

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2010

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS



NOTE EXPLICATIVE

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 51-6° de la loi organique du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF). Conformément aux dispositions de la loi organique, ce document développe l'ensemble des moyens regroupés au sein d'un budget annexe, qui constitue également une mission (article 18 de la LOLF) et comporte donc plusieurs programmes faisant chacun l'objet d'un projet annuel de performances.

Cette annexe présente le tableau d'équilibre du budget annexe puis présente et justifie l'évaluation des recettes.

Elle récapitule les crédits (y compris les fonds de concours et attributions de produits attendus) et les emplois demandés pour 2010 en les détaillant par programme et par action. Elle inclut une présentation de la programmation pluriannuelle des crédits de la mission sur la période 2009-2011. La nomenclature du budget annexe s'inspirant de la comptabilité générale, les crédits ne sont pas présentés par titre et par catégorie.

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

■ La présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées

Les crédits, constitués d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP), sont détaillés selon la nomenclature par destination (programmes et actions) et par nature (comptes du plan comptable applicable au budget annexe). L'évaluation des fonds de concours et attributions de produits attendus en 2010 est précisée.

Le cas échéant, les dépenses fiscales rattachées au programme sont indiquées ainsi que leur évaluation (qui figure également dans le tome 2 de l'annexe Voies et moyens).

■ Le projet annuel de performances qui regroupe

- la présentation stratégique du programme ;
- la présentation du programme et de ses actions ;
- la présentation des objectifs et des indicateurs de performance ;
- la justification au premier euro des crédits qui développe le contenu physique et financier du programme ainsi que les déterminants de la dépense et présente un échéancier des crédits de paiement associés aux autorisations d'engagement ;
- une présentation des principaux opérateurs et de leurs emplois (le cas échéant) ;
- la présentation des coûts associés à chaque action.

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. A 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 |
| Présentation de la programmation pluriannuelle | 8 |
| Indicateurs principaux de la mission | 12 |
| Tableau d'équilibre | 13 |
| Évaluation des recettes | 14 |
| Récapitulation des crédits | 20 |

Programme 613

| | |
|---|-----------|
| SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE | 27 |
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 28 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 30 |
| Présentation du programme et des actions | 35 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 39 |
| Justification au premier euro | 41 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 60 |

Programme 612

| | |
|---|-----------|
| NAVIGATION AÉRIENNE | 63 |
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 64 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 66 |
| Présentation du programme et des actions | 74 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 81 |
| Justification au premier euro | 86 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 111 |

Programme 614

| | |
|---|------------|
| TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION | 115 |
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 116 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 119 |
| Présentation du programme et des actions | 125 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 133 |
| Justification au premier euro | 139 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 154 |

Programme 611

| | |
|---|------------|
| FORMATION AÉRONAUTIQUE | 157 |
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 158 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 160 |
| Présentation du programme et des actions | 165 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 170 |
| Justification au premier euro | 174 |
| Opérateurs | 183 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 189 |

MISSION

MISSION**CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS**

| | |
|--|----|
| Présentation de la programmation pluriannuelle | 8 |
| Indicateurs principaux de la mission | 12 |
| Tableau d'équilibre | 13 |
| Évaluation des recettes | 14 |
| Récapitulation des crédits | 20 |

PRÉSENTATION DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

Jean-Louis BORLOO

Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA MISSION

La mission «Contrôle et exploitation aériens» a pour vocation d'accompagner le développement économique du transport aérien et de l'ensemble de ses acteurs notamment par la fourniture de services performants et la prescription de normes techniques de sécurité découlant des engagements internationaux et européens, tout en veillant à porter la politique de l'environnement et du développement durable pour atteindre les objectifs fixés dans les conclusions du Grenelle de l'environnement.

Le secteur du transport aérien est traversé depuis la fin 2008 par une crise sans précédent, reflet de la crise économique mondiale. La diminution d'activité du transport aérien a un impact direct sur les recettes de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et sur son activité propre, notamment en matière d'investissement. Pour autant, la DGAC doit pouvoir préparer l'avenir et conserver les moyens de remplir les missions essentielles qui lui sont confiées.

Assurer un haut niveau de sécurité constitue une préoccupation permanente qui doit conduire la direction générale de l'aviation civile à poursuivre son action constante d'amélioration du niveau de sécurité, action largement reconnue internationalement et qui donne une force certaine pour porter les positions françaises à l'étranger.

La lutte contre le bruit, problématique constante du transport aérien, doit par ailleurs se poursuivre sans relâche malgré les progrès enregistrés. La réduction des émissions des gaz à effet de serre doit devenir le nouvel enjeu de la communauté aéronautique. Une convention engageant l'ensemble des acteurs du secteur aérien français a été signée en 2008 en ce sens et fait l'objet d'un suivi spécifique et d'un bilan annuel. L'intégration de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission grâce à la directive européenne adoptée en 2009 constitue à ce titre une mesure de régulation économique essentielle sur le plan environnemental. Les projets européens de modernisation de la gestion du trafic aérien et de recherche, en particulier les programmes SESAR (Single European Sky ATM Research) et CLEAN SKY, marqués par des avancées importantes en 2009, avec notamment la signature des accords CLEAN SKY sous présidence française de l'Union européenne, devraient contribuer à une amélioration de l'efficacité énergétique du transport aérien et à une réduction des émissions. La prise en compte de ces préoccupations environnementales sera renforcée au niveau de la formation des pilotes et des personnels techniques de l'aviation civile. De nouvelles procédures d'atterrissage, comme celles mises en œuvre en région parisienne, limiteront les nuisances sonores autour des aéroports.

En matière de sécurité et de la sûreté, la capacité de l'autorité nationale de surveillance à jouer ce rôle a été renforcée en 2009 avec la mise en place d'un service à compétence nationale – la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) – permettant une organisation plus efficiente du contrôle de la sécurité aéronautique. Le renforcement du contrôle de la sécurité et de la sûreté sera poursuivi avec le développement d'outils globaux tels que le Programme de Sécurité de l'État, permettant de définir des objectifs explicites de sécurité et les plans d'action associés, d'en mesurer les résultats et de faire partager cette démarche à l'ensemble des opérateurs de l'aérien. La direction générale de l'aviation civile participera en outre activement à la montée en puissance de l'agence européenne de la sécurité aérienne appelée à élargir son champ d'intervention, favorisant ainsi une approche européenne de la politique de sécurité.

La mission a également pour objectif de fournir à la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), des services de contrôle aérien performants et dont l'impératif majeur est de garantir la sécurité de la circulation aérienne. La production des services de navigation aérienne doit être assortie d'une performance dans tous les domaines : la

sécurité, la contribution au développement durable, la qualité de service, l'efficacité économique ainsi que la prise en compte des besoins de l'aviation générale. Par ailleurs, le prestataire de navigation aérienne contribue activement à la construction au cœur de l'Europe d'un bloc fonctionnel d'espace aérien, marqué en 2009 par la signature de la déclaration d'intention par les six États fondateurs. Il veillera à mettre en œuvre des collaborations techniques renforcées avec ses partenaires européens, étapes qui constitueront des paliers dans l'avancement du projet SESAR (Single European Sky ATM Research) dont le but est de gérer le trafic aérien avec des technologies novatrices pour faire face au doublement attendu du trafic d'ici à 2020. La démarche de performance du prestataire de services de navigation aérienne sera renforcée à partir de 2010 par la mise en œuvre d'un nouveau système de redevances de circulation aérienne, prévu par les règlements européens du ciel unique, basé sur l'incitation à la performance et non plus sur le simple recouvrement des coûts.

La contribution de la mission à la sécurité aérienne s'exprime en outre par la fourniture de prestations de formation initiale et continue de haute qualité au bénéfice des acteurs du monde aéronautique. Déjà engagée, la normalisation européenne de la formation des personnels de l'aviation civile devra être poursuivie, et l'ouverture à l'international se traduira par le développement croissant d'une offre de formation destinée à un public anglophone. La formation des pilotes de lignes soit par la voie « grande école », soit en partenariat avec des compagnies ou des constructeurs est un enjeu important. Le soutien au développement de l'aviation légère contribue aussi à alimenter un vivier de pilotes. Dans un souci de renforcement de l'outil de formation aéronautique français et d'une recherche d'efficacité, les deux écoles de la direction générale de l'aviation civile, l'ENAC et le SEFA, qui font partie intégrante du pôle aéronautique français, rechercheront les synergies pour atteindre ces objectifs en étudiant d'une part, le rapprochement des deux écoles et, d'autre part, le renforcement du partenariat avec le ministère de la défense, autre acteur public majeur dans le domaine aéronautique.

Dans le domaine de la sûreté aérienne, la mission doit s'inscrire dans une recherche permanente de cohérence et d'efficacité au sein de la chaîne de contrôle et de surveillance des services de l'État. L'enjeu est de consolider le dispositif tout en continuant à l'adapter à une menace réelle et forte. À cette fin, il sera recherché, chaque fois que possible, une harmonisation européenne, voire internationale. L'entrée en vigueur du nouveau règlement cadre européen en matière de sûreté aérienne sera l'occasion d'une mise en conformité de la réglementation nationale. La mise en œuvre du plan triennal 2008-2010 en matière de sûreté sera poursuivie, notamment par la réalisation d'un plan conséquent d'audits des aéroports nationaux.

Par ailleurs, la direction générale de l'aviation civile veillera à améliorer les relations avec l'aviation générale et d'affaires afin d'assurer les conditions d'un développement pérenne de ce secteur.

Enfin, la direction générale de l'aviation civile devra s'attacher à poursuivre l'amélioration de la gouvernance au sein de la mission par le renforcement des procédures transverses et le développement d'outils modernisés (comme le déploiement en 2011 du nouveau système d'information financier intégré). La démarche de pilotage de la performance par objectifs (PPO) instaurée en 2006, doit être poursuivie et amplifiée pour s'adapter aux nouveaux enjeux stratégiques et s'insérer dans une nouvelle culture de gestion. Des améliorations de productivité et des réductions de coûts devront en effet être recherchées par la poursuite d'une rationalisation dans l'organisation des services et de la maîtrise des coûts.

■ RAPPEL de l'évolution pluriannuelle des crédits pour 2009-2011 ET JUSTIFICATION DES AJUSTEMENTS REALISES DANS LE PLF 2010 par rapport au plafond 2010 du budget triennal

Les perspectives d'évolution des crédits du budget triennal 2009-2011 élaboré en 2008 prenaient en compte les impératifs d'économie et de maîtrise des dépenses issus de la révision générale des politiques publiques (RGPP) et les investissements de l'avenir liés aux mutations imposées par le ciel unique européen. A périmètre courant, le projet de budget s'élevait ainsi, en dépenses et en recettes, à un montant de 1,91 milliard d'€ en 2009, 1,99 milliard d'€ en 2010 et 2,04 milliards d'€ en 2011 (en crédits de paiement).

Les contraintes économiques qui pèsent sur le BACEA depuis la fin 2008, conséquences de la chute du trafic aérien et donc des recettes, ont imposé des modifications importantes du projet de budget 2010 tel qu'inscrit dans la présentation pluriannuelle de l'équilibre du BACEA pour 2009-2011. L'équilibre budgétaire pour 2010 s'élève

désormais à 1,94 milliard d'€ avec une prévision d'évolution du trafic de +1,5%. Ce budget est basé sur un socle budgétaire 2009 recalé en prenant pour hypothèse une baisse du trafic de -7% pour tenir compte des effets de la crise économique. L'objectif de ce budget est de retrouver l'équilibre en appliquant une série de mesures sur les dépenses et les recettes du budget annexe.

Sur les dépenses, un plan d'économie de 40 M€ a été décidé par rapport au projet de budget triennal, dont 20 M€ correspondent à un effort important de rationalisation des dépenses de fonctionnement et 20 M€ au décalage de certains projets d'investissement, principalement de navigation aérienne.

Sur les recettes, l'augmentation des taux unitaires des redevances de navigation aériennes et des tarifs de la TAC de 4.9% s'avère indispensable. Les redevances de surveillance et de certification progressent légèrement du fait d'une meilleure couverture des coûts et d'une hausse de tarif. La quotité de la TAC affectée au BACEA correspond au pourcentage prévu à l'article 58 de la LFI 2009, soit 79,77% pour 2010. Le besoin de financement complémentaire est assuré par une augmentation de l'autorisation nette d'emprunt consentie au budget annexe (différence entre l'autorisation d'emprunt 2010 et le remboursement du capital de l'emprunt prévu sur l'exercice).

