment à l'identique dans le cahier des charges d'ADP (décret) ;

La DGAC a continué à favoriser la concertation locale, notamment au travers des commissions consultatives de l'environnement (CCE) : 45 réunions de CCE ont eu lieu en 2019.

En matière d'aviation légère, elle a également poursuivi la campagne de classement des avions légers en différentes catégories selon le niveau de bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol (CALIPSO). En 2019, la barre des 1200 avions classés selon la méthode CALIPSO a été franchie.

- Lutte contre le changement climatique :

Dans le domaine de la lutte contre le changement climatique, la DGAC a continué de contribuer aux travaux de finalisation des normes et pratiques recommandées en vue de mettre en œuvre le CORSIA, mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, qui a fait l'objet le 6 octobre 2016 lors de la 39^e Assemblée de l'OACI d'un accord qui a été renouvelé lors de la 40^e Assemblée en septembre 2019. La DGAC a poursuivi le travail d'accompagnement des opérateurs français dans la mise en œuvre du dispositif et a également activement contribué à la seconde phase du programme de l'OACI ACT CORSIA visant à faire monter en compétence les États tiers qui le demandaient. La France a ainsi continué d'apporter son soutien à une vingtaine d'États, notamment d'Afrique francophone. La DGAC a par ailleurs contribué activement à la poursuite des travaux techniques relatifs à la mise en œuvre de ce programme, notamment dans le domaine des biocarburants ou dans la définition des unités de compensation.

En parallèle, la DTA a participé au processus de révision des textes européens permettant la mise en œuvre du CORSIA en Europe via le système d'échange de quotas d'émissions (UE-ETS ou SEQUE).

Au niveau national, une stratégie nationale spécifique au déploiement des biocarburants aéronautiques durables a été préparée par la DGAC en lien avec la DGEC et les ministères partenaires (Agriculture, Finances et Armées). Cette feuille de route constitue un cadre pour l'action publique en la matière et la DGAC contribue à porter cette vision française à l'échelle européenne (notamment dans le cadre des discussions relatives au Pacte Vert européen) et internationale (au sein des différentes instances de l'OACI).

- Normes environnementales internationales :

En 2019, la DGAC a participé activement aux autres travaux normatifs menés dans le cadre du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI (travaux sur l'avion supersonique, les biocarburants, les émissions de particules, etc.).

- Initiatives environnementales de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne :

La DGAC a participé aux travaux exploratoires concernant un éventuel écolabel dans le secteur aérien, lancés en 2019 par l'AESA et couvrant simultanément les thématiques nuisances sonores, qualité de l'air et émissions de CO₂, en veillant aux interactions avec les discussions internationales menées dans le cadre de l'OACI.

Le troisième axe de la stratégie du programme est d'assurer une régulation efficace :

L'homologation des redevances aéroportuaires est l'un des leviers essentiels de pilotage de l'activité du secteur aérien. La DTA a contribué à la réforme du régulateur des redevances aéroportuaires des aéroports de plus de 5 millions de passagers confiant, à compter du 1^{er} octobre 2019, les missions dévolues à l'autorité de supervision indépendante (ASI) à l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), autorité publique indépendante. Cette réforme, adoptée par l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires, a permis de renforcer l'ARAFER dans ses compétences de régulateur indépendant unique dans le domaine des transports, dans une logique multimodale ; à cette occasion, l'ARAFER a été renommée Autorité de régulation des transports (ART).

La DTA a poursuivi ses réflexions, dans la continuité des Assises nationales du transport aérien, concernant l'évolution des périmètres régulés des aéroports d'État.

En avril 2019, ADP a publié le document public de consultation préfigurant le contrat de régulation économique (CRE) n° 4, couvrant la période d'avril 2021 à mars 2026. La DTA a suivi de près l'ensemble du processus de consultation des usagers et a été destinataire des remarques écrites des parties intéressées. Elle a procédé à un audit de la comptabilité analytique d'ADP.

En parallèle, la DTA a également lancé, en avril 2019, un audit de la comptabilité analytique des Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), dont le passage en caisse aménagée date de juillet 2018.

La DTA a suivi de près les échanges entre ADP et Air France sur la définition du futur terminal 4 de Paris-CDG, son mode d'opération, son planning et son coût. La création de ce terminal a fait l'objet d'une concertation publique du 12 février au 12 mai 2019, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). ADP a publié son rapport de concertation le 26 juillet et a pris des engagements ambitieux afin de tirer les enseignements de la concertation. Toutes ces réflexions en cours et à venir nourriront les travaux qu'il reste à mener, en particulier les négociations que l'État engagera avec ADP pour conclure le CRE4.

Par ailleurs, la DTA a préparé activement l'éventuelle privatisation d'ADP, avec notamment un travail en commun avec l'Agence des participations de l'État (APE) sur la loi PACTE, promulguée le 22 mai 2019, qui permet un transfert au secteur privé de la majorité du capital d'ADP. La DTA a également œuvré avec l'APE à une refonte complète du cahier des charges de la société, en veillant à cadrer sa mission de service public en préservant la qualité et la continuité après un transfert au secteur privé de la majorité du capital d'ADP.

Début 2019, la DTA, chargée du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique a préparé, organisé et conduit la concertation préalable relative au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes, sous l'égide de la Commission nationale du débat public. La DGAC, en sa qualité de maître d'ouvrage, a publié le bilan de la concertation le 28 octobre 2019, ainsi que la décision de l'État sur les modalités de poursuite du projet. Parallèlement, le contrat de

concession passé en 2010 avec la société Aéroports du Grand Ouest en vue notamment de la réalisation du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes a été résilié avec prise d'effet différée par arrêté interministériel du 24 octobre 2019. Le 31 octobre, la DTA a lancé la procédure de mise en concurrence en vue de l'attribution de la nouvelle concession des aéroports de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir. L'ensemble des services de la DGAC concourent au portage du projet en lien étroit avec les services de la préfecture de région Pays de la Loire, plus particulièrement chargés de l'insertion territoriale du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes.

Le chantier de grande ampleur pour la rénovation de la piste 3 de l'aéroport de Paris-Orly a été mené à bien, La DTA a notamment veillé au strict respect des plafonds de trafic définis et à l'engagement pris auprès des riverains de non-dérogation aux dispositions du couvre-feu.

En matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, la DTA a démontré sa volonté de poursuivre sa lutte contre les atteintes au droit de la concurrence en s'assurant notamment à l'automne 2019 du remboursement par la compagnie Ryanair de plus de 9 millions d'euros aux collectivités gestionnaires de l'aéroport de Montpellier. Par ailleurs, la DTA a notifié à la Commission européenne en juillet 2019 deux régimes d'aides exemptées de notification (fonctionnement et investissement) pris en vertu du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC 2017), afin de simplifier les démarches d'octroi d'aides publiques pour les aéroports régionaux.

Enfin, conformément aux engagements pris lors des Assises nationales du transport aérien clôturées en mars 2019, la DTA a passé, à l'automne 2019, un marché pour la réalisation d'audits comptables et organisationnels sur la gestion par les aéroports de la taxe d'aéroport. Le cabinet sélectionné, dont les prestations sont programmées entre 2020 et 2023, est mandaté pour effectuer des audits comptables ou organisationnels afin de s'assurer de la bonne gestion des fonds issus de la taxe d'aéroport au titre de l'exercice des missions de sécurité et de sûreté incombant aux exploitants d'aéroports.

Par l'attribution des licences d'exploitation et le suivi des résultats financiers des compagnies françaises, la DGAC veille au respect des conditions imposées, par la réglementation communautaire, à l'exercice de l'activité de transport aérien.

Dans un contexte économique difficile, ayant notamment causé la faillite de deux compagnies françaises historiques (Aigle Azur et XL Airways France), la DGAC a particulièrement œuvré, en 2019, à soutenir les entreprises tout en faisant émerger des offres de transport satisfaisantes pour les passagers.

En 2019, l'administration a par ailleurs poursuivi sa stratégie de promotion et de défense des intérêts du pavillon français lors des négociations aéronautiques bilatérales menées avec le Chili, le Brésil, la Colombie, la Corée du Sud, le Japon, le Kenya et le Tadjikistan. ou au niveau européen lors de négociations d'accords globaux de transport aérien (Sultanat d'Oman, l'Association d'Asie du Sud-Est, l'ASEAN). Ces négociations se poursuivront en 2020.