Dans ce cadre, le projet de budget 2010 présente les évolutions suivantes :

- au titre de la RGPP, l'aviation civile adapte à ses contraintes de production de contrôle aérien, qui constitue l'une de ses importantes missions, l'exigence de ne remplacer qu'un départ à la retraite sur deux. En 2010, le plafond d'emplois sera de 11 609 ETPT, en diminution par rapport à 2009, par la mise en œuvre de la première tranche de la RGPP qui prévoit la suppression de 188 emplois sur le BACEA. La DGAC poursuit aussi son objectif de maîtrise des coûts en améliorant la productivité de ses fonctions « support », en veillant à adapter les effectifs et les compétences de ses missions de production aux évolutions du trafic aérien et des besoins de ses partenaires en termes de contrôle de la sécurité aéronautique. Le budget de masse salariale progresse principalement du fait de l'augmentation significative des dépenses liées au compte d'affectation spéciale des pensions. En effet, le taux de cotisation employeur au CAS Pensions civiles applicable aux dépenses de personnels du BACEA rejoint en 2010 celui applicable à l'ensemble des administrations de l'État ;

- dans le domaine des investissements, l'opérateur de navigation aérienne doit faire face à un ensemble de programmes qui s'imposent du fait de sa participation aux grands projets européens. Des programmes majeurs vont se poursuivre : CO-FLIGHT, nouveau système informatique de traitement des plans de vol pour le contrôle aérien en partenariat avec l'Italie, ou ERATO, développement d'un système d'aide à l'organisation du trafic et à la gestion des conflits, et le programme européen SESAR ;

- dans le domaine de l'amélioration du pilotage financier et du contrôle de gestion de la mission, le projet de refonte du système d'information financier de la DGAC se poursuit avec une échéance de mise en service au 1er janvier 2011.

■ PRÉSENTATION DES RÉFORMES

Les réformes mises en œuvre pendant la période s'inscrivent dans le cadre du protocole 2007-2009 signé avec l'ensemble des organisations syndicales et des orientations issues des travaux de la RGPP. La création, au 1^{er} janvier 2009, du SCN DSAC, constituant une meilleure chaîne de commandement intégré, a permis d'optimiser le nombre de délégations territoriales et la mutualisation des fonctions supports. La fusion de l'ENAC (Ecole nationale de l'aviation civile) et du SEFA (Service d'exploitation de la formation aéronautique) prévue début 2011 permettra de disposer d'une entité forte de formation aux métiers de l'aéronautique et de porter, en particulier à l'international, l'action de formation au plus haut niveau de qualité tout en offrant des possibilités de mutualisation. Enfin, le contrôle aérien sera également concerné par les efforts de rationalisation notamment par la poursuite du projet de regroupement des approches en région parisienne.

La DGAC s'est engagée par ailleurs dans une démarche d'optimisation de la gestion et de professionnalisation des métiers transversaux. Il s'agit d'atteindre les objectifs de la RGPP en améliorant la qualité de service, et pour cela de constituer des pôles, en leur donnant une taille critique garantissant à la fois une gestion professionnelle et la prise en

compte des nouveaux métiers. Un effort considérable sera consenti par la DGAC pour se doter d'applications informatiques fiables et ergonomiques (système d'information financier, montée en puissance du système d'information des ressources humaines pour assurer le raccordement à l'Organisme national de paye et améliorer les outils d'aide à la décision dans ce domaine, création d'un portail DGAC, ...). Un travail approfondi a été engagé en liaison avec tous les services pour sécuriser les processus de gestion, repenser l'organisation territoriale des fonctions « support » et concevoir notamment une gestion de proximité renouvelée. Cette ambition réformatrice s'appuiera sur la formation professionnelle continue et plus globalement sur une démarche soutenue de conduite du changement.

Contrôle et exploitation aériens

Mission | INDICATEURS PRINCIPAUX DE LA MISSION

INDICATEURS PRINCIPAUX DE LA MISSION

■ OBJECTIF : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

Indicateur 612-1.1 : **Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols**

| Sous-indicateur <i>(voir le détail dans la présentation de l'objectif n° 1 du programme n° 612)</i> | Unité | Prévision 2010 |
|--|--------|----------------|
| Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols | nombre | 0,40 |

■ OBJECTIF : Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

Indicateur 612-2.1 : **Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy**

| Sous-indicateur <i>(voir le détail dans la présentation de l'objectif n° 2 du programme n° 612)</i> | Unité | Prévision 2010 |
|--|--------|----------------|
| Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy | nombre | 64 |

■ OBJECTIF : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

Indicateur 614-1.1 : **Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée**

| Sous-indicateur <i>(voir le détail dans la présentation de l'objectif n° 1 du programme n° 614)</i> | Unité | Prévision 2010 |
|---|-------|----------------|
| Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée | ratio | 3,25 |

■ OBJECTIF : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Indicateur 614-3.1 : **Respect de la réglementation environnementale**

| Sous-indicateur <i>(voir le détail dans la présentation de l'objectif n° 3 du programme n° 614)</i> | Unité | Prévision 2010 |
|--|--------|----------------|
| Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA | nombre | 525 |
| Taux de vols réalisés sur les 10 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores | % | ≥ 79 |

TABLEAU D'ÉQUILIBRE

| Dépenses | | Recettes | |
|---|----------------------|---|----------------------|
| SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES | | | |
| Achats | 44 704 000 | Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises | 1 384 183 000 |
| Variations des stocks | | Variation des stocks (production stockée) | 0 |
| Services extérieurs | 52 524 000 | Production immobilisée | 0 |
| Autres services extérieurs | 70 393 000 | Subventions d'exploitation | 0 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 2 445 000 | Autres produits de gestion courante | 277 933 000 |
| Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents | 1 100 475 588 | Produits financiers | 600 000 |
| Autres charges de gestion courante | 313 493 000 | Produits exceptionnels | 20 000 000 |
| Charges financières | 30 000 000 | Reprises sur amortissements et provisions | 4 000 000 |
| Charges exceptionnelles | 3 610 000 | Autres recettes | 0 |
| Dotations aux amortissements | 140 271 412 | | |
| Dotations aux provisions | 3 800 000 | | |
| Excédent d'exploitation | 0 | Déficit d'exploitation | 75 000 000 |
| Total brut de la 1^{re} section | 1 761 716 000 | Total brut de la 1^{re} section | 1 761 716 000 |
| Évaluation FDC et ADP | 7 400 000 | Évaluation FDC et ADP | 7 400 000 |
| Total brut y.c. FDC et ADP | 1 769 116 000 | Total brut y.c. FDC et ADP | 1 769 116 000 |
| SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL | | | |
| Amortissement financier | 128 332 000 | Reprise du résultat d'exploitation | -75 000 000 |
| Acquisition d'immobilisations | 187 684 000 | Dotations aux amortissements | 140 271 412 |
| Augmentation de stocks constatée en gestion | | Produit brut des emprunts | 250 744 588 |
| Excédent reversé au Trésor | | Autres recettes en capital | 0 |
| Utilisation et reprises sur provisions | | Diminution de stocks constatée en fin de gestion | 0 |
| Autres dépenses en capital | | | |
| Augmentation du fonds de roulement | 0 | Prélèvement sur le fonds de roulement | 0 |
| Total brut de la 2^e section | 316 016 000 | Total brut de la 2^e section | 316 016 000 |
| Évaluation FDC et ADP ¹ | 10 080 000 | Évaluation FDC et ADP | 10 080 000 |
| Total brut y.c. FDC et ADP | 326 096 000 | Total brut y.c. FDC et ADP | 326 096 000 |
| Total brut hors FDC et ADP | 2 077 732 000 | Total brut hors FDC et ADP | 2 077 732 000 |
| A déduire ² | -140 271 412 | A déduire : | -140 271 412 |
| Total net hors FDC et ADP | 1 937 460 588 | Total net hors FDC et ADP | 1 937 460 588 |
| Rappel évaluation FDC et ADP | 17 480 000 | Rappel évaluation FDC et ADP | 17 480 000 |

1 FDC (fonds de concours), ADP (attribution de produits)

2 Dotation aux amortissements

Contrôle et exploitation aériens

Mission | ÉVALUATION DES RECETTES

ÉVALUATION DES RECETTES

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Numéro des lignes et désignation des recettes | | 2009 | 2010 | Différence entre 2009 et 2010 |
|--|---|----------------------|----------------------|-------------------------------|
| 7000 | Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises | 41 000 | 350 000 | +309 000 |
| 7001 | Redevances de route | 1 132 700 000 | 1 062 633 000 | -70 067 000 |
| 7002 | Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole | 234 900 000 | 226 250 000 | -8 650 000 |
| 7003 | Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer | 39 900 000 | 45 000 000 | +5 100 000 |
| 7004 | Autres prestations de service | 9 880 000 | 9 830 000 | -50 000 |
| 7005 | Redevances de surveillance et de certification | 29 145 000 | 30 050 000 | +905 000 |
| 7007 | Recettes sur cessions | 10 000 | 20 000 | +10 000 |
| 7008 | Autres recettes d'exploitation | 3 069 000 | 3 800 000 | +731 000 |
| 7010 | Redevances de route. Autorité de surveillance | 5 100 000 | 5 200 000 | +100 000 |
| 7011 | Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance | 1 000 000 | 1 050 000 | +50 000 |
| 7100 | Variation des stocks (production stockée) | 0 | 0 | 0 |
| 7200 | Production immobilisée | 0 | 0 | 0 |
| 7400 | Subventions d'exploitation | 0 | 0 | 0 |
| 7500 | Autres produits de gestion courante | 0 | 0 | 0 |
| 7501 | Taxe de l'aviation civile | 308 655 443 | 277 933 000 | -30 722 443 |
| 7600 | Produits financiers | 568 086 | 600 000 | +31 914 |
| 7780 | Produits exceptionnels | 23 500 000 | 20 000 000 | -3 500 000 |
| 7800 | Reprises sur amortissements et provisions | 1 600 000 | 4 000 000 | +2 400 000 |
| 7900 | Autres recettes | 0 | 0 | 0 |
| Total recettes nettes de fonctionnement | | 1 790 068 529 | 1 686 716 000 | -103 352 529 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Numéro des lignes et désignation des recettes | | 2009 | 2010 | Différence entre 2009 et 2010 |
|---|--|--------------------|--------------------|-------------------------------|
| 9800 | Dotations aux amortissements | 206 239 527 | 140 271 412 | -65 968 115 |
| 9300 | Diminution de stocks constatée en fin de gestion | 0 | 0 | 0 |
| 9700 | Produit brut des emprunts | 116 816 000 | 250 744 588 | +133 928 588 |
| 9900 | Autres recettes en capital | 0 | 0 | 0 |
| | Prélèvement sur le fonds de roulement | | | |
| Total recettes brutes en capital | | 323 055 527 | 391 016 000 | +67 960 473 |
| À déduire : | | | | |
| | Amortissements | 206 239 527 | 140 271 412 | -65 968 115 |
| Total recettes nettes en capital | | 116 816 000 | 250 744 588 | +133 928 588 |

| | | | |
|--|----------------------|----------------------|--------------------|
| Total recettes nettes du budget annexe | 1 906 884 529 | 1 937 460 588 | +30 576 059 |
| Évaluation FDC et ADP | 19 260 918 | 17 480 000 | -1 780 918 |
| Total recettes nettes y.c. FDC et ADP | 1 926 145 447 | 1 954 940 588 | +28 795 141 |

La mission « Contrôle et Exploitation aériens » retrace dans le cadre d'un budget annexe les activités de production de biens ou de prestation de services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comme tous les budgets annexes, le BACEA est présenté à l'équilibre ; ses dépenses sont financées principalement par les recettes tirées de l'activité des services et, le cas échéant, par la variation de son endettement.

Les recettes sont constituées des redevances de navigation aérienne rémunérant les prestations de l'opérateur de navigation aérienne, des redevances de surveillance et de certification, de la quotité de la taxe de l'aviation civile qui lui est affectée, du produit des emprunts et de recettes diverses.

Les éléments justifiant les hypothèses de recettes retenues pour la construction du BACEA pour 2010 sont présentés ci-après.

LES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Jusqu'en 2009, les coûts des services de navigation aérienne constituaient en métropole la base de la tarification des services de navigation aérienne sous la forme de deux redevances : la redevance de route et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA). Le principe qui fixe le niveau des recettes à celui des coûts, caractéristique du système de recouvrement complet des coûts, n'est plus de mise dans le système d'incitation à la performance que la DGAC souhaite mettre en place dès l'exercice 2010 pour la DSNA. Ce nouveau régime, prévu par les règlements européens et que la commission incite fortement à adopter, prévoit de déterminer à l'avance des taux unitaires sur une durée maximale de cinq ans, en se basant sur un contrat de service imposant des gains de productivité et ne s'appuyant donc plus uniquement sur l'évolution des coûts et du trafic.

Dans ce nouveau dispositif, les redevances incluront une incitation économique à la performance, en fonction des résultats d'indicateurs et d'objectifs de performance annuels portant notamment sur la qualité de service.

En outre, afin de partager au mieux entre DSNA et compagnies aériennes les risques liés aux fluctuations du trafic et ainsi assurer une meilleure stabilité du contrat, il est prévu un mécanisme d'ajustement aux aléas du trafic. Bien distinct des mécanismes correcteurs propres au système de recouvrement complet des coûts, notamment en ce qu'il n'intégrera pas de correction en lien avec les coûts réels supportés par l'opérateur, ce mécanisme consistera à maintenir les taux prévus si le trafic diffère peu des prévisions et à reporter en cas de fluctuations plus importantes une partie du manque à gagner sur la facturation des années ultérieures, ou au contraire à restituer aux usagers une partie de l'excédent. Le but recherché est d'éviter de devoir réviser le contrat tant que le trafic fluctuera à l'intérieur d'aléas raisonnablement prévisibles. Au-delà de seuils d'alerte à prévoir dans le contrat, ce dernier pourra être révisé à la demande de l'une ou l'autre des parties.

Le passage en système d'incitation à la performance se traduit donc par un changement dans la méthode de calcul des recettes des redevances de navigation aérienne. Les taux unitaires devant être fixés dans le cadre du contrat de service, ce seront les prévisions d'unités de service, et non plus les prévisions de coûts, qui détermineront dorénavant les prévisions de recette.

Les hypothèses de trafic et de coûts ainsi que les taux unitaires ne seront définitivement arrêtés qu'en décembre 2009, après consultation obligatoire des usagers au niveau national et international.

Pour la construction du budget les hypothèses de taux retenues sont les suivantes :

- taux unitaire RSTCA en hausse de 4,9% ;
- taux unitaire national de redevance de route en hausse de 4,9%.

Les prévisions d'unités de service (UDS : unité de service traitant le trafic à la base de la facturation des redevances) traduisent quant à elles un net recul du trafic pour 2009 par rapport à 2008, avec des baisses de 7% pour la redevance de route et de 5% pour la RSTCA. Une légère reprise du trafic est prévue pour 2010, avec une hausse des UDS pour les deux redevances estimée à 1,5% de 2009 à 2010.

Compte tenu de la comptabilisation de la redevance de route en encaissements, ce qui conduit à calculer la prévision de recettes pour 2010 à partir des facturations correspondant à la période comprise entre le mois de novembre 2009 et le mois d'octobre 2010 (ce qui représente un écart de 13 M€ par rapport à la période comprise entre janvier et décembre 2010), les redevances métropolitaines de navigation aérienne s'établiraient à 1 295 millions d'euros au total :

- la recette de la redevance de route, comptabilisée en encaissement, s'établirait à 1 067,8 M€, dont 5,2 M€ correspondant au coût de la surveillance de l'opérateur de navigation aérienne ;
- la recette de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), comptabilisée en droits constatés, s'établirait à 227,3 M€ dont 1,05 M€ correspondant au coût de la surveillance de l'opérateur de navigation aérienne.

L'année 2010 devrait enfin voir la création d'une redevance océanique destinée à compléter le dispositif de financement des services de navigation aérienne outre-mer. En facturant les services rendus aux survols dans les espaces aériens gérés par la France outre-mer, la redevance océanique permettrait de faire payer des usagers qui, pour le moment, bénéficient gratuitement des services en route de navigation aérienne. Elle permettrait ainsi d'améliorer le taux de couverture de ces services sans alourdir la facture des compagnies qui desservent l'outre-mer, puisque sa création s'accompagnerait d'une diminution de près de 20% du taux unitaire de la RSTCA outre-mer. La recette attendue pour 2010 est de 45 M€, ce qui permettrait de recouvrer environ 40% des coûts engagés pour les services de navigation aérienne outre-mer.

LES REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

Les activités de surveillance et de certification dans les domaines de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile sont portées principalement par la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) qui intervient en métropole, en Antilles-Guyanne et en Océan indien ; les services d'État de l'Aviation civile en Polynésie française et en Nouvelle Calédonie et le service de l'Aviation civile à Saint-Pierre et Miquelon, qui ne relèvent pas de la DSAC, interviennent également pour ces mêmes activités sur leurs zones d'intervention respectives. Malgré ces multiples acteurs, les prestations de surveillance sont intégrées dans le programme budgétaire P 614 - Transports aériens, surveillance et certification – du BACEA. Ces prestations consistent en la surveillance des acteurs de l'aviation civile et en la délivrance d'agrèments, de certificats, de licences ou autorisations et 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.

Pour financer ces activités, des redevances pour services rendus ont été créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004 codifié en article L 611-5 du code de l'aviation civile. Le décret n°2005-1680 du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et modifiant le code de l'aviation civile complète le dispositif juridique.

L'arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile fixe les tarifs applicables pour chacune des redevances, à l'exclusion des deux redevances relatives à l'autorité de surveillance dont le montant est fixé par la loi de finances initiale, puisqu'il s'agit d'une perception interne au budget annexe « contrôle et exploitation aériens ».

Perspectives 2010

Appliquées depuis le 1er janvier 2006, les redevances de contrôle technique, définies par les textes précités, ne couvrent qu'une fraction des coûts liés à ce contrôle. Elles ont connu une progression constante des recettes qui leur sont liées même si les augmentations annuelles ont été moins élevées que ce qui était envisagé à leur mise en place. Ainsi, compte tenu soit de la situation économique du secteur concerné soit de la population redevable (pratiquants de l'aviation légère par exemple), des augmentations de tarifs n'ont pas été appliquées ou bien des moratoires sur l'application même des redevances ont pu être décidés.

Pour 2010, les prévisions de recettes doivent nécessairement prendre en compte la situation particulièrement difficile de l'aviation civile et ce dans tous les domaines (transport public, aviation d'affaires, fret,...) qui aura des impacts sur les redevances de contrôle technique. Les impacts peuvent être directs (certaines redevances prennent en compte le nombre de passagers et ce critère est donc actuellement à la baisse) ou indirects (exonération de certaines redevances pour les demandeurs d'emplois, faillite d'entreprises ou réductions de flottes, ..). En prenant en compte ces difficultés, il est proposé d'établir les prévisions de recettes sans augmentation des tarifs.

Prévisions 2010

Les prévisions de recettes pour 2010 retiennent encore une progression avec une estimation de droits attendus de 36,3 M€ (soit une progression de 1,1 M€ par rapport aux prévisions 2009 chiffrées à 35,2 M€).

Ces prévisions sont principalement basées sur les hypothèses suivantes :

- l'extension aux collectivités d'outre mer des redevances de surveillance et certification ;
- le maintien des redevances attendues de l'AESA ;
- l'augmentation des redevances au titre de l'autorité nationale de surveillance ;
- la prise en compte d'une convention de gestion avec le ministère de la défense entraînant un versement au titre des redevances dues.

Prévisions de recettes pour les redevances de surveillance et certification en 2009 et 2010 :

| Classification selon décret | (en euros) | |
|--|-------------------------|-------------------------|
| | Droits attendus en 2009 | Droits attendus en 2010 |
| Redevance d'exploitant d'aéronefs | 11 000 000 | 11 000 000 |
| Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome | 10 360 000 | 10 820 000 |
| Redevance de sûreté aérienne de transporteur | 2 350 000 | 2 980 000 |
| Redevance d'organisme de formation de personnel navigant | 345 000 | 260 000 |
| Redevance d'examen | 1 830 000 | 1 870 000 |
| Redevance de titre personnel de l'aviation civile | 1 120 000 | 1 070 000 |
| Redevance de programme de formation | 100 000 | 100 000 |
| Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol | 550 000 | 550 000 |
| Redevance de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs | 85 000 | 90 000 |
| Redevance de dispositif de sûreté | 520 000 | 460 000 |
| Sous total | 28 260 000 | 29 200 000 |
| Redevance d'aptitude au vol | 85 000 | 100 000 |
| Redevance AESA | 800 000 | 750 000 |
| Redevance de manifestations aériennes | 0 | 0 |
| Redevance d'organisme AFIS (à créer) | 0 | 0 |
| Redevance d'expertise | 0 | 0 |
| Redevance de route à autorité de surveillance | 5 100 000 | 5 200 000 |
| Redevance RSTCA à autorité de surveillance | 1 000 000 | 1 050 000 |
| Total hors AESA | 34 445 000 | 35 550 000 |
| Total général | 35 245 000 | 36 300 000 |

Il convient de toujours comparer ce montant de recettes au coût de l'ensemble des activités de surveillance et certification, établi à près de 119 M€ en 2008 (dont 88 M€ sont des activités « redevançables »).

L'augmentation des recettes pour 2010 repose principalement sur l'extension à l'outre mer des redevances et à l'établissement d'une convention de gestion avec le ministère de la défense.

Contrôle et exploitation aériens

Mission

ÉVALUATION DES RECETTES

LA TAXE DE L'AVIATION CIVILE (TAC)*Produit estimé pour la taxe de l'aviation civile en 2010*

| | |
|--|--------------------------------------|
| Produit spontané 2010 | 346,42 M€(372,66 en PLF 2009) |
| Titres de redressement suite à contrôles | 1,5 M€ |
| Production de créances | 0,50 M€ |
| Total | 348,42 M€(375,76 en PLF 2009) |

L'écart de -27,34 M€ entre le produit inscrit au PLF 2009 et le produit estimé pour 2010 résulte :

- a) d'un recalage du produit spontané prévu pour 2009 : - 51,67 M€ ayant pour origine :
- la prise en compte d'un nombre de passagers déclarés inférieur à celui retenu pour l'établissement du PLF 2009 : - 51,60 M€
 - la prise en compte d'un nombre de tonnes de fret/courrier inférieur à celui retenu pour l'établissement du PLF 2009 : - 0,07 M€.

Le trafic aérien retenu pour le recalage du produit TAC 2009 (sur vols de l'exercice 2008 et des exercices antérieurs) est inférieur de 10 714 637 passagers et de 61 274 tonnes de fret/courrier par rapport aux données retenues pour l'établissement du PLF 2009).

- b) de l'effet de croissance du trafic passagers 2010 par rapport à 2009 : + 9,48 M€ ayant pour origine :
- un trafic estimé pour 2010 supérieur de 1 843 386 passagers à celui de 2009 recalé : + 9,46 M€
 - un trafic estimé pour 2010 supérieur de 20 209 tonnes de fret/courrier à celui de 2009 recalé : + 0,2 M€.

c) d'une révision à la baisse du montant des titres de redressements pour 2010 : - 1,10 M€. Le montant estimé des titres de redressement suite à contrôles a été ramené à 1,5 M€ (contre 2,6 M€ en 2009) et celui des productions de créances suite à procédures collectives maintenu à 0,5 M€.

d) de l'augmentation de 4,9% de l'ensemble des tarifs de la TAC : + 15,95 M€.

Taux d'évolution retenus pour 2010

Le produit de la taxe pour l'année 2010 a été calculé en tenant compte des taux d'évolution suivants du trafic aérien :

| Destination | Taux d'évolution 2010 |
|----------------------------------|------------------------------|
| UE/EEE | 3,50 % |
| Métropole | 1,00 % |
| DOM/TOM | 3,00 % |
| Total trafic intra-communautaire | 2,34 % |
| Trafic extra communautaire | 4,00 % |
| Total | 2,79 % |

Quotité affectée au BACEA

Pour l'exercice 2010, conformément à l'article 58 de la loi n°2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, les quotités du produit de la TAC affectées respectivement au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et au budget général de l'État sont de 79,77% et 20,23%.

En conséquence, le montant de la TAC affecté au budget annexe « Contrôle et Exploitation aériens » en 2010 s'élèvera à 277,93 M€.

LES AUTRES RECETTES

Les recettes de la section des opérations courantes

Ligne 70-00 « Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises » : 350 000 euros. Cette ligne représente les produits provenant d'abonnements divers, de ventes de marchandises et de prestations de services qui ne rentrent pas dans le cadre du décret n° 2006-1810 du 23 décembre 2006 instituant des redevances pour services rendus par la direction générale de l'aviation civile au profit de personnes privées ou publiques autres que l'État (attribution de produits).

Ligne 70 -04 « Autres prestations de services » : 9 830 000 euros. Cette ligne regroupe pour l'essentiel des recettes de prestations de formation aéronautique dispensée par le service d'exploitation de la formation aéronautique et des centres de formation.

Les autres prestations concernent celles du Groupement pour la Sécurité Aviation Civile (GSAC) relatives à des versements suite à la mise à disposition de personnel de la DGAC auprès du GIE dans le cadre de missions spécifiques à la surveillance et à la certification.

Ligne 70-07 « Recettes sur cessions » : 20 000 euros. Ces recettes prennent en compte essentiellement des produits de cessions faites aux aéroclubs par le service d'exploitation de la formation aéronautique.

Ligne 70-08 « Autres recettes d'exploitation » : 3 800 000 euros. Il s'agit pour l'essentiel de l'ensemble des versements effectués à la direction générale de l'aviation civile par le service des domaines dans le cadre des loyers de métropole, d'Outre-Mer, des TOM et COM. Cette ligne prend en compte également les autres recettes d'exploitation qui intègrent les remboursements de dépenses de gestion courante comme par exemple les ordures ménagères.

Ligne 76-00 « Produits financiers » : 600 000 euros. Cette ligne de recette correspond aux intérêts versés par Eurocontrol au cours de l'exercice et les gains de change relatifs au produit résultant des opérations en devises de la DGAC.

Ligne 77-80 « Produits exceptionnels » : 20 000 000 euros. Les produits exceptionnels comportent entre autres les trop-perçus sur rémunérations d'exercices antérieurs à l'année de gestion, les versements effectués par des tiers condamnés suite à des contentieux et les mécanismes correcteurs de Route et de RSTCA. En 2010, un montant de 16,147 M€ représente la régularisation des écritures comptables relatives aux mécanismes correcteurs Route « positifs » des exercices 2006 et 2007 pour un montant global de 14,679 M€ et le mécanisme correcteur RSTCA « positif » de l'exercice 2006 pour un montant de 1,468 M€.

Ligne 78-00 « Reprises sur amortissements et provisions » : 4 000 000 euros. Cette ligne régularise les écritures comptables inscrites en clients douteux pour la RSTCA, la taxe de l'aviation civile, les produits divers et les redevances de surveillance et de certification (Créances irrécouvrables).

Les recettes de la section des opérations en capital

Ligne 98-00 « Dotations aux amortissements » : 140 271 412 euros.

Ligne 97-00 « Produit brut des emprunts » : 250 744 588 euros. Cette ligne représente une recette provenant de contrats d'avances de la direction générale de l'aviation civile passés avec l'Agence France Trésor (AFT).