Les négociations avec le Qatar sont quant à elles achevées et aboutiront, en 2020, à la signature du premier accord contenant une clause de concurrence loyale particulièrement extensive.

La DGAC a continué à jouer un rôle majeur pour la protection des passagers aériens. Sur la base des signalements reçus de passagers aériens (6 400 signalements en 2019, contre 7640 en 2018 et 5100 en 2017), la DGAC a veillé à la bonne application de la réglementation européenne, au moyen de sanctions des transporteurs fautifs le cas échéant.

Dans le domaine social, la DGAC participe, au niveau européen, au renforcement des règles protégeant les salariés des compagnies aériennes et accompagne les partenaires sociaux dans leur démarche de création d'une convention collective de l'aérien.

Dans le domaine des études et des statistiques, la DGAC a continué son travail d'observation du marché, en portant une attention particulière à l'émergence de nouveaux modèles d'affaires dans le transport aérien.

La DGAC a collaboré avec l'INSEE à la constitution de l'indice des prix du transport aérien de passagers.

Enfin, elle a poursuivi son travail de recueil et de traitement des données statistiques pour répondre aux besoins de l'OACI, d'Eurostat, de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et de l'autorité de la qualité de service dans les transports, mais également du grand public.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

INDICATEUR 1.1

Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

INDICATEUR 1.2

Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles

INDICATEUR 1.3

Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

OBJECTIF 2

Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

INDICATEUR 2.1

Respect de la réglementation environnementale

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

INDICATEUR 1.1 mission

Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	91	91	>90	>90	88	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,7	2,3	<2	<2	0,6	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	98	97	95	95	95	95

Commentaires techniques

Source des données : DGAC

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

Il s'agit d'une mesure simple de la réalisation des engagements de la DSAC en matière de surveillance. En début d'année, un programme de surveillance est communiqué aux organismes concernés. L'objectif est de s'assurer de la bonne réalisation des engagements pris et d'analyser les retards ou annulations éventuels.

Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée

L'indicateur retenu pour donner une mesure de l'efficacité de l'action de l'autorité de surveillance est relatif au niveau de conformité des opérateurs, mesuré par le nombre moyen d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté, sur une base programmée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. En particulier, chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'audits planifiés, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé.

Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit

Il s'agit de formaliser et de communiquer rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre au plus vite les mesures appropriées. Afin d'assurer la qualité de nos rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire.

INDICATEUR 1.2

Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Pourcentage de contrôles ciblés	%	31	28	35	30	26	35

Commentaires techniques

La surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait actuellement principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage.

Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés.

L'objectif consiste à développer une politique de contrôles ciblés sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité.

INDICATEUR 1.3

Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	56	38	70	60	56	70
Taux de prise en compte des recommandations de sécurité	%	80	75	80		75	80

Commentaires techniques

L'indicateur « Efficacité dans la conduite des enquêtes de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats » est composé de 2 sous-indicateurs :

1. Part des enquêtes clôturées dans le délai de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident soumis à enquête.

Source des données : BEA

Mode de calcul : le sous-indicateur de l'année n est la proportion d'enquêtes clôturées en moins de douze mois parmi celles ouvertes durant l'année n-1. À partir de 2019 ce sous-indicateur peut être décliné en fonction de la complexité de l'enquête classée par catégories variant de 1 à 3.

Commentaires : le sous-indicateur ne distingue pas les enquêtes en fonction de leur complexité. Ainsi, les accidents de transport public réclament au moins un an et demi d'enquête. Toutefois, la majorité des enquêtes conduites par le BEA concerne des accidents d'aviation générale ou de travail aérien et celles-ci peuvent être réalisées dans des délais plus courts. Il convient enfin de signaler que pour les accidents de transport public pour lesquels la clôture de l'enquête ne peut intervenir dans les douze mois, le BEA veille à produire, à la date anniversaire de l'événement, un rapport d'étape sur les premiers résultats en sa possession. Par ailleurs, le BEA n'a que peu de moyens d'action sur le nombre d'enquêtes ouvertes. En effet, celles-ci résultent de l'accidentologie constatée et des obligations réglementaires qui s'imposent au BEA pour la plupart d'entre elles. Enfin, cet indicateur ne mesure pas la performance du BEA dans son activité de contribution à des enquêtes conduites pour des organismes étrangers, domaine qui constitue une part croissante de son activité globale. Pour l'ensemble de ces raisons une cible à 100 % ne peut être fixée.

La catégorisation d'enquête est la suivante :

- **Enquête de catégorie 1** : Enquête dite "majeure" sur un accident impliquant un aéronef exploité sous certificat de transporteur aérien de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5,7 tonnes pour un avion ou 3,18 t pour un hélicoptère au cours duquel soit une personne au moins à bord est mortellement blessée, soit il y a une évacuation d'urgence et l'aéronef est détruit, soit l'aéronef est porté disparu. Il s'agit d'enquêtes qui font l'objet de plusieurs axes d'analyse d'ordre organisationnelle et/ou systémique et qui conduisent à la rédaction d'un rapport reprenant la structure complète proposée par l'Annexe 13 de l'OACI. Ces enquêtes donnent généralement lieu à l'émission de recommandations de sécurité.
- **Enquête de catégorie 2** : enquête dont les axes d'approfondissement et d'analyse sont circonscrits de manière à pouvoir donner lieu à un rapport « simplifié ». Par opposition à ce qui est prévu par l'Annexe 13 de l'OACI, la structure de ces rapports peut être adaptée aux circonstances de l'événement et aux enjeux de l'enquête. Ces enquêtes sont applicables à tous les types d'exploitation. Elles visent prioritairement un objectif de retour d'expérience opérationnel mais peuvent également donner lieu à l'émission de recommandations de sécurité.
- **Enquête de catégorie 3** : Enquête dite "par correspondance". Au cours de ces enquêtes, les éléments sont principalement recueillis à travers le témoignage des personnes directement impliquées. Ces éléments ne sont généralement pas validés par le BEA qui ne cherche pas à développer une analyse, des conclusions ou des enseignements. À travers cette catégorie d'enquête, le BEA cherche surtout à permettre le partage de l'expérience individuelle au sein de la communauté concernée. Cette catégorie d'enquête est le plus souvent réservée à l'aviation légère pour des typologies d'événements ne donnant, par expérience, pas lieu à des conséquences corporelles graves.

Détail du sous indicateur 1 par catégorie d'enquête

	Unité	2019			2020 cible		
		Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	0%	43%	82%	0%	70%	100%

En 2019, l'effort mis par le BEA pour sortir du stock en cours des enquêtes anciennes a été poursuivi. L'indicateur s'établit en 2019 à 56% soit le taux de 2017. La diminution du stock des affaires anciennes et l'adaptation du niveau d'investissement en fonction des enseignements de sécurité attendus pour chaque enquête devrait permettre d'améliorer l'indicateur avec un objectif cible de 80%. La cible pour les différentes catégories serait alors de 100% pour les enquêtes de catégorie 3, 70% pour les enquêtes de catégorie 2.

La clôture des enquêtes de catégorie 1, par expérience, n'est pas réalisable en 1 an. L'objectif du BEA est une réalisation en 18 mois. Le sous indicateur associé à ces enquêtes est de 0%.

2. Taux de prise en compte des recommandations de sécurité

Source des données : autorités de surveillance ou de régulation nationales (DGAC, autorités d'États autres que la France), européenne (AESA) et internationale (OACI). Toute autre personne destinataire des recommandations de sécurité (constructeurs et équipementiers, exploitants, organismes de formation ou de maintenance).

Mode de calcul : le sous-indicateur indique le rapport entre le nombre de recommandations de sécurité clôturées par le BEA au cours de l'année n-1 (au dénominateur) et le nombre de ces recommandations prises en considération par leur destinataire (au numérateur) au cours des années n-1 et n. Sont prises en considération les recommandations écrites qui n'ont pas donné lieu au silence du destinataire ou à un rejet de sa part et qui ont donné lieu à l'expression de sa volonté d'adopter des mesures d'application de celles-ci.

Commentaires : le sous-indicateur permet de mesurer l'impact des recommandations du BEA sur la sécurité aérienne. Il convient de noter que les actions entreprises par les organismes internationaux, sur le plan européen et mondial, peuvent nécessiter plusieurs années.