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

| Programme | Crédits | | Emplois |
|--|----------------------------|----------------------|---------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | ETPT (*) |
| Formation aéronautique | 77 182 000 | 80 547 000 | |
| Navigation aérienne | 513 799 000 | 492 929 000 | |
| Soutien aux prestations de l'aviation civile | 1 304 728 588 | 1 302 108 588 | 11 609 |
| <i>Soutien aux prestations de l'aviation civile (y compris dotation aux amortissements)</i> | <i>1 445 000 000</i> | <i>1 442 380 000</i> | |
| Transports aériens, surveillance et certification | 56 619 000 | 61 876 000 | |
| Total | 1 952 328 588 | 1 937 460 588 | 11 609 |
| <i>Total y.c. dotations aux amortissements, hors résultat d'exploitation et hors variation du fonds de roulement</i> | <i>2 092 600 000</i> | <i>2 077 732 000</i> | |

(*) Répartition indicative par programme du plafond ministériel d'emplois

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR SECTION ET PROGRAMME

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Section / Programme | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|---|----------------------------|----------------------|
| Soutien aux prestations de l'aviation civile | 1 314 226 000 | 1 307 535 000 |
| Navigation aérienne | 337 099 000 | 334 229 000 |
| Transports aériens, surveillance et certification | 42 195 000 | 42 405 000 |
| Formation aéronautique | 75 182 000 | 77 547 000 |
| Total hors résultat d'exploitation | 1 768 702 000 | 1 761 716 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Section / Programme | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|---|----------------------------|---------------------|
| Soutien aux prestations de l'aviation civile | 130 774 000 | 134 845 000 |
| Navigation aérienne | 176 700 000 | 158 700 000 |
| Transports aériens, surveillance et certification | 14 424 000 | 19 471 000 |
| Formation aéronautique | 2 000 000 | 3 000 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement | 323 898 000 | 316 016 000 |

Contrôle et exploitation aériens

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Numéro et intitulé du programme ou de l'action | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|---|----------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 |
| 613 Soutien aux prestations de l'aviation civile | 1 338 605 617 | 1 314 226 000 | | 1 332 017 573 | 1 307 535 000 | |
| 01 Ressources humaines et management | 1 058 504 090 | 1 114 401 588 | | 1 057 515 090 | 1 112 587 588 | |
| 02 Logistique | 29 600 000 | 27 138 000 | | 24 000 956 | 22 261 000 | |
| 03 Affaires financières | 250 501 527 | 172 686 412 | | 250 501 527 | 172 686 412 | |
| 612 Navigation aérienne | 339 967 000 | 337 099 000 | 3 150 000 | 331 200 000 | 334 229 000 | 3 150 000 |
| 01 Management et gestion | 14 905 000 | 14 104 000 | | 12 866 000 | 11 612 000 | |
| 03 Centres en route | 226 571 000 | 226 132 000 | 2 000 000 | 224 899 000 | 227 186 000 | 2 000 000 |
| 02 Aéroports | 51 182 000 | 50 263 000 | | 47 082 000 | 47 588 000 | |
| 04 Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 7 161 000 | 5 472 000 | | 6 303 000 | 5 998 000 | |
| 05 Ingénierie technique de la navigation aérienne | 20 000 000 | 20 691 000 | 1 150 000 | 22 000 000 | 21 948 000 | 1 150 000 |
| 06 Maintien des compétences de la navigation aérienne | 20 148 000 | 20 437 000 | | 18 050 000 | 19 897 000 | |
| 614 Transports aériens, surveillance et certification | 56 536 000 | 42 195 000 | 4 050 000 | 55 741 956 | 42 405 000 | 4 050 000 |
| 01 Développement durable et régulation | 22 962 000 | 20 886 000 | 40 000 | 24 042 956 | 20 805 000 | 40 000 |
| 02 Contrôles opérationnels | 11 550 000 | 11 845 000 | 4 010 000 | 11 590 000 | 11 765 000 | 4 010 000 |
| 03 Soutien opérationnel | 18 143 000 | 7 208 000 | | 16 858 000 | 6 769 000 | |
| 04 Enquêtes de sécurité aérienne | 3 881 000 | 2 256 000 | | 3 251 000 | 3 066 000 | |
| 611 Formation aéronautique | 66 449 000 | 75 182 000 | 200 000 | 71 109 000 | 77 547 000 | 200 000 |
| 01 Formation aux métiers de l'aviation civile | 45 241 000 | 21 252 000 | | 45 241 000 | 21 252 000 | |
| 02 Formation pratique au pilotage | 9 210 000 | 11 387 000 | 200 000 | 13 870 000 | 13 752 000 | 200 000 |
| 03 Formation aux métiers de la navigation aérienne | 11 998 000 | 42 543 000 | | 11 998 000 | 42 543 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation | 1 801 557 617 | 1 768 702 000 | 7 400 000 | 1 790 068 529 | 1 761 716 000 | 7 400 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Numéro et intitulé du programme ou de l'action | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|---|----------------------------|---------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|-----------------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 |
| 613 Soutien aux prestations de l'aviation civile | 119 140 000 | 130 774 000 | | 122 426 100 | 134 845 000 | |
| 01 Ressources humaines et management | 175 000 | 1 360 000 | | 200 000 | 1 850 000 | |
| 02 Logistique | 2 149 000 | 1 082 000 | | 5 410 100 | 4 663 000 | |
| 03 Affaires financières | 116 816 000 | 128 332 000 | | 116 816 000 | 128 332 000 | |
| 612 Navigation aérienne | 198 500 000 | 176 700 000 | 9 850 000 | 174 000 000 | 158 700 000 | 9 850 000 |
| 01 Management et gestion | 4 000 000 | 2 100 000 | | 4 000 000 | 2 200 000 | |
| 03 Centres en route | 109 300 000 | 109 900 000 | 5 300 000 | 81 600 000 | 88 900 000 | 5 300 000 |
| 02 Aéroports | 60 100 000 | 40 900 000 | | 57 100 000 | 36 100 000 | |
| 04 Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 16 200 000 | 11 200 000 | 150 000 | 22 400 000 | 18 800 000 | 150 000 |
| 05 Ingénierie technique de la navigation aérienne | 5 900 000 | 8 200 000 | 4 400 000 | 5 900 000 | 9 600 000 | 4 400 000 |
| 06 Maintien des compétences de la navigation aérienne | 3 000 000 | 4 400 000 | | 3 000 000 | 3 100 000 | |
| 614 Transports aériens, surveillance et certification | 18 163 000 | 14 424 000 | 200 000 | 22 629 427 | 19 471 000 | 200 000 |
| 01 Développement durable et régulation | 9 033 000 | 7 891 000 | | 7 224 000 | 7 551 000 | |
| 02 Contrôles opérationnels | 6 140 000 | 3 752 000 | | 5 150 000 | 4 259 000 | |
| 03 Soutien opérationnel | 2 380 000 | 2 161 000 | 200 000 | 9 645 427 | 7 041 000 | 200 000 |
| 04 Enquêtes de sécurité aérienne | 610 000 | 620 000 | | 610 000 | 620 000 | |
| 611 Formation aéronautique | 3 200 000 | 2 000 000 | 30 000 | 4 000 000 | 3 000 000 | 30 000 |
| 02 Formation pratique au pilotage | 3 200 000 | 2 000 000 | 30 000 | 4 000 000 | 3 000 000 | 30 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement | 339 003 000 | 323 898 000 | 10 080 000 | 323 055 527 | 316 016 000 | 10 080 000 |

Contrôle et exploitation aériens

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|---|----------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 |
| Achats | 54 981 000 | 37 259 270 | | 53 549 000 | 44 704 000 | |
| Services extérieurs | 50 729 000 | 61 972 730 | | 50 993 956 | 52 524 000 | |
| Autres services extérieurs | 85 913 000 | 74 035 000 | | 77 017 956 | 70 393 000 | |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 2 189 000 | 2 445 000 | | 2 183 000 | 2 445 000 | |
| Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents | 1 049 495 090 | 1 100 475 588 | | 1 049 495 090 | 1 100 475 588 | |
| Autres charges de gestion courante | 302 029 000 | 314 833 000 | | 300 608 000 | 313 493 000 | |
| Charges financières | 41 912 000 | 30 000 000 | | 41 912 000 | 30 000 000 | |
| Charges exceptionnelles | 4 070 000 | 3 610 000 | | 4 070 000 | 3 610 000 | |
| Dotations aux amortissements | 206 239 527 | 140 271 412 | | 206 239 527 | 140 271 412 | |
| Dotations aux provisions | 4 000 000 | 3 800 000 | | 4 000 000 | 3 800 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation | 1 801 557 617 | 1 768 702 000 | 7 400 000 | 1 790 068 529 | 1 761 716 000 | 7 400 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|---|----------------------------|---------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|-----------------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 | FDC et ADP attendus en 2010 |
| Amortissement financier | 116 816 000 | 128 332 000 | | 116 816 000 | 128 332 000 | |
| Acquisition d'immobilisations | 222 187 000 | 195 566 000 | | 206 239 527 | 187 684 000 | |
| Total hors variation du fonds de roulement | 339 003 000 | 323 898 000 | 10 080 000 | 323 055 527 | 316 016 000 | 10 080 000 |

PROGRAMME 613

PROGRAMME 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE

MINISTRE CONCERNÉ : JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

| | |
|---|----|
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 28 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 30 |
| Présentation du programme et des actions | 35 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 39 |
| Justification au premier euro | 41 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 60 |

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET 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 » a pour objectif d'exercer au bénéfice des trois programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens » une gestion mutualisée de différentes prestations, notamment dans les domaines financiers, des ressources humaines et des systèmes d'information, afin d'optimiser le coût de ces fonctions dans le cadre de la révision générale des politiques publiques (RGPP), tout en cherchant à offrir le meilleur service à l'ensemble des directions et services de la DGAC. Cette mutualisation est renforcée depuis 2009 par le regroupement sur ce programme des ETPT et de la masse salariale de la mission. Le Secrétariat Général s'engage à contribuer activement aux objectifs stratégiques de la DGAC, en fournissant aux directions les moyens, les outils et les procédures leur permettant de développer leur cœur de métier au service du transport aérien.

La stratégie 2010 mise en œuvre pour assurer des prestations de qualité dans les domaines financiers et des ressources humaines s'inscrit dans le cadre de la professionnalisation des métiers et de l'optimisation des moyens. La négociation d'un nouveau protocole pluriannuel sera l'objet d'un dialogue social important afin de définir avec les organisations syndicales l'ambition de la DGAC en matière de performance, de modernisation, d'évolution des effectifs et de gestion des emplois et des compétences. Pour atteindre cette ambition, des processus fiables de gouvernance ont été mis en place en s'appuyant sur les comités Ressources Humaines, Finances, Système d'information de gestion et de pilotage (SIGP) et le Conseil de la formation professionnelle, afin de garantir une fiabilité totale de l'ensemble des décisions dans ces domaines.

La DGAC et le programme soutien se sont engagés dans le plan État exemplaire avec l'intégration de leurs actions et projets dans les objectifs de développement durable et d'éco-responsabilité. L'année 2010 sera une nouvelle année de mise en œuvre du plan d'action défini suite au bilan carbone.

Dans le domaine des ressources humaines, la DGAC poursuit sa politique de modernisation avec la mise en place d'une logique d'effectifs autorisés qui s'inscrit dans les processus de maîtrise des ETP afin de répartir de manière optimale les compétences indispensables aux missions en évolution. Un effort particulier est mis en œuvre en direction de l'encadrement et des experts. Cette approche GPEEC permet de développer une politique de formation initiale et professionnelle moderne. Le schéma directeur de la formation décrit en termes simples les trois enjeux que sont l'adaptation des compétences aux métiers, avant la tenue de l'emploi ou pendant, l'effort ciblé sur les formations au management, et la préparation aux concours. Le Conseil de la Formation professionnelle renforce la perspective et la cohérence des relations entre directions et entre ces dernières et l'ENAC (École nationale de l'aviation civile) ou le SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique).

En matière financière, les démarches de modernisation reposant sur l'optimisation des processus de gestion et la maîtrise des coûts seront poursuivies en 2010, avec notamment une adaptation du fonctionnement des services financiers et une mutualisation des achats publics par site. L'ensemble des processus financiers sera revu afin de rendre un service de qualité au meilleur coût. En outre, la DGAC s'attachera à maintenir les taux très élevés de recouvrement des recettes du budget annexe. La politique « de voyage » comme la dématérialisation des procédures avec notamment la télédéclaration des taxes et redevances, porteront leurs fruits en 2010.

Dans le domaine juridique, le programme veille à sécuriser les actions de la DGAC, en veillant à la qualité juridique de sa production normative et en développant la prospective juridique pour accompagner les évolutions européennes de la DGAC.