Le résultat des années passées dépassait la valeur cible. Cependant, le raffinement de calcul introduit à partir de 2016 en affectant d'un coefficient modérateur les recommandations qui ne sont que partiellement pris en compte conduit à une légère baisse du résultat de calcul de l'indicateur. En conséquence, la cible est fixée désormais à 80 %.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Indicateur 1.1

En 2019, 88 % des programmes de surveillance ont été réalisés.

Le nombre d'écarts significatifs par organisme audité par le programme a diminué en 2019 soit un ratio de 0,6 en écart en moyenne sur 1 392 organismes contre 2,3 écarts significatifs en 2018. Cette diminution a été observée principalement sur le prestataire de la Navigation Aérienne (DSNA) qui a vu son nombre d'écarts significatifs fortement diminuer.

Les résultats par domaine laissent apparaître des disparités (navigabilité, opérations, navigation aérienne, aéroports, sûreté, personnels navigants) dues essentiellement à des différences de critères pour la définition des écarts à prendre en compte, critères eux-mêmes liés à des réglementations différentes. L'analyse des résultats est délicate en raison de ces disparités. Les entreprises doivent également, dans la plupart des domaines de sécurité aérienne, s'adapter aux nouveaux règlements européens, la phase de transition constituant pour elles un effort important qui conduit à plus d'écarts réglementaires qu'une fois la nouvelle réglementation bien assimilée. La situation est globalement satisfaisante.

95 % des rapports d'audits ont été transmis à nos clients en moins de 45 jours soit 5 455 rapports. Notons que le délai moyen de l'envoi de ces rapports est de 12 jours, ce qui est satisfaisant par rapport aux attentes de nos clients.

Indicateur 1.2

Le ciblage des inspections SAFA sur les compagnies en surveillance renforcée atteint un niveau de 26 % soit 424 contrôles ciblés. Ce bilan est en légère baisse par rapport à l'année 2018 (soit 453 contrôles ciblés en 2018). Ce résultat est lié à la réduction du nombre d'opérateurs étrangers en contrôle renforcé (peu d'opérateurs autres que ceux figurant sur la liste de priorisation européenne), ce qui est un signe positif en matière de sécurité aérienne. Cependant, il est à noter que l'organisation et la réalisation des contrôles ciblés sont plus complexes et coûteuses en ressources, de fait il n'est pas souhaitable d'augmenter la proportion de contrôles ciblés au-delà du nécessaire, car ils se font au détriment des contrôles aléatoires. Pour 2020 la cible sera maintenue.

Indicateur 1.3

S'agissant de la part des enquêtes techniques, en 2019, l'effort mis par le BEA pour diminuer le stock des enquêtes anciennes en cours a été poursuivi. L'indicateur s'établit en 2019 à 56% soit le taux de 2017. La diminution du stock des affaires anciennes et l'adaptation du niveau d'investissement en fonction des enseignements de sécurité attendus pour chaque enquête devrait permettre d'améliorer l'indicateur avec un l'objectif cible de 80 %.

En ce qui concerne la mesure de l'influence des recommandations de sécurité du BEA sur les décisions des autorités nationales et internationales ou des opérateurs, une modification du mode de calcul a été introduite en 2016 afin de mieux interpréter la prise en compte des recommandations.

Cette nouvelle méthode conduit à une baisse du résultat par rapport à l'ancienne.

Ainsi en 2016 le résultat de 76 % produit par le nouveau mode de calcul équivalait à 87 % calculé avec l'ancienne méthode.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Pour l'année 2019, ce résultat en augmentation de 9% s'établit à 75 %. Ce résultat découle de plusieurs facteurs :

- Prise en compte par la DGAC et la DSAC de l'ensemble des recommandations qui leur ont été adressées ;
- Émission par le BEA de recommandation plus ambitieuses donc plus difficile à prendre à compte par les destinataires ;
- Traitement des recommandations par l'EASA.

OBJECTIF 2**Limiter les impacts environnementaux du transport aérien****INDICATEUR 2.1 mission****Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA	Nb	328	298	<=450	<=450	336	<=450
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	91,5	96,2	>=90	>=92,5	91,6	>=90

Commentaires techniques

Source des données : l'ACNUSA pour le 1er sous-indicateur et les bases de données statistiques de trafic et de performances acoustiques des aéronefs (base NBA) de la direction du transport aérien (DTA) pour le second.

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA concernent le non-respect des arrêtés de la Ministre des transports et en particulier :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs, en fonction notamment de la classification acoustique (chapitre 3 bruyants et les plus bruyants) ;
- des restrictions permanentes ou temporaires de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter leurs nuisances sonores ;
- des règles relatives aux essais moteurs ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser ;
- de la durée maximale d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance.

Le procès-verbal est établi par des fonctionnaires de la DGAC habilités et dans certains cas des officiers de gendarmerie du transport aérien.

Taux de vols réalisés sur les plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores :

Ce sous-indicateur complète le précédent en mesurant le rythme de modernisation des flottes. Il est calculé sur les aéroports assujettis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes et prend en compte les vols réalisés par les avions de marge acoustique supérieure à 10 EPNdB. Il tient compte de l'ensemble des mouvements réalisés par les avions les moins bruyants, y compris les avions de faible capacité et les avions à hélices.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Sur le premier indicateur : l'objectif 2019 est atteint, le nombre de dossiers sanctionnés, 336, étant inférieur à la cible prévue [450 pour rappel]. Le nombre total de dossiers examinés s'élève à 570.

Sur le second indicateur, le résultat s'élève à 91,6 %, ce qui est en ligne avec les années précédentes. A noter une erreur dans le résultat 2018 qui était de 91,6 % (et non 96,2 %). Pour Paris-Le Bourget, le trafic retenu correspond aux données disponibles à fin février 2020, c'est-à-dire le trafic jusqu'au mois de juillet 2019 inclus. Cet aéroport ne représente toutefois qu'environ 4 % du trafic de l'ensemble des aéroports considérés.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

RÉCAPITULATION SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	29 855 386	44 442 540	8 844 000	29 855 386	43 713 911	8 844 000
Achats et services extérieurs	26 797 784	38 884 547	8 844 000	26 797 784	37 933 877	8 844 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	330 000	212 472		330 000	224 026	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	2 621 602	5 164 435		2 621 602	5 375 345	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	106 000	181 086		106 000	180 663	
Section des opérations en capital	12 515 583	4 772 394		12 515 583	4 918 001	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	12 515 583	4 772 394		12 515 583	4 918 001	
Total	42 370 969	49 214 934	8 844 000	42 370 969	48 631 912	8 844 000

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Sections	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Développement durable et régulation	16 170 975	16 555 367	2 194 000	16 170 975	15 778 350	2 194 000
Section des opérations courantes	8 604 195	14 789 739	2 194 000	8 604 195	13 691 399	2 194 000
Section des opérations en capital	7 566 780	1 765 628		7 566 780	2 086 951	
02 – Surveillance et certification	23 346 398	29 752 780	6 650 000	23 346 398	29 977 581	6 650 000
Section des opérations courantes	18 942 495	27 136 035	6 650 000	18 942 495	27 482 754	6 650 000
Section des opérations en capital	4 403 903	2 616 745		4 403 903	2 494 827	
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 853 596	2 906 787		2 853 596	2 875 981	
Section des opérations courantes	2 308 696	2 516 766		2 308 696	2 539 758	
Section des opérations en capital	544 900	390 021		544 900	336 223	
Total	42 370 969	49 214 934	8 844 000	42 370 969	48 631 912	8 844 000

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2018	Prévues en LFI pour 2019	Ouvertes en 2019	Ouverts en 2018	Prévus en LFI pour 2019	Ouverts en 2019
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	5 517 468	8 844 000	7 773 048	5 517 468	8 844 000	7 773 048
Total	5 517 468	8 844 000	7 773 048	5 517 468	8 844 000	7 773 048

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS
ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT D'ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2019		1 405 144		1 405 144				
04/2019		1 092 913		1 092 913				
05/2019		380 886		380 886				
06/2019		1 154 224		1 154 224				
07/2019		169 510		169 510				
08/2019		929 807		929 807				
09/2019		618 298		618 298				
10/2019		975 970		975 970				
11/2019		661 905		661 905				
01/2020		36 117		36 117				
Total		7 424 774		7 424 774				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FONDS DE CONCOURS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
08/2019		348 274		348 274				
Total		348 274		348 274				

ARRÊTÉS DE REPORT DE FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
26/02/2019		21 085		152 842				
Total		21 085		152 842				

ARRÊTÉS DE REPORT DE TRANCHES FONCTIONNELLES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
08/02/2019		2 362 947						
Total		2 362 947						

ARRÊTÉS DE REPORT HORS TRANCHES FONCTIONNELLES ET HORS FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
11/03/2019		135 625		767 355				
Total		135 625		767 355				

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		10 292 705		8 693 245				

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Mouvements réglementaires sur le programme 614 :

- Par arrêté du 8 février 2019 (JORF du 10 février 2019) portant report de crédits, 2,36 M€ en AE, correspondant aux AE affectées non engagées de 2018 (AENE) ont été ouverts sur le programme 614 ;

- Par arrêtés des 26 février 2019 (JORF du 1^{er} mars 2019) et 11 mars 2019 (JORF du 17 mars 2019) portant report de crédits, ont été ouverts respectivement sur le programme 614, 21 K€ en AE et 153 k€ en CP correspondant aux fonds de concours de 2018 sur 2019, ainsi que 136 k€ en AE et 0,77 k€ en CP correspondant aux crédits non affectés en AE et disponibles en CP.