En matière informatique, la DGAC veillera à renforcer encore la performance de son système d'information de gestion et de pilotage, en profonde rénovation. En particulier, le programme soutien porte la mise en œuvre du nouveau système d'information financière (SIF), interopérable avec CHORUS, avec notamment le portage de la comptabilité analytique et des recettes du pilotage décisionnel du budget annexe. Sa mise en œuvre opérationnelle est prévue pour 2011. La mise en place du bureau virtuel de la DGAC, prévue début 2010, constituera également un axe majeur en matière d'informatique de gestion.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

| | |
|---------------------|--|
| ■ OBJECTIF 1 | Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût |
| INDICATEUR 1.1 | Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines |
| ■ OBJECTIF 2 | Maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe |
| INDICATEUR 2.1 | Endettement/capacité d'autofinancement |
| ■ OBJECTIF 3 | S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe |
| INDICATEUR 3.1 | Taux de recouvrement des recettes du budget annexe |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|-----------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| 01 | Ressources humaines et management | 1 114 401 588 | 1 360 000 | 1 115 761 588 | |
| 02 | Logistique | 27 138 000 | 1 082 000 | 28 220 000 | |
| 03 | Affaires financières | 172 686 412 | 128 332 000 | 301 018 412 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 1 314 226 000 | 130 774 000 | 1 445 000 000 | |

2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|-----------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| 01 | Ressources humaines et management | 1 112 587 588 | 1 850 000 | 1 114 437 588 | |
| 02 | Logistique | 22 261 000 | 4 663 000 | 26 924 000 | |
| 03 | Affaires financières | 172 686 412 | 128 332 000 | 301 018 412 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 1 307 535 000 | 134 845 000 | 1 442 380 000 | |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 32 000 | 28 000 | | |
| Services extérieurs | 731 000 | 631 000 | 537 000 | 478 000 |
| Autres services extérieurs | 2 809 000 | 2 423 000 | 3 275 000 | 2 860 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 1 010 000 | 1 010 000 | 910 000 | 910 000 |
| Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents | 1 049 495 090 | 1 049 495 090 | 1 100 475 588 | 1 100 475 588 |
| Autres charges de gestion courante | 3 857 000 | 3 358 000 | 9 129 000 | 7 789 000 |
| Charges exceptionnelles | 570 000 | 570 000 | 75 000 | 75 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 1 058 504 090 | 1 057 515 090 | 1 114 401 588 | 1 112 587 588 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 1 058 504 090 | 1 057 515 090 | 1 114 401 588 | 1 112 587 588 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 175 000 | 200 000 | 1 360 000 | 1 850 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 175 000 | 200 000 | 1 360 000 | 1 850 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 175 000 | 200 000 | 1 360 000 | 1 850 000 |

Soutien aux prestations de l'aviation civile

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

ACTION n° 02 : Logistique

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 9 665 000 | 7 755 000 | 3 805 000 | 4 070 000 |
| Services extérieurs | 9 421 000 | 7 329 000 | 14 433 000 | 10 702 000 |
| Autres services extérieurs | 10 508 000 | 8 910 956 | 8 894 000 | 7 483 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 6 000 | 6 000 | 6 000 | 6 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 29 600 000 | 24 000 956 | 27 138 000 | 22 261 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 29 600 000 | 24 000 956 | 27 138 000 | 22 261 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 2 149 000 | 5 410 100 | 1 082 000 | 4 663 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 2 149 000 | 5 410 100 | 1 082 000 | 4 663 000 |
| FDC et ADP prévus | 200 000 | 200 000 | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 2 349 000 | 5 610 100 | 1 082 000 | 4 663 000 |

ACTION n° 03 : Affaires financières

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Autres charges de gestion courante | 600 000 | 600 000 | 615 000 | 615 000 |
| Charges financières | 41 912 000 | 41 912 000 | 30 000 000 | 30 000 000 |
| Dotations aux amortissements | 206 239 527 | 206 239 527 | 140 271 412 | 140 271 412 |
| Dotations aux provisions | 1 750 000 | 1 750 000 | 1 800 000 | 1 800 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 250 501 527 | 250 501 527 | 172 686 412 | 172 686 412 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 250 501 527 | 250 501 527 | 172 686 412 | 172 686 412 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Amortissement financier | 116 816 000 | 116 816 000 | 128 332 000 | 128 332 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 116 816 000 | 116 816 000 | 128 332 000 | 128 332 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 116 816 000 | 116 816 000 | 128 332 000 | 128 332 000 |

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|---|----------------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Achats | 9 697 000 | 3 805 000 | 7 783 000 | 4 070 000 |
| Services extérieurs | 10 152 000 | 14 970 000 | 7 960 000 | 11 180 000 |
| Autres services extérieurs | 13 317 000 | 12 169 000 | 11 333 956 | 10 343 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 1 016 000 | 916 000 | 1 016 000 | 916 000 |
| Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents | 1 049 495 090 | 1 100 475 588 | 1 049 495 090 | 1 100 475 588 |
| Autres charges de gestion courante | 4 457 000 | 9 744 000 | 3 958 000 | 8 404 000 |
| Charges financières | 41 912 000 | 30 000 000 | 41 912 000 | 30 000 000 |
| Charges exceptionnelles | 570 000 | 75 000 | 570 000 | 75 000 |
| Dotations aux amortissements | 206 239 527 | 140 271 412 | 206 239 527 | 140 271 412 |
| Dotations aux provisions | 1 750 000 | 1 800 000 | 1 750 000 | 1 800 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 1 338 605 617 | 1 314 226 000 | 1 332 017 573 | 1 307 535 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 1 338 605 617 | 1 314 226 000 | 1 332 017 573 | 1 307 535 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

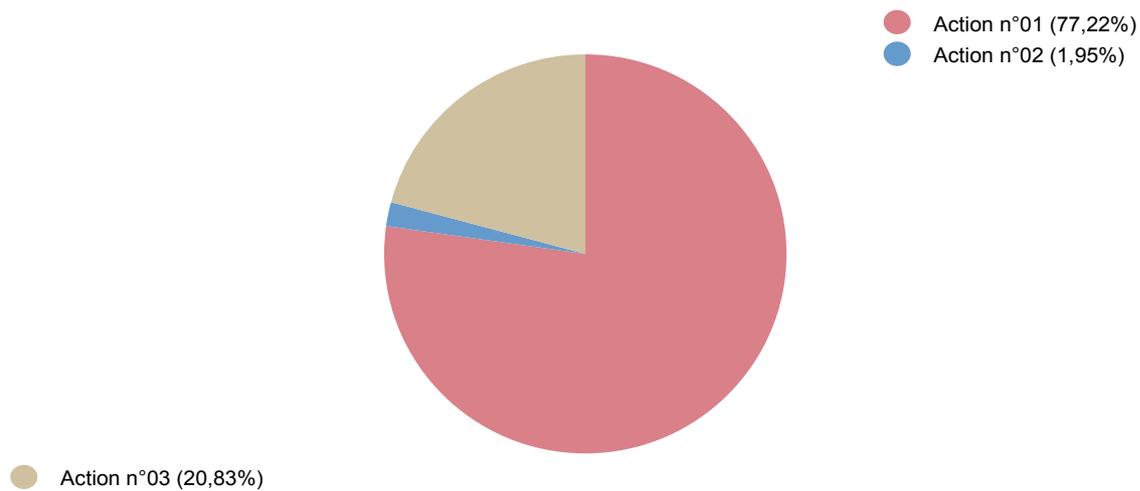
| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|---|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Amortissement financier | 116 816 000 | 128 332 000 | 116 816 000 | 128 332 000 |
| Acquisition d'immobilisations | 2 324 000 | 2 442 000 | 5 610 100 | 6 513 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 119 140 000 | 130 774 000 | 122 426 100 | 134 845 000 |
| FDC et ADP prévus | 200 000 | | 200 000 | |
| Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP | 119 340 000 | 130 774 000 | 122 626 100 | 134 845 000 |

PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

| Numéro et intitulé de l'action | | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|--------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------|
| 01 | Ressources humaines et management | 1 115 761 588 | 1 114 437 588 |
| 02 | Logistique | 28 220 000 | 26 924 000 |
| 03 | Affaires financières | 301 018 412 | 301 018 412 |
| Total | | 1 445 000 000 | 1 442 380 000 |

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2010



PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Dans un souci de cohérence et d'efficacité de la gestion, le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » mutualise l'ensemble des fonctions support de la mission « Contrôle et exploitation aériens ». Le regroupement sur ce programme des moyens supports de la mission, dont depuis 2009 l'ensemble des effectifs de la DGAC, est par ailleurs au service de la rationalisation de l'organisation de la DGAC.

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » fait appel à des compétences spécialisées dans les domaines du management, de la gestion des ressources humaines, des questions juridiques et financières, informatiques et logistiques et, plus généralement, à une expertise dans le domaine réglementaire et de l'organisation de l'État.

Les acteurs et le pilotage

Le programme est placé sous l'autorité du secrétaire général auquel sont rattachées :

- une sous-direction des affaires financières et du contrôle de gestion
- une sous-direction de la réglementation et de la gestion des personnels
- une sous-direction des systèmes d'information et de modernisation
- une sous- direction des affaires juridiques

Alors que les autres programmes de la mission « Contrôle et exploitation aériens » sont essentiellement tournés vers les usagers extérieurs, le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » assure au profit des services ou parties de service relevant de la mission une triple fonction de direction, de pilotage des politiques et de gestion des ressources communes à la mission et plus particulièrement des ressources humaines et financières.

Le programme répond à des objectifs de performance poursuivis dans le cadre des relations entretenues avec les bénéficiaires de ces prestations. Il comprend également les crédits de soutien des services d'État de l'aviation civile outre-mer (Polynésie française, Saint Pierre et Miquelon, Nouvelle Calédonie).

Les modalités de gestion

La conduite des trois actions du programme au niveau central relève du secrétariat général de la DGAC qui les met directement en œuvre. Celles-ci font appel à des compétences spécialisées et correspondent à un besoin de mutualisation ou de cohérence interne à la DGAC, ce qui est le cas notamment, en matière de gestion des ressources humaines.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Ressources humaines et management
- ACTION n° 02 : Logistique
- ACTION n° 03 : Affaires financières

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

Ressources humaines et management

77,2 %



L'action comprend en premier lieu les activités de gestion des ressources humaines et de formation continue des personnels. Ces activités visent, en temps utile, à mettre à disposition de l'ensemble des services de la DGAC des personnels en nombre et en qualité appropriés, à gérer ces personnels aux niveaux collectif et individuel et à mettre en œuvre des actions de formation continue afin de les préparer à l'évolution de leurs tâches.

Coordonnée avec les services assurant eux-mêmes une partie de la gestion de leurs agents (DSNA en particulier), l'activité de gestion des ressources humaines garantit la mobilité des personnes au sein de la DGAC, répartit équitablement les ressources et arbitre en dernier ressort entre les différentes demandes. Elle s'inscrit aussi dans une démarche de gestion prévisionnelle des ressources humaines qui s'appuie notamment sur la définition d'un référentiel des métiers de la DGAC, sur la constitution de viviers, la détection de forts potentiels et l'identification de parcours de carrière.

Ces missions sont assurées en administration centrale par le secrétariat général de la DGAC et, pour la gestion rapprochée des agents et leur suivi en matière de formation, par chacun des services.

L'action recouvre par ailleurs les missions de conseil, d'expertise et d'assistance juridique auprès des services rattachés au directeur général de l'aviation civile dans les domaines du droit interne et du droit européen et international. Le secrétariat général participe à l'élaboration des textes législatifs et réglementaires nationaux, internationaux et communautaires. Elle protège les intérêts de l'État devant les juridictions administratives en liaison avec les services concernés, suit l'exécution des décisions juridictionnelles et met en œuvre la protection statutaire des agents ; elle est enfin chargée de la veille juridique et de la diffusion du droit au sein de la DGAC.

L'action comprend enfin une partie « management » qui correspond à l'activité du directeur général de l'aviation civile, de son cabinet et de ses collaborateurs immédiats. Cette activité, qui s'exerce au profit de l'ensemble des services de la DGAC, correspond à :

- la direction de l'ensemble des services de la DGAC ;
- le traitement des questions parlementaires et réservées ;
- la gestion des situations de crise (accidents aériens notamment) ;
- les missions particulières, temporaires ou permanentes, placées auprès du directeur général.

Les partenaires de l'action

L'action est menée en coordination avec les membres du comité de direction de la DGAC.

Les partenaires extérieurs de l'action sont :

- les cabinets ministériels et les responsables des autres administrations ;
- les dirigeants des entreprises du secteur aéronautique ;
- les dirigeants et responsables des autorités étrangères nationales ou internationales.

Le cadre réglementaire de l'action

En matière de ressources humaines, le cadre réglementaire de l'action comprend la réglementation relative au statut général et aux statuts particuliers des personnels, les accords sociaux propres à la DGAC et la procédure de préparation et d'exécution des lois de finances en matière de dépenses de personnel (élaboration des projets et rapports annuels de performances).

En matière de formation continue, l'action s'exerce conformément aux accords cadre de la fonction publique en matière de formation et au schéma directeur de formation continue de la DGAC.

ACTION n° 02 2 %
 Logistique


La fonction logistique regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement de la DGAC. Ces moyens permettent en particulier :

- la préparation et l'exécution de la loi de finances ;
- la tenue de la comptabilité analytique du budget annexe qui fournit la base des assiettes des redevances perçues pour services rendus ;
- la définition et la coordination du pilotage par objectifs, lié à la mesure de la performance ;
- la gestion de la taxe de l'aviation civile dont le contrôle d'assiette et le recouvrement sont confiés à la DGAC.