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Un montant global de 7,77 M€ en AE et en CP a été ouvert en 2019 sur le programme 614 au titre des fonds de concours et des attributions de produits.

Concernant les crédits ouverts en 2019 en AE et CP au titre des attributions de produits, ceux-ci correspondent principalement à des redevances pour prestations de services rendus par la DGAC en application des décrets n° 2006-1810 du 23 décembre 2006 et n° 2010-471 du 11 mai 2010 et se répartissent comme suit :

- versements par l'agence européenne pour la sécurité (AESA) pour des prestations OSAC et DSAC 2018 et 2019 ainsi que des frais d'expertise DSAC dans le cadre de la standardisation pour un montant global de 7 M€ ;
- frais de supervision relatif à l'habilitation de l'organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) dans le domaine des contrôles et des vérifications en matière de sécurité de l'aviation civile pour 0,25 M€ ;
- prestations d'expertises versées par divers organismes pour 0,03 M€.

Par ailleurs, conformément au décret n° 2006-1004 du 10 août 2006, un versement de 0,07 M€ en AE et CP en provenance du service des domaines à la suite de ventes de biens mobiliers (produit de cessions) a également été ouvert.

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

AE 2019	CP 2019
AE ouvertes en 2019 * (E1) 52 663 674	CP ouverts en 2019 * (P1) 51 064 214
AE engagées en 2019 (E2) 49 214 934	CP consommés en 2019 (P2) 48 631 912
AE affectées non engagées au 31/12/2019 (E3) 3 291 997	dont CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 7 340 266
AE non affectées non engagées au 31/12/2019 (E4 = E1 - E2 - E3) 156 743	dont CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 41 291 646

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 brut (R1) 11 172 046					
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018 (R2) -777 475					
Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 net (R3 = R1 + R2) 10 394 571	CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 7 340 266	=	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R4 = R3 - P3) 3 054 305		
AE engagées en 2019 (E2) 49 214 934	CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 41 291 646	=	Engagements 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R5 = E2 - P4) 7 923 288		
			Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R6 = R4 + R5) 10 977 593		
				Estimation des CP 2020 sur engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) 8 411 244	
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2020 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2019 (P6 = R6 - P5) 2 566 348	

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2019 + reports 2018 + mouvements réglementaires + FDC + ADP + fongibilité asymétrique + LFR

Concernant le suivi des crédits de paiements associés à la consommation des autorisations d'engagement (hors titre 2) du programme 614, le montant d'engagements non couverts par des paiements au 31 décembre 2019 s'élève à environ **11 M€**. Ils sont répartis à hauteur de :

- 4,6 M€ sur l'action 1 « développement durable et régulation » et correspondent principalement aux postes suivants :
 - le poste "études" pour 935 k€ correspond à différentes conventions en cours d'exécution, et notamment une convention de 597 k€ passée par le service technique de l'aviation civile (STAC) avec Ariane Groupe en fin d'année au titre du projet financé par le fonds de sécurité intérieure "FSI" (création de kits pour la formation et l'évaluation des chiens d'explosifs) ainsi qu'une étude de faisabilité pour une évolution logicielle de 138 k€ avec l'institut français des sciences techniques;
 - le poste "fluides hors carburant" pour 437 k€ avec notamment des engagements pluriannuels comptabilisés par le STAC au titre des marchés d'électricité et de gaz pour les 3 sites (325 k€) ;
 - le poste "formation" pour 376 k€. Il s'agit essentiellement des engagements relatifs à l'entraînement aérien (45 k€) et les conventions avec l'ENAC pour 231 k€ ;
 - des contrats de maintenance pour 245 k€ ;
 - des prestations de services pour 600 k€ (audits, assistances à maîtrise d'ouvrages...);
 - des engagements relatifs à des prestations informatiques pour 942 k€ dont environ 400 k€ au titre de STITCH.

- 5,9 M€ sur l'action 2 « surveillance et certification » et correspondent aux missions de la DSAC, à savoir :
 - les contrats de formation, les frais de déplacement, le nettoyage des locaux, la maintenance des bâtiments ;
 - les projets pluriannuels engagés préalablement tels que des contrats ou marchés de maintenance informatique applicative, évolutive ou des opérations d'investissement en cours d'exécution sur différents sites (travaux de construction ou aménagement de bâtiments).

- 0,5 M€ sur l'action 3 « enquêtes de sécurité aérienne ».

JUSTIFICATION PAR ACTION

Action 01

Développement durable et régulation

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	8 604 195	14 789 739	2 194 000	8 604 195	13 691 399	2 194 000
Achats et services extérieurs	6 022 593	9 755 528	2 194 000	6 022 593	8 654 901	2 194 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		16 312			14 108	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	2 581 602	4 953 226		2 581 602	4 957 717	
Charges financières						
Charges exceptionnelles		64 673			64 673	
Section des opérations en capital	7 566 780	1 765 628		7 566 780	2 086 951	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	7 566 780	1 765 628		7 566 780	2 086 951	
Total	16 170 975	16 555 367	2 194 000	16 170 975	15 778 350	2 194 000

Les activités de développement durable et de régulation exercées par la direction du transport aérien sont retracées au sein de cette action.

Les crédits inscrits en loi de finances initiale (LFI) pour 2019 s'élèvent à 16 171 k€ en AE et CP, hors fonds de concours et attribution de produits estimés à 2 194 k€.

S'ajoutent à cette dotation initiale les mouvements suivants :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs mais non engagées pour 71,77 k€ ;
- un report de fonds de concours (STITCH) pour 101 099 € en CP ;
- un report d'attribution de produits pour 10 948 € en AE et 40 490 € en CP ;
- une ouverture de crédits sur le fonds de concours « Union européenne » pour 348 k€ en AE et CP. Cette somme correspond au versement de l'avance de 50 % d'une subvention globale de 696 547,70 € accordée par le FSI au STAC pour la création de kits pour la formation et l'évaluation des chiens détecteurs d'explosifs. La période de réalisation de projet court du 1^{er} octobre 2018 au 30 juin 2021, avec une période d'éligibilité des dépenses liées au projet fixée du 1^{er} octobre 2018 au 30 novembre 2021 ;
- des ouvertures de crédits au titre des attributions de produits pour un montant global de 60,21 k€ en AE et CP ;
- un recyclage d'AE a été accordé à hauteur de 111 k€ pour le STAC ;
- un mouvement de crédits de 50 k€ en AE et CP a abondé l'action 4 « Enquêtes de sécurité aérienne » pour l'acquisition des enregistreurs de vol de dernière génération et les développements laboratoires qui leur sont associés.

Enfin, la demande de versement du solde de 3,398 M€ de la subvention accordée par le FSI au titre du projet STITCH a été transmise au FSI en mai 2019. Cette demande n'a pas encore été instruite à ce jour. Aucun versement n'a donc été constaté pour cette opération.

Au final, le montant des crédits ouverts en 2019 s'élève 16 723 k€ en AE et 16 671 k€ en CP. L'exécution est de 16 555 k€ en AE et 15 778 k€ en CP ventilée de la manière suivante :

- en fonctionnement : 9 924 K€ en AE et 8 802 k€ en CP ;
- en fonctionnement, organismes extérieurs : 2 071 k€ en AE et 2 073 k€ en CP ;
- en investissement : 1 766 k€ en AE et 2 087 k€ en CP ;
- en subvention : 2 794 k€ en AE et 2 735 k€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Le poste achats et services extérieurs retrace les dépenses de fonctionnement liées à l'action, qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté.

Les dépenses de l'action 1 sur le poste « achats et services extérieurs » s'élèvent en 2019 à 9,76 M€ en AE et 8,66 M€ en CP, pour une prévision initiale de 6,02 M€ en AE et en CP.

Tableau de répartition des dépenses globales de fonctionnement de la DTA :

Type de dépenses	AE			CP		
	LFI 2019	Réalisé 2019	Ecart	LFI 2019	Réalisé 2019	Ecart
Achats et services extérieurs	4 269 593,00 €	8 272 567,84 €	4 002 974,84 €	4 269 593,00 €	7 206 812,36 €	2 855 707,36 €
Dont moyens des services	2 749 593,00 €	7 164 753,67 €	4 415 160,67 €	2 749 593,00 €	6 512 593,20 €	3 763 000,20 €
Dont Etudes	1 480 000,00 €	1 088 228,97 €	- 391 771,03 €	1 480 000,00 €	593 121,96 €	- 886 878,04 €
Dont Aides à l'emploi	40 000,00 €	19 585,20 €	- 20 414,80 €	40 000,00 €	19 585,20 €	- 20 414,80 €
Moyens de la gendarmerie du transport aérien	1 253 000,00 €	1 183 474,55 €	- 69 525,45 €	1 253 000,00 €	1 208 889,03 €	- 44 110,97 €
Fonctionnement des équipes spécialisées des bases aériennes	500 000,00 €	467 768,00 €	- 32 232,00 €	500 000,00 €	467 541,00 €	- 32 459,00 €
TOTAL	6 022 593,00 €	9 923 810,39 €	3 901 217,39 €	6 022 593,00 €	8 883 242,39 €	2 779 137,39 €

Les crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions, mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (2,17 M€ en CP hors frais de déplacement). Ils financent également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie du transport aérien (1,2 M€) ainsi que le fonctionnement courant des DSAC interrégionales au titre des missions régaliennes (0,84 M€).

Les dépenses sont supérieures aux prévisions mais restent comparables aux exercices précédents.

Comme les années précédentes, les postes les plus importants de ces dépenses sont les frais de déplacement, les dépenses de formations, les achats divers et les prestations de service.

Les frais de déplacement représentent 21 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement. La mission de représentation de la DTA au sein des instances européennes et internationales, ainsi que les missions effectuées en matière de sûreté à l'étranger, notamment celles du pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile (PARAC), mobilisent en effet une part importante du budget de fonctionnement.

Les frais de formation (0,86 M€ en AE et 0,75 M€ en CP) correspondent majoritairement aux prestations de formation fournies par l'ENAC au profit des personnels des aviations civiles étrangères (400 k€). A noter que ces dépenses étaient jusqu'en 2018 rattachées à la rubrique « organismes extérieurs ».

Les autres formations sont des formations « métiers » ainsi que l'entraînement aérien.

Les prestations de service (1,4 M€ en AE et 1,48 M€ en CP), outre des dépenses liées au fonctionnement des services, intègrent des dépenses informatiques ou métiers telles que des prestations d'audits des périmètres d'activités régulé et non régulé des aéroports, ou encore des achats liés aux plan d'exposition au bruit (PEB), plan de gêne sonore (PGS) et plan de servitude aéronautique (PSA).

Les achats divers effectués majoritairement par la gendarmerie du transport aérien (GTA), le STAC et le SNIA s'élèvent à 1,06 M€ en AE et 1,17 M€ en CP et concernent le fonctionnement courant de ces services.

Les études représentent une dépense globale de 1,09 M€ en AE et 0,60 M€ en CP. Il s'agit essentiellement :

- d'études dans le domaine économique et celui de la sûreté (180 k€ en AE et 250 k€ en CP) ;
- d'études lancées par le STAC au titre du projet financé par le FSI (600 k€ en AE) pour la création de kits pour la formation et l'évaluation des chiens d'explosifs ou encore d'études de faisabilité relatives à l'évolutions du logiciel de mesure des chaussées aéronautiques (150 k€).

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Il s'agit d'une part, des dépenses effectuées au profit d'organismes extérieurs et d'autre part et des subventions diverses reprises dans le tableau ci-dessous :

Type de dépenses	AE			CP		
	LFI 2019	Réalisé 2019	Ecarts	LFI 2019	Réalisé 2019	Ecarts
Organismes extérieurs	790 000,00 €	2 071 467,00 €	1 281 467,00 €	790 000,00 €	2 072 596,00 €	1 282 596,00 €
Subventions diverses	1 791 602,00 €	2 794 431,00 €	1 002 829,00 €	1 791 602,00 €	2 735 561,00 €	943 959,00 €
TOTAL	2 581 602,00 €	4 865 898,00 €	2 284 296,00 €	2 581 602,00 €	4 808 157,00 €	2 226 555,00 €

L'écart constaté entre les prévisions et les réalisations du poste « organismes extérieurs » résulte de :

- l'imputation en frais de formation des prestations de formation assurées par l'ENAC au profit des personnels des aviations civiles étrangères dans le cadre de la coopération internationale ;
- la contribution aux dépenses de fonctionnement à la mission PNR (*Passenger name record*).

La DGAC participe, pour le compte du ministère chargé des transports, à ce projet interministériel de base de données, piloté par les services du Premier ministre (SGDSN), aux côtés des ministères de l'intérieur, de la défense et de l'économie et des finances. Il a été convenu que les versements de la DGAC s'effectueraient auprès de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI). Le taux de contribution de la DGAC est de 20,5%. Le comité de coordination des référents, en date du 13 mars 2019 et celui des directeurs qui s'est tenu le 28 mars 2019 ont défini le cadrage budgétaire du projet PNR ainsi que la participation des ministères contributeurs. Pour la DGAC, cette contribution a été fixée à 2 262 290 € dont 535 508 € en investissement (frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage, acquisition de licences et matériels) et 1 726 782 € pour le financement des trois unités (STIG, UIP et mission PNR) ainsi que l'engagement du marché de tierce maintenance.

En ce qui concerne les subventions diverses, la DTA a apporté son soutien aux fédérations aéronautiques françaises ainsi qu'à l'Aéro-club de France au titre de la mission aviation légère, générale et hélicoptères pour un montant global de 2,17 M€ en AE et CP, soit un écart de 0,31 M€.

L'écart de 0,6 M€ correspond au financement de la météorologie de l'espace. Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a en effet désigné le 13 novembre 2018 un consortium Australie, Canada, France et Japon (le consortium ACFJ) comme fournisseur mondial de services de météorologie de l'espace, dans le cadre de l'Amendement 78 à l'Annexe 3 de l'OACI.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

La France contribue aux services d'ACFJ par l'intermédiaire d'un centre (nommé SPECTRA) exploité par Météo-France, Collectes Localisation Satellites (une filiale du CNES), et l'ESSP (Etude de sûreté et de sécurité publique), et régulé et inspecté par la DGAC.

Il est prévu que les trois premières années des services SPECTRA soient financées par la DGAC/DTA sur le BOP 614-1. Au-delà des trois premières années, un financement par redevances est admis par l'OACI, qui ambitionne même de mettre en place, au cours de la période de 3 ans à venir un système « mondialisé » de redevances, afin que les services ne soient pas financés seulement par les redevances des pays hébergeant les centres.

En 2019, ont été financées la phase de mise en service et la phase opérationnelle pour la période de novembre à décembre 2019 pour un montant global de 625 776 € en AE et 563 198 € en CP.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 1,77 M€ en AE et 2,09 M€ en CP pour une prévision annuelle de 7,57 M€ en AE et CP, soit un écart de -5,8 M€ en AE et -5,48 M€ en CP.