L'action comprend aussi les systèmes d'information et réseaux, hors systèmes dédiés de navigation aérienne, de certification et de sécurité ou de gestion concernant les aéroports et le transport aérien. Déterminants pour l'efficacité de l'administration française de l'aviation civile, ces moyens recouvrent les domaines :

- « Infrastructures et bureautique » qui comprend notamment les réseaux locaux et à longue distance, y compris leur sécurisation dans le cadre d'une politique de sécurité des systèmes d'information de gestion, les plates-formes gros systèmes, les serveurs, stockages, les matériels et logiciels bureautiques ;
- « Communications » qui comprend notamment l'intranet et le site web de la DGAC ;
- « Finances » qui comprend la mise en œuvre d'un nouveau système d'information financière interfacé avec CHORUS, ainsi que des systèmes de gestion des taxes ;
- « Ressources humaines » avec notamment le développement d'un nouveau logiciel de gestion des personnels.

Les partenaires de l'action

Les partenaires internes à la DGAC sont les directions responsables de politiques qui contribuent aux projets et rapports annuels de performances et sont parties prenantes du pilotage par objectifs de la DGAC.

La maîtrise d'œuvre des développements informatiques relève du centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion de la DGAC.

Les partenaires externes sont d'une part, les redevables à la taxe de l'aviation civile et d'autre part les usagers payant des redevances pour services rendus à qui sont justifiés les éléments de coûts et de performance qui les concernent.

Le cadre réglementaire de l'action

Cette action s'exerce dans le cadre général de la réglementation concernant la dépense publique, le code des marchés publics notamment. En matière fiscale, l'action de la DGAC s'inscrit dans le cadre du code général des impôts.

ACTION n° 03
 Affaires financières

20,8 %


L'action retrace la gestion de la dette du budget annexe (charges financières annuelles liées aux contrats d'emprunts en cours et le remboursement du capital selon l'échéancier contractuel) et les écritures d'ordre (dotations aux provisions et dotations aux amortissements).

Le secrétariat général de la DGAC a pour partenaires institutionnels l'agence comptable du budget annexe, la direction du budget, le contrôle financier central, la direction générale des finances publiques, l'Agence France Trésor, sous le contrôle du Parlement et de la Cour des comptes.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût

La DGAC s'attache à mettre en œuvre une politique de ressources humaines et des processus de gestion des personnels dans des conditions optimales d'efficacité et de coûts. En particulier, elle s'attache à maîtriser la masse salariale, principal poste de dépenses des programmes de l'aviation civile.

La DGAC doit en outre :

- mettre à la disposition des directeurs les informations permettant le suivi des effectifs autorisés afin de répartir de manière optimale les compétences indispensables aux missions en évolution ;
- s'efforcer de contenir les coûts de gestion, notamment dans le cadre de la rationalisation des fonctions support.

Indicateur 1.1 : Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines

Cet indicateur d'efficacité compare le nombre des personnels (calculé en équivalents temps plein – ETP) affectés à la fonction « soutien » ressources humaines (RH) et le nombre d'agents gérés : l'objectif est de réduire progressivement ce ratio, notamment par des mesures de rationalisation et par la mise en œuvre de NOIRh, outil informatique unifié de gestion des personnels.

La diminution des effectifs RH a été enclenchée en 2007 avec la mise en œuvre du plan d'action issu des deux audits réalisés en 2006 visant à améliorer l'efficacité des services des ressources humaines. Les effets de la réorganisation des services affectés aux fonctions RH, qui a concerné dans un premier temps l'échelon central et se poursuit dans les services déconcentrés, porteront sur plusieurs années.

INDICATEUR 1.1 : Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre d'ETP affectés à la fonction « soutien » RH par rapport au nombre d'agents gérés | % | 3,64 | 3,28 | 3,16 | 3,07 | 3,06 | 2,85 |

Précisions méthodologiques

Le ratio est calculé suivant la méthodologie définie par la Fonction publique dans le cadre d'une démarche interministérielle qui détaille les personnels qui doivent être décomptés comme étant rattachés à la fonction « soutien » RH.

La prévision 2010 de ce ratio est fondée sur 355 ETP affectés à la fonction « soutien » RH et 11 609 agents gérés.

OBJECTIF n° 2 : Maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe

Un budget annexe est construit en équilibrant ses dépenses et ses recettes qu'il s'agisse de ressources tirées de son activité propre ou de ressources externes comme l'emprunt. Il doit cependant contenir son endettement dans des limites permettant un éventuel désendettement en un nombre d'années limité.

Indicateur 2.1 : Endettement / capacité d'autofinancement

Cet indicateur mesure le nombre d'années qui serait nécessaire pour parvenir à un désendettement total du budget annexe dans l'hypothèse où la totalité de la capacité d'autofinancement serait affectée au désendettement. Il est calculé en rapportant le total de la dette contractée par le budget annexe au fil des ans et non encore remboursée, à la dotation aux amortissements (qui constitue la capacité annuelle d'autofinancement du budget annexe).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR 2.1 : Endettement/capacité d'autofinancement

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|--------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Endettement/capacité d'autofinancement | Nombre d'années | 4,7 | 5,1 | < 5 | 12,1 | 17 | <8,5 |

Précisions méthodologiques

L'endettement est la sommation des autorisations d'emprunt annuelles inscrites au budget annexe depuis sa création en 1985 déduction faite des remboursements d'emprunts effectués chaque année. Il est mesuré au 31 décembre. Son montant prévisionnel s'élève à 986 M€ au 31 décembre 2009 suite à l'adoption de la deuxième loi de finances rectificative 2009 qui a prévu une augmentation de 100 M€ de l'autorisation d'emprunt du BACEA, ce qui a pour conséquence d'augmenter la prévision de réalisation de l'indicateur. Pour 2010, l'indicateur se dégrade très fortement sous l'effet du recul de l'autofinancement (qui passe de 206 M€ en LFI 2009 à 65 M€ en PLF 2010) et de l'augmentation du montant de l'emprunt (qui passe de 117 M€ en LFI 2009 à 251 M€ en PLF 2010). La reprise du trafic en 2011 devrait permettre de ramener l'indicateur à un niveau moins élevé.

La capacité d'autofinancement est inscrite chaque année en recettes de la section « opérations en capital » du budget annexe.

OBJECTIF n° 3 : S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe

La bonne exécution d'un budget annexe suppose de s'assurer du bon recouvrement de ses recettes afin d'éviter que les factures émises mais restant impayées ne viennent grever sa trésorerie et son équilibre financier global.

L'indicateur retenu est le taux de recouvrement des recettes du budget annexe, qui est composé de deux sous-indicateurs, relatifs aux taux de recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) et de la taxe de l'aviation civile (TAC), qui mesurent l'action des services pour s'assurer du recouvrement des droits constatés auprès des compagnies aériennes.

INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|----------------------------------|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux de recouvrement de la RSTCA | % | 98,00 | 97,79 | 98,10 | 98,10 | 98,10 | 98,50 |
| Taux de recouvrement de la TAC | % | 99,53 | 99,38 | 99,60 | 99,60 | 99,60 | 99,70 |

Précisions méthodologiques

Source des données : Agence comptable du budget annexe.

- Taux de recouvrement de la RSTCA : il s'agit d'un taux net qui rapporte le montant des recouvrements comptabilisés au titre de l'exercice courant au montant des prises en charge de l'exercice courant (facturations, majorations de 10%, frais de poursuite et intérêts) en excluant les factures de décembre, exigibles en janvier de l'année n+1, ainsi que les sommes restant dues par les compagnies faisant l'objet d'une procédure collective.

- Taux de recouvrement de la TAC : il s'agit d'un taux net qui rapporte le montant des recouvrements comptabilisés au titre de l'exercice courant au montant des droits constatés (déclarations spontanées + redressements et taxations d'office), quel que soit l'exercice d'assiette, en excluant les sommes dues par les compagnies faisant l'objet d'une procédure collective.

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

| Numéro et intitulé de l'action | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|--|----------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|
| | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total |
| 01 Ressources humaines et management | 1 100 475 588 | 15 286 000 | 1 115 761 588 | 1 100 475 588 | 13 962 000 | 1 114 437 588 |
| 02 Logistique | | 28 220 000 | 28 220 000 | | 26 924 000 | 26 924 000 |
| 03 Affaires financières | | 301 018 412 | 301 018 412 | | 301 018 412 | 301 018 412 |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | 1 100 475 588 | 344 524 412 | 1 445 000 000 | 1 100 475 588 | 341 904 412 | 1 442 380 000 |

DÉPENSES DE PERSONNEL

| Catégorie d'emploi | Emplois (ETPT) | | | Crédits |
|--|----------------------------|--------------------|----------------------|--|
| | Plafond autorisé pour 2009 | Demandés pour 2010 | Variation 2010/ 2009 | Demandés pour 2010 (y.c. charges sociales) |
| Administratifs et cadres | 3 374 | 3 163 | -211 | 276 402 565 |
| Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne | 4 345 | 4 467 | +122 | 515 009 337 |
| Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile | 3 138 | 3 079 | -59 | 259 180 069 |
| Ouvriers et personnels navigants | 877 | 900 | +23 | 49 883 617 |
| Total | 11 734 | 11 609 | -125 | 1 100 475 588 |

| Catégories | AE = CP |
|--|----------------------------|
| Rémunérations d'activité | 781 998 855 |
| Cotisations et contributions sociales <i>dont contributions au CAS pensions</i> | 317 074 548 218 128 287 |
| Prestations sociales et allocations diverses | 1 402 185 |

ÉVOLUTION DES EMPLOIS

(en ETP)

| Catégorie d'emploi | Entrées prévues | Sorties prévues | dont départs en retraite | Schéma d'emplois du programme |
|--|-----------------|-----------------|--------------------------|-------------------------------|
| Administratifs et cadres | 45 | 120 | 117 | -75 |
| Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne | 108 | 167 | 163 | -55 |
| Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile | 35 | 64 | 62 | -35 |
| Ouvriers et personnels navigants | 16 | 41 | 40 | -23 |
| Total | 204 | 392 | 382 | -188 |

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le plafond du programme et de la mission s'élève en 2010 à 11 609 ETPT. A structure constante, le nombre d'ETPT évolue de – 125 ETPT.

Ce solde résulte de :

- l'effet en année pleine des suppressions intervenues en 2009, soit 17 ETPT ;
- la suppression de 188 ETP, soit 108 ETPT.

Hypothèses de sorties :

Toutes sorties confondues : 392 sorties sont prévues dont 382 départs à la retraite. Les critères retenus pour établir la prévision de départ à la retraite sont un âge de départ fixé à 56,5 ans pour le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et de 63,75 ans pour l'ensemble des autres corps de la DGAC.

Les dates moyennes de sorties sont estimées au 26 juin pour les administratifs et cadres, au 28 juin pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ainsi que pour les ouvriers et personnels navigants.

Hypothèses d'entrées :

Toutes catégories confondues : 204 entrées sont prévues dont 185 par concours. Les entrées concernent essentiellement la filière contrôle de la navigation aérienne avec 55,6 % des entrées.

Les dates moyennes de sorties sont estimées au 16 juillet pour les administratifs et cadres, au 22 juillet pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, et au 25 juin pour les ouvriers et personnels navigants.

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES**RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE**

| Service | ETPT |
|-------------------------|---------------|
| Administration centrale | 2 041 |
| Services déconcentrés | |
| Services à l'étranger | |
| Autres | 9 568 |
| Total | 11 609 |

La distinction classique administration centrale / services déconcentrés n'est pas opératoire à la DGAC car les services de la DGAC répartis sur le territoire relèvent essentiellement de deux services à compétence nationale, la Direction des Services de la Navigation Aérienne et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile dont les effectifs sont mentionnés sur la ligne autres du tableau.

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

| Numéro et intitulé de l'action / sous-action | | ETPT |
|--|-----------------------------------|---------------|
| 01 | Ressources humaines et management | 11 609 |
| Total | | 11 609 |

Le secrétariat général a défini des effectifs autorisés par service pour respecter ce plafond d'emplois. Chaque service doit respecter ce plafond en tenant compte des priorités affichées par la DGAC dans sa politique métiers, à savoir principalement :

- optimisation des fonctions support, notamment par le regroupement de la fonction paye début 2010, par la modernisation des outils RH afin d'atteindre fin 2010 un taux de 3,06% d'effectifs affectés dans la filière ressources humaines par rapport aux effectifs totaux et par la mise en place d'un nouveau système d'information financière afin de réduire les besoins dans la filière finances ;
- optimisation des fonctions d'encadrement par une réduction du taux d'encadrement des services ;
- adaptation des effectifs de la filière contrôle de la circulation aérienne et ingénierie et exploitation des systèmes.

Par ailleurs, la politique de mutualisation des achats, mise en œuvre à titre expérimental au sein de quatre plates-formes locales (Athis-Mons, Bordeaux, Toulouse et Aix), pourrait conduire, outre la professionnalisation et la modernisation des pratiques dans ces domaines, à mutualiser un certain nombre d'emplois.