Ces écarts concernent principalement :

- la contribution au titre du PNR (*Passenger Name Record*). Le volet investissement de la contribution à ce projet interministériel 2019 est inférieur de 1,16 M€ en AE et CP par rapport à un montant initialement programmé de 1,7 M€ ;
- le report des projets d'investissement du STAC estimées à 2,87 M€, et notamment l'opération d'extension et de modernisation du laboratoire de détection des explosifs artisanaux afin d'augmenter la capacité d'accueil des équipes cynophiles ;
- des dépenses informatiques inférieures aux prévisions avec -0,37 M€ en AE et -0,48 M€ en CP pour le système de traitement informatisé des titres de contrôle d'accès et des habilitations (STITCH), pour la gestion des habilitations nationales et des titres de circulation pour l'accès aux zones réservées des aéroports et -0,64 M€ pour les autres applications informatiques dédiées à l'exercice des missions de la DTA.

Action 02
Surveillance et certification

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	18 942 495	27 136 035	6 650 000	18 942 495	27 482 754	6 650 000
Achats et services extérieurs	18 507 495	26 659 186	6 650 000	18 507 495	26 801 934	6 650 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	330 000	195 956		330 000	209 714	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante		166 201			356 837	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	105 000	114 692		105 000	114 269	
Section des opérations en capital	4 403 903	2 616 745		4 403 903	2 494 827	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	4 403 903	2 616 745		4 403 903	2 494 827	
Total	23 346 398	29 752 780	6 650 000	23 346 398	29 977 581	6 650 000

Les activités de surveillance et de certification exercées principalement par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), service à compétence nationale (SCN), sont retracées au sein de l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614.

Ses activités sont portées par son échelon central (DSAC-EC), les neuf directions interrégionales (DSAC – IR) métropolitaines et outre-mer, par la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC NC) et le service d'État de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC PF). De plus, l'ensemble de ces services fait appel, également, à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC), ainsi que de la direction des systèmes d'information (DSI), chargée de la maintenance et de la mise en place des applications informatiques métier ou de gestion.

Cette action regroupe les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires, d'une part, à la mise en œuvre de la mission de surveillance et de certification de la DSAC (à savoir les actions de contrôle propres aux métiers de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement de l'aviation civile) et, d'autre part, aux actions correspondant aux missions exercées par les directions interrégionales dans le domaine régalién pour le compte de la direction du transport aérien (DTA) et des domaines relevant de l'action sociale pour le compte du secrétariat général et de l'action médicale pour l'ensemble des services de la DGAC.

Les personnels impliqués notamment dans les fonctions de surveillance et de certification doivent bénéficier d'un niveau de formation suffisant pour maintenir leur haut niveau d'expertise, indispensable à l'exercice de leurs missions.

Les crédits initiaux de l'action 2 « Surveillance et certification » inscrits en loi de finances initiale pour 2019 s'élèvent à **23,35 M€ en AE et en CP** (hors attributions de produits estimées en LFI pour 6,65 M€ en AE et CP).

S'ajoutent à cette dotation initiale les mouvements réglementaires suivants :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs relatif à des opérations d'investissement non engagées juridiquement (AENE) pour 2,29 M€ ;
- un report de fonds de concours de 0,02 M€ en AE et de 0,05 en CP ;
- un report de 0,12 M€ en AE et de 0,72 M€ en CP dont la provenance est répartie en crédits budgétaires (pour 0,57 M€ en CP) et en attributions de produits (pour 0,12 M€ en AE et 0,15 M€ en CP) ;
- des ouvertures de crédits sur 2019 en attributions de produit (ADP) pour un montant global d'exécution à 7,35 M€ en AE et CP par rapport à une dotation initiale de 6,65 M€. Ces ouvertures de crédits correspondent à des prestations de services rendus facturées par la DSAC à divers organismes (AESA, OSAC, compagnies aériennes, organismes nationaux...) et au reversement par le service des domaines du produit des ventes de biens mobiliers (véhicules, matériels divers). L'écart constaté sur les attributions de produits entre l'exécution et la LFI s'explique, pour l'essentiel, par une augmentation des commandes 2019 formulées par l'AESA dans le cadre de la sécurité aérienne et de la prise en compte en début d'exercice des versements effectués de l'AESA pour des prestations OSAC réalisées au cours du 2ème semestre 2018 et versées en fin d'exercice 2018.

Au final, le montant des crédits ouverts en 2019 sur l'action 2 s'élève donc à 33,13 M€ en AE et 31,47 M€ en CP, dont 25,78 M€ en AE et 24,12 M€ en CP, hors attributions de produits et fonds de concours.

L'exécution budgétaire de l'action s'établit finalement à **29,75 M€ en AE et 29,98 M€ en CP**, déclinée comme suit :

- pour les dépenses de fonctionnement : 27,13 M€ en AE et 27,48 M€ en CP
- pour les dépenses d'investissement : 2,62 M€ en AE et 2,50 M€ en CP.

Tableau de répartition des dépenses globales de fonctionnement de la DSAC

Identifiant de la dépense en €	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2019	REALISE 2019	écarts
Moyens généraux						
Fluides (hors carburant)	948 300	885 602	-82 698	948 300	939 463	-8 847
Carburant	329 840	254 222	-75 618	329 840	235 916	-93 924
Achats divers	798 020	982 788	164 749	798 020	708 594	-89 426
Informatique	960 250	948 407	-11 843	938 250	1 050 144	111 894
Nettoyage	767 911	882 164	114 253	771 911	827 928	56 017
Totaux moyens généraux	3 794 321	3 893 164	98 843	3 784 321	3 762 033	-22 288
Missions de surveillance						
Locations	667 070	621 401	-45 669	667 070	570 883	-96 187
Maintenance des matériels	867 300	1 151 130	283 830	862 300	1 104 362	242 062
Entretien des bâtiments	664 500	552 823	-111 677	668 500	554 141	-114 359
Communication et documentation	137 000	537 551	400 551	137 000	551 497	414 497
Etudes	75 000	48 252	-26 748	75 000	31 227	-43 773
Frais de réception	189 500	299 110	109 610	189 500	299 242	109 742
Télécommunication et affranchissement	883 200	784 741	-98 459	885 200	756 160	-129 040
Frais de déplacement	3 775 586	4 549 764	774 178	3 785 586	4 564 879	779 293
Formation	1 650 634	1 781 490	130 856	1 651 634	1 852 235	200 601
Prestations de services	5 653 404	12 439 960	6 786 556	5 663 404	12 755 275	7 091 871
Totaux Missions de surveillance	14 563 174	22 766 022	8 202 848	14 573 174	23 039 901	8 466 727
Autres charges de gestion courante	150 000	166 201	16 201	150 000	356 837	206 837
Charges exceptionnelles	105 000	114 692	9 692	105 000	114 269	9 269
Impôts, taxes et versements assimilés	330 000	195 956	-134 044	330 000	209 714	-120 286
TOTAL GENERAL	18 942 495	27 136 035	8 193 540	18 942 495	27 482 754	8 540 259

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Au titre des achats et des services extérieurs pour 2019, les dépenses de fonctionnement de l'action 2 s'élèvent à **26,66 M€ en AE et 26,80 M€ en CP**, dont une consommation d'attributions de produits de 7,37 M€ en AE et CP. Les principales dépenses sur ce poste s'élèvent globalement à 17 M€ en AE et 17,3 M€ en CP et concernent les frais de déplacement et les prestations de service ventilées entre l'organisme de contrôle en vol (OCV), le prestataire extérieur (OSAC) et les prestations diverses commandées par l'ensemble des services du SCN.

Frais de déplacement : 4,55 M€ en AE et 4,56 M€ en CP (LFI 2019 : 3,78 M€ en AE et 3,79 M€ en CP)

La DSAC, en tant que service à compétence nationale, exerce des missions de surveillance, d'expertise et d'audit au sein d'organismes et d'entreprises à surveiller. Le montant exécuté s'élève à **4,55 M€ en AE et 4,56 M€ en CP** dont 1,85 M€ en AE et CP pour l'échelon central. A ces missions de surveillance s'ajoutent les frais de déplacement des agents qui se rendent à l'agence européenne pour la sécurité de l'aviation à Cologne ou vers d'autres destinations en Europe dans le cadre des actions de niveau européen.

L'augmentation des frais de déplacement constatée de + 0,77 M€ en AE et en CP par rapport à une prévision de 3,8 M€ en AE et en CP s'explique notamment par la prise en compte :

- de la progression de l'ensemble des missions de surveillance, d'expertise et d'audit réalisé en métropole et outre-mer ;
- de frais liés aux missions de formation dont le maintien de compétences des agents, de stages de longue durée pour des prises de postes et des sorties d'école ;

- de l'accroissement de missions internationales liées aux nouveaux domaines d'activité (drones par exemple) ainsi que celles afférentes aux déplacements de médecins qui assurent l'intérim lors de vacances de poste (déplacements intra et inter régionaux) et d'audits ultra-marins (Outre-mer et Polynésie française) ;
- des missions de coordination au sein de la DSAC dans le cadre de GT nationaux, de réorganisation à la suite de la réforme territoriale malgré l'effort constant des services de la DSAC de recourir à la visioconférence ou à l'audioconférence ;
- des changements de résidence ;
- de la prise en compte des déplacements professionnels des auditeurs « sécurité des SSI ».

Malgré cette hausse constatée en 2019 de + 20 % par rapport à la prévision initiale, il est à noter que ce poste marque une meilleure maîtrise de sa consommation par rapport à 2018 (+ 35%) due notamment à la mise en place de contrôle interne et d'un suivi dans le cadre de l'application de la politique voyage.

Prestations de service : 12,44 M€ en AE et 12,76 M€ en CP (LFI 2019 : 5,65 M€ en AE et 5,66 M€ en CP)

La dépense sur ce poste s'est élevée globalement à **12,44 M€ en AE et 12,76 M€ en CP** intégrant un versement sur attribution de produit (ADP) de + 7,37 M€ en AE et CP. Ainsi, la consommation nette sur crédits budgétaires (hors ADP) s'établit à 5,07 M€ en AE et à 5,39 M€ en CP. Ainsi, l'exécution de ces prestations de service se répartit globalement comme suit :

Organisme de contrôle en vol: 3,30 M€ en AE et 3,25 M€ en CP *dont 0,33 M€ en ADP* (LFI 2019 : 3,30 M€ en AE et CP)

Les versements 2019 effectués pour le compte de l'Organisme de contrôle en vol (OCV) sont de **3,30 M€ en AE et de 3,25 M€ en CP** dont 0,33 M€ en AE et CP financés par des attributions de produits. Ces dépenses représentent, conformément aux conventions établies entre le directeur général de l'aviation civile et les compagnies aériennes employeurs des commandants de bords mis à disposition, les remboursements de leur salaire, de leur frais de missions de formation associées qui relèvent de leurs activités réalisées pour le compte de la DGAC dans le cadre de leur mission de surveillance (contrôles en vol, de sécurité et expertises pour la direction générale). L'écart constaté sur la consommation entre les AE et les CP correspond aux dépenses de décembre 2019 engagées sur l'exercice qui font l'objet sur l'exercice suivant de charges à payer (paiement 2020).

Prestataire extérieur : 6,81 M€ en AE et CP *dont 6,81 M€ en ADP* (LFI 2019 : 1,3 M€ en AE et CP)

L'organisme de la sécurité de l'aviation civile (OSAC), entité habilitée dédiée à la surveillance et à la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs, a facturé ses prestations à hauteur de **1,33 M€ en AE et CP**, paiements réalisés en ADP uniquement. La dépense sur ces prestations spécifiques de 2019 par rapport à la dotation initialement prévue est conforme.

Par ailleurs, les prestations OSAC réalisées en 2019 à la demande de l'AESA et payées par celle-ci font l'objet d'une ouverture de crédits depuis 2018 selon la procédure des attributions de produits. Ainsi, les versements au prestataire OSAC s'établissent à **5,48 M€ en AE et CP**.

L'écart constaté entre la LFI et la réalisation correspond essentiellement à la prise en compte des versements de l'AESA, comptabilisés en ADP à partir de 2018 à la suite d'une modification du processus de dépenses des prestations à reverser à OSAC.

Prestations diverses : 2,33 M€ en AE et 2,70 M€ en CP (LFI 2019 : 1,05 M€ en AE et 1,06 M€ en CP)

Ce poste comptabilise les dépenses relatives aux prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC. La consommation 2019 s'établit à **2,33 M€ en AE et à 2,70 M€ en CP** pour une prévision initiale de 1,05 M€ en AE et 1,06 M€ en CP.

L'écart constaté sur ce poste est dû à la réalisation d'un redéploiement de crédits en cours de gestion sur l'ensemble des unités opérationnelles du service à compétence nationale destiné à comptabiliser des dépenses supplémentaires dans le cadre notamment :

- de l'enregistrement de frais relatifs à l'indemnisation d'intérimaires ;
- de la communication de la DSAC lors du symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité ;

- de la mise en œuvre du processus qualité et à la certification du service à compétence nationale (SCN) ;
- d'audits sur la sécurité des sites et des systèmes d'information (SSI) pour garantir l'intégrité des données informatiques de la DSAC et audits de surveillance ;
- du financement des assurances des véhicules ;
- d'honoraires médicaux et de frais de la médecine à norme des personnels (Contrôleurs aériens) et de prévention (contrôles réglementaires et obligatoires) ;
- du financement pour la maintenance de serveurs.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

La consommation sur ce poste en AE et CP est de **0,20 M€** pour une prévision budgétaire de 0,33 M€. Réalisation légèrement inférieure à l'estimation initiale due sur certaines unités opérationnelles à l'enregistrement de dégrèvements. Les dépenses acquittées par les directions régionales correspondent aux taxes foncières afférentes aux terrains et logements de la DGAC, à des taxes versées pour logements vacants et à des frais sur droits de douanes.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement au titre de l'exercice 2019 sont de **2,62 M€ en AE et 2,49 M€ en CP** par rapport à une prévision annuelle qui était de 4,40 M€ en AE et CP soit un écart de - 1,78 M€ en AE et de -1,91 M€ en CP.

Ces écarts concernent les axes principaux ci-dessous répertoriés :

1 - Concernant les dépenses informatiques, la consommation en **AE** est de **1,24 M€** par rapport à une dotation initiale de 1,28 M€ et en **CP**, la consommation s'élève uniquement à **0,57 M€** par rapport à une prévision de dépense qui était de 1,44 M€ soit une sous-consommation de **-0,87 M€**.

L'écart constaté en CP est du essentiellement à des retards d'exécution des prestations commandées causés notamment par un manque de ressources pour instruire les projets de systèmes d'information. Ces dépenses doivent rentrer dans le cadre du développement d'outils nécessaires aux actions d'inspection et de contrôle menées par la DSAC sur des entreprises et des personnes ainsi que la maintenance évolutive des programmes métier. Malgré le financement de certaines dépenses telles que l'acquisition d'un portail WIFI dans le cadre de la modernisation des ressources informatiques de la DSAC/SO, ce poste de dépense a correspondu à la poursuite de la maintenance évolutive des systèmes d'information tels que Océane avec la modernisation de son socle (outil de gestion de passage des examens des personnels navigants), Péricles (outil de gestion des actions de surveillance relatif à la sûreté), Sigebel (gestion des licences et des titres aéronautiques), Medrano (gestion des drones).

2 – Concernant les dépenses de renouvellement du parc et matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine, celles-ci ont été estimées globalement à 3,12 M€ en AE et 2,96 M€ en CP pour une réalisation de **1,38 M€ en AE et 1,92 M€ en CP**.

Dans le cadre du renouvellement de la flotte du **parc automobile**, les unités opérationnelles de la DSAC ont acquis **13 véhicules**.

De plus, celles-ci ont financé les dépenses liées à la programmation des projets d'infrastructure concernant les travaux et l'entretien des bâtiments suivants :

- Poursuite et finalisation des travaux de réhabilitation des anciens bâtiments de la base aérienne BA 365 à la Martinique dans le cadre du transfert du siège de la direction de la DSAC/Antilles-Guyane ;
- Travaux de sécurisation du siège DSAC/AG et de voirie ;
- Travaux d'un nouveau parking visiteurs et finalisation de l'opération de sécurisation du site de la DSAC/Centre-Est et finalisation des travaux du parking du bâtiment médico-social ;

- Travaux de dévoiement de réseaux dans le cadre des travaux préalables à la desserte de la plateforme aéroportuaire par le tramway (DSAC/Sud-ouest) ;
- Finalisation des travaux de construction du bâtiment de la nouvelle délégation de Beauvais (DSAC/Nord) ;
- Travaux de réaménagement de l'espace extérieur du site Mignet (DSAC/Sud-est) ;
- Projet de construction d'un nouveau bâtiment administratif pour le regroupement des personnels du SEAC/Polynésie française en zone nord de l'aéroport de Tahiti Faa'a (financement études et primes au concours d'architecte lancé pour ce projet) ;
- Travaux de l'extension de la DSAC/Ouest à Brest (primes de concours et indemnités de jury ; AMOA étanchéité ; dévoiement des réseaux ; assistance des travaux et autres dépenses liées au CSPS (coordination en matière de sécurité et de protection de santé dans des chantiers du bâtiment) et contrôle technique).