ÉLÉMENTS SALARIAUX

| Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions | (en millions d'euros) |
|---|-----------------------|
| Socle Exécution 2009 retraitée | 881,8 |
| <i>Prévision Exécution 2009 hors CAS Pensions</i> | 873,8 |
| <i>Changements de périmètre du programme 2010/2009</i> | |
| <i>Débasage/rebasage</i> | 8 |
| Impact du schéma d'emplois | -5,4 |
| <i>EAP schéma d'emplois 2009</i> | -1 |
| <i>Schéma d'emplois 2010</i> | -4,4 |
| Mesures catégorielles | 6 |
| Mesures générales | 2,6 |
| <i>EAP augmentation du point d'indice 2009</i> | 1,7 |
| <i>Augmentation du point d'indice en 2010</i> | 0,9 |
| <i>GIPA</i> | |
| <i>Mesures bas salaires</i> | |
| GVT solde | -3,5 |
| <i>GVT positif</i> | 20,2 |
| <i>GVT négatif</i> | -23,7 |
| Autres | 0,8 |
| Total | 882,4 |

| Catégorie d'emploi | Coûts d'entrée (1) | Coûts de sortie (1) |
|--|-----------------------|------------------------|
| Administratifs et cadres | 53 356 | 73 259 |
| Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne | 33 988 | 137 641 |
| Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile | 46 926 | 95 972 |
| Ouvriers et personnels navigants | 36 349 | 56 690 |

(1) y compris charges sociales hors CAS Pensions.

MESURES GÉNÉRALES

Le PLF 2010 intègre la hausse du point fonction publique de 0,5% au 1er juillet 2010 (soit 0,25% en masse) arrêtée lors des négociations salariales de juillet 2008, ainsi que l'extension en année pleine des mesures 2009 (0,47%), soit 2,62M€.

La revalorisation des salaires des ouvriers de l'Etat s'établit à 0,76 M€.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

MESURES CATÉGORIELLES

| Catégorie ou intitulé de la mesure | Mois | Coût 2010 | Coût en année pleine |
|---|------|------------------|----------------------|
| Mesures indemnitaires | | 6 000 337 | 6 000 337 |
| <i>Effets extension année pleine</i> | 01 | 0 | 0 |
| <i>Revalorisation de la catégorie B</i> | | 300 000 | 300 000 |
| <i>Prime de technicité</i> | | 4 024 076 | 4 024 076 |
| <i>Prime d'exploitation, de vacation ou de sujétion</i> | | 1 426 261 | 1 426 261 |
| <i>Prime d'évolution des qualifications</i> | | 250 000 | 250 000 |
| Total | | 6 000 337 | 6 000 337 |

MESURES INDIVIDUELLES

Un GVT négatif de -23,73 M€ est prévu au titre de l'écart des rémunérations entre les agents entrants et sortants.

L'hypothèse retenue dans le cadre de l'élaboration du PLF 2010 est celle d'un GVT positif de 2,7 %, ce qui représente une progression de la masse salariale de 20,25 M€ (hors crédits destinés au CAS pensions).

COTISATIONS SOCIALES ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS POUR LES PENSIONS

| | LFI 2009 | Prévision 2010 |
|---|-------------|----------------|
| Contributions d'équilibre au CAS Pensions | 180 394 894 | 218 128 287 |
| <i>Civils (y.c. ATI)</i> | 170 724 894 | 208 528 287 |
| <i>Militaires</i> | | |
| <i>Ouvriers d'État (subvention d'équilibre FSPOEIE)</i> | 9 670 000 | 9 600 000 |
| <i>Autres (Cultes et subvention exceptionnelle)</i> | | |
| Cotisation employeur FSPOEIE | 7 667 951 | 8 250 481 |

Le montant de la cotisation employeur au compte d'affectation spéciale des pensions au titre de la pension civile et de l'allocation temporaire d'invalidité est de 208,53 M€.

Après l'application d'un taux de 39,5 % en 2007, 46 % en 2008, puis de 51,01 % en 2009, le taux retenu en 2010 est de 62,47, dont 0.33% au titre de l'allocation temporaire d'invalidité(ATI).

Pour 2010, 9,6 M€ sont prévus au titre de la subvention d'équilibre versée par l'Etat au Fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE).

Le montant de la cotisation employeur à la Caisse nationale d'allocations familiales pour les personnels titulaires et non titulaires de la DGAC est de 18,57 M€ en 2010.

Le montant de la cotisation employeur au Fonds national d'aide au logement est de 1,62 M€ en 2010.

Dépenses d'action sociale rattachées aux dépenses de personnel :

Le montant des crédits de titre 2 au titre de l'action sociale est stable en 2010. La DGAC a gardé les mêmes priorités qu'en 2009 : l'essentiel de son effort à destination des personnels rencontrant des difficultés porte sur l'aide aux familles et la solidarité. Le handicap et le logement restent également des actions importantes en matière d'action sociale.

La ventilation prévue des dépenses est la suivante :

- prestations « familles » : 0,35 M€ (allocation rentrée scolaire, prestations séjours enfants, prestations pour garde de jeunes enfants et prestation soutien à l'aide à domicile) ;
- prestations « solidarité » : 0,3 M€ (aides exceptionnelles et prêts sociaux) ;
- prestations « logement » : 0,12 M€ ;
- prestation « handicap » : 0,09 M€.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS
À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

| AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009 | | CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009 | | | |
|---|-----------------------------------|--|--|--|---|
| (1) | | (2) | | | |
| 1 491 570 293 | | 1 454 613 014 | | | |
| Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008 | AE demandées pour 2010 | CP demandés sur AE antérieures à 2010* | CP demandés sur AE nouvelles en 2010 | Total des CP demandés pour 2010 | Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 |
| (3) | (4) | (5) | (6) | (7) = (5) + (6) | (8) |
| 24 959 754 | 1 445 000 000 | 13 606 600 | 1 428 773 400 | 1 442 380 000 | 44 791 900 |
| | | | | | Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010 |
| | | | | | (9) |
| | | | | | 17 916 700 |
| | | | | | Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010 |
| | | | | | (10) |
| | | | | | 15 677 200 |
| | | | | | Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010** |
| | | | | | (11) = (8) - (9) - (10) |
| | | | | | 11 198 000 |

* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

** Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

Le suivi des CP associés à la consommation des AE prend en compte l'intégration en 2009 des crédits de l'ex programme "transports aériens". L'une des principales opérations présentant des engagements non soldés concerne le projet informatique "système d'information financier" (SIF), engagé initialement en 2008.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Autorisations d'engagement | 1 100 475 588 | 15 286 000 | 1 115 761 588 |
| Crédits de paiement | 1 100 475 588 | 13 962 000 | 1 114 437 588 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

1 – Administration centrale

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont de **3 678 000 € en AE et 3 204 000 € en CP**. Ils financent les politiques de formation, de management, de communication et de gestion des ressources humaines.

a) Formation : 1 965 000 € en AE et 1 550 000 € en CP

De nombreuses actions de formation continue s'inscrivent dans la pluri annualité de marchés de prestation de services. Elles répondent en effet à une expression de besoins de formation pérenne résultant des entretiens d'évaluation, tant de la part des agents que des services. Il en est ainsi des formations de préparation aux épreuves écrites et orales des concours, des formations à la bureautique, aux finances et aux marchés publics, lesquelles constituent une grande partie du cœur de métier des personnels administratifs.

À ces actions de formation pluriannuelles sous forme de marché de prestation de services s'ajoutent d'autres actions traitées annuellement telles que les formations au management, à la sécurité informatique et aux nouveaux logiciels etc.

Il convient également d'ajouter les frais de location de salles d'examen et les frais de transport des agents participant aux stages d'insertion professionnelle.

En 2010, des actions de formation sont jugées prioritaires pour accompagner la modernisation des fonctions support de la DGAC qui se concrétise par la mise en place d'un nouvel outil informatique financier et par la professionnalisation des fonctions de gestion conduisant à la reconversion de certains agents.

1 - Dans le cadre du déploiement de l'application « Système d'Informations Financières » (SIF) en début d'année 2011, une action de formation prioritaire d'envergure va être menée de mars à décembre 2010 à destination d'un public de 650 utilisateurs potentiels.

Le budget nécessaire à la prise en charge de ces formations aux métiers et à l'outil représente 540 000 € en AE et en CP.

2 - Pour 2010, il a été décidé de poursuivre la formation des acteurs de la sécurité des systèmes d'information, afin de maîtriser les différents aspects des procédures de sécurité, notamment d'élaborer une infrastructure de confiance (outils, référentiels, guides méthodologiques et expertise).

Le coût prévisionnel est de 150 000 € en AE et 60 000 € en CP

3 – Création du pôle « ingénierie de formation et reconversion »

La mise en œuvre de la politique de reconversion en faveur d'agents appelés à évoluer en termes de métiers et de filières professionnelles a conduit à la création au sein du bureau de la formation continue d'un pôle dédié au suivi des actions de formation liées à la reconversion, en lien direct avec les conseillers mobilité carrière et les coordonnateurs de formation qui en constituent les acteurs de proximité. Le coût prévisionnel est de 50 000 € en AE et en CP

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Tableau récapitulatif des postes de dépenses relatifs à la formation :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|---|------------------|------------------|
| Préparation aux épreuves écrites des concours | 280 000 | 140 000 |
| Préparation aux épreuves orales des concours | 270 000 | 90 000 |
| Préparation aux essais professionnels ouvriers | 30 000 | 30 000 |
| Formation à la langue anglaise | 80 000 | 20 000 |
| Formation linguistique (hors langue anglaise) | 21 000 | 21 000 |
| Formation managériale au leadership à destination des cadres | 31 000 | 31 000 |
| Formation au management et à la communication | 60 000 | 30 000 |
| Formation aux nouvelles technologies de la communication | 7 000 | 7 000 |
| Organisation colloques (Académie de l'Air, entretiens de Toulouse, IFURTA, ...) | 15 000 | 15 000 |
| Formation au nouvel outil informatique financier (SIF) | 540 000 | 540 000 |
| Formations informatiques sur logiciels spécifiques | 7 000 | 7 000 |
| Formation à la bureautique | 0 | 90 000 |
| Formation à la qualité et à la sécurité informatique | 150 000 | 60 000 |
| Formations juridiques spécifiques (Sciences Po, droit privé,...) | 20 000 | 20 000 |
| Formation aux marchés publics et aux finances | 0 | 55 000 |
| Formation paye dans la fonction publique | 6 000 | 6 000 |
| Formations budgétaire et économique spécifique | 10 000 | 10 000 |
| Formation aux problématiques européennes et internationales | 11 000 | 11 000 |
| Formation coordonnateurs aux instruments de la formation (VAE, PP, ...) | 25 000 | 25 000 |
| Formation des membres des jurys techniques et administratifs | 8 000 | 8 000 |
| Formation CNED, CNAM, IGPDE | 40 000 | 40 000 |
| Formation insertion des cadres, assistants, adjoints, ouvriers | 140 000 | 80 000 |
| Stage efficacité professionnelle | 10 000 | 10 000 |
| Bilans de compétence | 16 000 | 16 000 |
| Formation aux reconversions métiers | 50 000 | 50 000 |
| Edition du catalogue de formation continue | 30 000 | 30 000 |
| Location de salle d'examen | 100 000 | 100 000 |
| Location de véhicules collectifs avec chauffeurs pour stages d'insertion | 8 000 | 8 000 |
| TOTAL | 1 965 000 | 1 550 000 |

b) Communication : 660 000 € en AE et en CP.

Les dépenses de communication se répartissent ainsi :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--|----------------|----------------|
| Réservation du chalet du Bourget (pour le salon 2011) | 160 000 | 160 000 |
| Edition de la revue Aviation Civile et site Internet | 360 000 | 360 000 |
| Veille informatique et relations médias | 50 000 | 50 000 |
| Participation à des expositions, à des colloques et à des séminaires | 90 000 | 90 000 |
| TOTAL | 660 000 | 660 000 |

c) Gestion des ressources humaines : 413 000 € en AE et 354 000 € en CP.

La contribution aux missions d'enquête et de contrôle effectuées au sein des services de la DGAC par l'inspection générale du travail des transports se traduit par un besoin de **17 000 € en CP**.

Les dépenses de transcription de réunions nécessitent un budget de **29 000 € en AE et en CP**.

Le renouvellement de l'enquête « baromètre social » de la DGAC nécessite un budget de **114 000 € en AE et de 38 000 € en CP**.

Le service a également prévu un budget de **270 000 € en AE et en CP** pour assurer notamment l'organisation de séminaires et de réunions (155 000 €) ainsi que la prise en charge des dépenses de formation aux nouveaux outils de gestion des ressources humaines, de recrutement, d'hygiène et de sécurité et de dialogue social (115 000 €).

d) Dépenses juridiques.

Les charges exceptionnelles de l'action sont constituées de dépenses juridiques pour un montant de **640 000 € en AE et en CP** correspondant à une provision de frais d'honoraires et d'avocats selon le détail prévisionnel suivant :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|---|----------------|----------------|
| Protection juridique des fonctionnaires | 90 000 | 90 000 |
| Assistance transactionnelle (recours à un avocat afin d'optimiser la négociation) | 30 000 | 30 000 |
| Procès pénal relatif à l'accident du Concorde | 130 000 | 130 000 |
| Procès pénal relatif à l'accident de l'avion d'Air Moorea | 200 000 | 200 000 |
| Mise à jour de la documentation sur la réglementation technique | 40 000 | 40 000 |
| Abonnement aux sites Internet professionnels | 20 000 | 20 000 |
| Experts judiciaires et à des avocats * | 130 000 | 130 000 |
| TOTAL | 640 000 | 640 000 |

* En outre plusieurs affaires en cours concernant des désordres affectant des bâtiments nécessitent de recourir à des experts judiciaires et à des avocats.