Action 04

Enquêtes de sécurité aérienne

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	2 308 696	2 516 766		2 308 696	2 539 758	
Achats et services extérieurs	2 267 696	2 469 833		2 267 696	2 477 042	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		204			204	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	40 000	45 008		40 000	60 791	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	1 000	1 721		1 000	1 721	
Section des opérations en capital	544 900	390 021		544 900	336 223	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	544 900	390 021		544 900	336 223	
Total	2 853 596	2 906 787		2 853 596	2 875 981	

La totalité des crédits en AE et CP ont été mis à disposition sur le budget voté en LFI. S'ajoutent à ces montants des ADP pour un total de 17 369 € en AE et CP. Ces ADP sont issus de la vente par les domaines de véhicules et de divers biens mobiliers ainsi qu'une dotation complémentaire de 50 000 € en AE et CP.

La consommation globale du BEA s'établit à 2,91 M€ en AE et 2,88 M€ en CP et se répartit entre :

- Les dépenses de fonctionnement : 2,52 M€ en AE et 2,54 M€ en CP ;
- Les dépenses d'investissement : 0,39 M€ en AE et 0,34 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Pour les achats et services extérieurs, les crédits consommés s'élèvent à 2,52 M€ en AE et 2,54 M€ en CP pour une prévision LFI de 2,31 M€ en AE et en CP.

1. Éléments de contexte :

L'exécution du budget du bureau enquêtes et accidents (BEA) en 2019 a fortement été impacté par le financement des opérations de recherche et de récupération au Groenland des pièces du moteur 4 de l'Airbus A380 d'Air France, immatriculé F-HPJE, qui a été victime d'une rupture non contenue le 30 septembre 2017.

À elle seule cette opération non prévue dans le budget initial a consommé, hors frais de déplacement 352 392 € en AE et 441 356 € en CP, soit 12 % des AE et 15 % des CP du budget initial global.

En raison de la part importante des dépenses fixes et incompressibles dans le budget du BEA, cette opération a été financée par de la fongibilité entre le titre 5 et le titre 3 à hauteur de 155 k€.

2. Tendances et objectifs :

a) Soutien des enquêteurs : 0,02 M€ en AE et 0,01 M€ en CP (LFI 2019 : 0,04 M€ en AE et CP)

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2018	REALISE 2018	écarts
Soutien aux enquêtes (équipement des enquêteurs, transport d'épaves)	35 000	16 599	-18 401	35 000	11 622	-23 378
TOTAL	35 000	16 599	-18 401	35 000	11 622	-23 378

Le montant de la dépense s'est élevé à 0,02 M€ en AE et 0,01 M€ en CP, soit une dépense inférieure à la prévision en LFI qui s'élevait à 0,04 M€ en AE et en CP.

Les achats effectués ces dernières années ont permis au BEA de renouveler une très grande partie d'équipements spécifiques liés à l'activité d'enquête, de ce fait, en 2019, seuls des achats pour le maintien des stocks ont été effectués.

b) Contrats de prestations de services (hors déplacements et formation professionnels): 0,86 M€ en AE et 0,88 M€ en CP (LFI 2019 : 0,65 M€ en AE et en CP)

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2019	REALISE 2019	écarts
Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péage- parkings)	392 090	400 947	8 857	391 804	419 328	27 524
Marchés à procédure adaptée	255 152	455 908	200 756	253 426	458 102	204 676
TOTAL	647 242	856 855	209 613	645 230	877 429	232 199

La dépense s'est élevée à 0,86 M€ en AE et 0,88 M€ en CP, contre une prévision LFI 2019 de 0,65 M€ en AE et en CP.

Ces écarts s'expliquent principalement par l'augmentation des coûts des contrats de prestations de maintenance des divers matériels de laboratoires et d'entretien des bâtiments ainsi que celle des logiciels spécifiques. De plus, la dépense concernant la refonte du site Internet du BEA prévue initialement en investissement a été finalement imputée en fonctionnement.

c) Déplacements et formation professionnels : 0,79 M€ en AE et 0,78 M€ en CP (LFI 2019 : 1,02 M€ en AE et CP)

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2019	REALISE 2019	écarts
Déplacements professionnels	770 000	630 373	-139 627	770 000	630 373	-139 627
Formation professionnelle	250 000	157 828	-92 172	250 000	147 384	-102 616
TOTAL	1 020 000	788 201	-231 799	1 020 000	777 757	-242 243

Le niveau de consommation des déplacements professionnels s'élève à 630 373 € en AE et CP, soit une baisse par rapport à la prévision en LFI qui était de 770 000 € en AE et CP.

Pour ce qui est de la formation professionnelle, ont été consommés 157 828 € en AE et 147 384 € en CP, soit un écart de 92 172 € en AE et 102 616 € en CP par rapport à la prévision en LFI.

d) Autres dépenses: 0,86 M€ en AE et 0,87 M€ en CP (LFI 2019 : 0,61 M€ en AE et en CP)

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2019	REALISE 2019	écarts
Dépenses sur bons de commande	606 454	855 109	248 655	608 466	872 949	264 483
TOTAL	606 454	855 109	248 655	608 466	872 949	264 483

La forte augmentation de la consommation des AE et des CP (respectivement 855 109 € et 872 949 €) contre une prévision en LFI de 606 454 € en AE et 608 466 € en CP) est liée au financement sur le premier semestre 2019 des campagnes de recherche et de récupération au Groenland des pièces du moteur 4 de l'Airbus A380 immatriculé F-HPJE et assurant le 30 septembre 2017 le vol AF066 Paris – Los Angeles. Ces recherches ont permis de récupérer le moyeu du fan à l'origine de la rupture et les examens conduits sur la pièce par le motoriste, toujours en cours, ont conduit à remettre en cause les hypothèses précédemment émises et à lancer des inspections sur la flotte en service. La découverte de cette pièce a ainsi d'ores et déjà eu des conséquences sur le maintien de la sécurité des avions.

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2019	REALISE 2019	écarts	LFI 2019	REALISE 2019	écarts
a) Équipement des enquêteurs	35 000	16 599	-18 401	35 000	11 622	-23 378
b) Marchés de prestations de service	647 242	856 855	209 613	645 230	877 429	232 199
c) Marchés de déplacements et formation professionnelle	1 020 000	788 201	-231 799	1 020 000	777 757	-242 243
d) Autres dépenses sur bons de commande	606 454	855 109	248 655	608 466	872 949	264 483
TOTAL	2 308 696	2 516 765	208 069	2 308 696	2 539 758	231 062

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

Le montant consommé sur ce poste est de 204 € en AE et en CP et correspond à des taxes douanières sur des achats à l'étranger.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses sur ce poste sont en hausse au regard de la prévision initiale (0,04 M€ en AE et CP en LFI 2019) et s'établissent à 0,04 en AE et 0,06 M€ en CP.

Elles correspondent à l'achat de logiciels et au renouvellement de licences informatiques. La part versée au titre de la gratification de stagiaires représente 0,01 M€ en AE et CP.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses effectuées au titre de l'investissement en 2019, s'élèvent à 390 021 € en AE et 336 223 € en CP contre une prévision en LFI de 544 900 en AE et CP.

L'écart de 154 879 € en AE et 208 677 € en CP s'explique par le contexte particulier de l'exercice 2019, les seules opérations d'investissement réalisées étant deux opérations qui avaient été programmées dès la fin 2018 :

- Le remplacement de la climatisation du bâtiment 153 qui ne pouvait plus être reporté pour un montant de 223 300 € en AE et CP ;
- La fin de l'aménagement en parking et espaces verts des extérieurs du BEA, rendus nécessaires du fait de la construction du hangar.

Le BEA a également acquis un système de lecture pour les enregistreurs, a effectué des travaux de changement de vitres ainsi que l'achat de deux véhicules tous terrains pour les antennes du BEA.