Le coût moyen prévisionnel de ces différentes politiques ramené au nombre d'agents concernés est présenté ci-après :

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Prix € | AE 2010 | Prix € | CP 2010 |
|---------------------------------|--------|-------------------------------------|--------|------------------|--------|------------------|
| Dépenses de formation | 2 034 | Journées de formation * | 966 € | 1 965 000 | 762 € | 1 550 000 |
| Dépenses de communication | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 634 € | 660 000 | 634 € | 660 000 |
| Gestion des ressources humaines | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 397 € | 413 000 | 340 € | 354 000 |
| Dépenses juridiques | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 615 € | 640 000 | 624 € | 640 000 |
| TOTAL | | | | 3 678 000 | | 3 204 000 |

* Les formations offertes dans le cadre de l'action 1 du P613 bénéficient aux agents de l'ensemble des services de la DGAC.

2 – Services d'outre-mer : 134 000 € en AE et en CP

Le programme 613 « soutien aux prestations de l'aviation civile » regroupe les Services d'État de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie Française et le Service de l'aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon.

a) Formation 76 000 € en AE et en CP

Il s'agit des actions de formation dispensées localement par les trois services d'outre-mer

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

b) Communication 58 000 € en AE et en CP

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Prix € | AE 2010 | Prix € | CP 2010 |
|---------------------------|--------|-----------------------------------|--------|----------------|--------|----------------|
| Formation | 441 | Agents des services déconcentrés. | 172 € | 76 000 | 172 € | 76 000 |
| Communication | 429 | Agents des services déconcentrés | 135 € | 58 000 | 135 € | 58 000 |
| TOTAL | | | | 134 000 | | 134 000 |

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

910 000 € en AE et en CP sont prévus au titre de la contribution au Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP) pour non respect de l'obligation d'emploi des personnes bénéficiaires de la loi du 11 février 2005.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE**1 – Administration centrale**

90 000 € en AE et 242 000 € en CP sont prévus dans le domaine de la gestion des ressources humaines pour l'aide au fonctionnement des organisations syndicales et dans le domaine de la communication.

La convention nationale triennale de dialogue social a prévu un versement aux organisations syndicales de 152 000 € en CP pour 2010.

S'agissant des dépenses de communication, 90 000 € en AE et en CP sont prévus dont 25 000 € pour les actions de parrainage effectuées par la Mission mémoire de l'Aviation Civile.

2 – Action sociale : 9 039 000 € en AE et 7 547 000 € en CP

La politique d'action sociale de la DGAC couvre des domaines divers : restauration, logement, famille, solidarité, handicap et crédits associatifs.

Pour 2010, l'ensemble des crédits d'action sociale est inscrit sur le programme 613.

Les actions prioritaires actées lors du protocole 2006-2009 seront poursuivies en 2010 notamment en matière de logements sociaux. En matière de logement, la prestation aide à l'installation est évaluée à 200 agents bénéficiaires. L'attribution de prêts immobiliers bonifiés favorise l'installation sur des sites peu attractifs et devrait concerner 300 agents.

La volonté de donner une priorité aux actions menées dans le cadre de la politique en faveur de la famille et plus particulièrement des réservations de berceaux est réaffirmée. Une centaine d'enfants de 2 mois à 3 ans sont ainsi accueillis au sein des 50 places de réservation de berceaux.

En terme de politique en faveur de la famille, les prestations concernées sont les aides au séjour d'enfants, les prestations scolaires et universitaires, la prestation de service à domicile : environ 2500 agents sont concernés. Par ailleurs, les agents en difficulté bénéficient d'un dispositif d'aide et de prêts sociaux : environ 400 agents peuvent y prétendre.

L'effort engagé les années passées sera renforcé pour ce qui a trait à l'aménagement des postes et des locaux permettant une meilleure intégration des travailleurs handicapés. Ce dispositif accompagne la politique de recrutement des personnels handicapés. La convention de partenariat avec l'association « Travail et Handicap dans la Recherche Publique » est reconduite pour l'aide au recrutement et au maintien dans l'emploi des agents devenus handicapés au cours de leur carrière.

Par ailleurs, les dépenses de restauration recouvrent la participation de la DGAC au coût du repas dans les restaurants administratifs. Il convient également d'entendre par dépenses de restauration, le financement des titres restaurant sur les sites isolés. Ce dispositif concerne environ 1500 agents. Il est également croissant du fait du nombre de sites où les conventions de restauration caduques sont à renouveler.

Les dépenses de la maison familiale du Bataillet qui accueille les familles resteront stables.

En outre, les mesures prises dans le cadre de la protection sociale complémentaire seront renforcées avec des actions portant sur la prévoyance.

Par ailleurs, la politique de la DGAC se caractérise par l'importance accordée à l'action sociale collective assurée par les comités locaux d'action sociale (CLAS) : organisation de l'arbre de Noël, vie sociale, culturelle et sportive. Cette politique conduit la DGAC à verser des subventions à des associations loi 1901 pour un montant total de 2 097 000 € en AE et CP. Trois associations oeuvrent au niveau national dans le domaine culturel, sportif et en faveur des personnes retraitées ainsi que des associations locales réparties sur l'ensemble du territoire.

Les dépenses couvrant ces différents domaines sont réparties de la manière suivante

| | AE | CP |
|--------------|--------------------|--------------------|
| Restauration | 4 100 000 € | 3 500 000 € |
| Vie des CLAS | 2 728 000 € | 2 527 000 € |
| Famille | 581 000 € | 400 000 € |
| Solidarité | 550 000 € | 300 000 € |
| Logement | 850 000 € | 600 000 € |
| Handicap | 100 000 € | 100 000 € |
| Médical | 130 000 € | 120 000 € |
| Total | 9 039 000 € | 7 547 000 € |

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles de l'action sont constituées de dépenses juridiques pour un montant de **75 000 € en AE et en CP** correspondant à une provision destinée à prendre en charge les exécutions de jugement défavorables à l'administration.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Action sociale

Les dépenses d'investissement relevant de l'action sociale sont de **1 360 000 € en AE et de 1 850 000 € en CP**.

Les AE permettront notamment l'engagement en 2010 de nouveaux projets portant sur des aménagements ou réhabilitation de structures socio culturelles (patio de Lyon, complexe socio culturel de Météo pôle à Toulouse,...).

Les CP permettront d'assurer la continuité des paiements pour des projets déjà engagés les années précédentes (complexe socio culturel de Strasbourg, réhabilitation des vestiaires pour le CRNA/Ouest).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACTION n° 02 : Logistique

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 28 220 000 | 28 220 000 |
| Crédits de paiement | | 26 924 000 | 26 924 000 |

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

ADMINISTRATION CENTRALE : 10 502 000 € EN AE ET 10 625 000 € EN CP

a) Pilotage et logistique : 10 087 000 € en AE et 10 160 000 € en CP.**a.1 – Pilotage**

Les dépenses prévisionnelles de pilotage de la performance et développement du contrôle de gestion s'élèvent à **1 491 000 € en AE et 2 525 000 € en CP**. Elles sont destinées à couvrir les principales dépenses suivantes :

La rationalisation et la modernisation des systèmes informatiques de gestion et de pilotage (SIGP)

Dans ce domaine il existe un travail concerté et coordonné entre la maîtrise d'ouvrage conduite par l'administration centrale et la maîtrise d'œuvre assurée par le service chargé de l'informatique de gestion. Le budget proposé intègre la mise en place d'une assistance à maîtrise d'ouvrage afin de formaliser et de structurer l'expression des besoins, l'élaboration d'une politique en la matière, la production du dossier de consultation, l'aide au choix de la solution technique et la conduite du changement. L'ensemble de ces postes concerne la seule partie relevant de la compétence de la maîtrise d'ouvrage.

La programmation budgétaire des principaux projets est la suivante :

| PILOTAGE | AE | CP |
|---|------------------|------------------|
| Système d'informations financières | | 875 000 |
| Marchés éco responsables : Développement de la visioconférence | 711 000 | 491 000 |
| Bureau virtuel | 140 000 | 140 000 |
| Le passage au mode web des applications transversales | 100 000 | 100 000 |
| Intégration des applications existantes dans le nouveau système informatique | 70 000 | 70 000 |
| Le guichet unique pour la gestion des taxes et des redevances | | 100 000 |
| La poursuite de la dématérialisation des formalités | | 95 000 |
| Politique d'archivage | 150 000 | 150 000 |
| Schéma directeur de la téléphonie | | 50 000 |
| Poursuite de la mise en place de la fonction immobilière à la DGAC | | 170 000 |
| Location en longue durée des véhicules de service (Marchés éco responsables). | 200 000 | 164 000 |
| Système informatique décisionnel | 120 000 | 120 000 |
| TOTAL | 1 491 000 | 2 525 000 |

Le Système d'Informations Financières (SIF)

L'application développée dans le cadre du SIF vise à remplacer l'application SIGEF par un programme de gestion intégrée coordonnant les domaines de gestion suivants : le budget (préparation, exécution, suivi et restitution), les dépenses et les recettes (et le recouvrement), la comptabilité générale, le pilotage et le contrôle de gestion, la comptabilité analytique (extraction des comptes du prestataire de navigation aérienne), les achats, les régies d'avances et de recettes. L'animation des groupes de travail en charge du projet a nécessité de recourir à l'assistance d'un prestataire. Un montant de **875 000 € en CP** est nécessaire au secrétariat général pour assumer les dépenses du marché en cours.

La mise en œuvre de la politique de visioconférence

Le déploiement de cette politique (déclinaison du Grenelle de l'environnement) dans l'ensemble des services de la DGAC nécessite de disposer d'un budget de **711 000 € en AE et 491 000 € en CP**.

Le bureau virtuel

Une assistance à maîtrise d'ouvrage est requise pour analyser les besoins d'enrichissement du bureau virtuel par intégration des applications métiers sur un rythme de 10 à 20 applications par an sur la période considérée. Le budget prévisionnel de ce projet représente **75 000 € en AE et en CP**. En outre, la conduite du changement dans le cadre du déploiement progressif du bureau virtuel dans l'ensemble de la DGAC nécessite une mise en place de **65 000 € en AE et en CP**.

Le passage au web des applications transversales

Le passage au mode web concernera les applications transversales majeures sur un rythme de 2 à 3 applications par an. Ce projet engagé en 2009 nécessite un budget de **100 000 € en AE et CP** afin d'obtenir l'appui d'un prestataire.

Intégration des applications existantes dans le nouveau système informatique

Une assistance à maîtrise d'ouvrage est nécessaire pour réaliser l'expression des besoins et la conception de l'intégration des flux entre les différents logiciels de gestion ; le système de gestion des ressources humaines (NOIRh), le nouveau système d'information financier (SIF), le logiciel de contrôle de gestion et le bureau virtuel. Le montant prévisionnel représente **70 000 € en AE et en CP**.

Le guichet unique pour la gestion des taxes et des redevances

La conception d'un guichet unique nécessaire au dialogue avec les instances européennes et les compagnies aériennes est déjà engagée. Ce marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage requiert pour 2010 un montant de **100 000 € en CP**.

La poursuite de la dématérialisation des formalités

L'accompagnement à la démarche de dématérialisation a nécessité un audit préalable avec les services gestionnaires des démarches. Un budget de **95 000 € en CP** permettra de couvrir les prestations à effectuer en 2010.

La politique d'archivage

Le déploiement de l'outil d'archivage électronique en application de la politique d'archivage s'accompagnera d'une assistance à maîtrise d'ouvrage évaluée à **150 000 € en AE et en CP**.

Le schéma directeur de la téléphonie

L'élaboration de ce schéma directeur s'inscrit dans une plus grande mutualisation et une intégration des évolutions technologiques. Les montants nécessaires pour couvrir les prestations à effectuer en 2010 représentent **50 000 € en CP**.

Poursuite de la mise en place de la fonction immobilière à la DGAC

Dans le cadre de la poursuite de définition et de la mise en place de la nouvelle organisation de la fonction immobilière, des actions d'accompagnement et de mise à niveau des outils existants seront menées sur la période 2009 – 2011. Un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été mis en place en 2009 pour conforter le projet, adapter les outils du MEEDDM et définir les procédures. La couverture en CP de ce marché nécessite la mobilisation de **170 000 € en CP**.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Location en longue durée des véhicules de service

La location permet de disposer de véhicules de service ne dépassant pas la norme de 130 grammes de CO₂ par kilomètre. Cette alternative à l'achat des véhicules permet également une économie d'environ 15 % de ce poste de dépenses. Le budget nécessaire représente **200 000 € en AE et 164 000 € en CP**.

Le système informatique décisionnel

Le pilotage de la performance par objectifs, déployé depuis 2006 dans le cadre de la LOLF sur l'ensemble des activités et des services de la DGAC, concourt à l'amélioration mesurable du service rendu aux usagers du transport aérien au meilleur coût possible. L'objectif est de renforcer cette démarche en 2010 en la dotant d'un système informatique décisionnel dédié au pilotage permettant la consolidation des remontées d'information et la production automatisée des tableaux de bord de performance de la direction générale. Le développement de l'application requiert un budget de **120 000 € en AE et en CP**.

a.2 – Logistique

Les dépenses de fonctionnement de la logistique correspondant aux activités du budget annexe sont de **8 596 000 € en AE et de 7 635 000 € en CP**. Il s'agit des dépenses d'achats, de locations, de maintenance des matériels et des bâtiments, du gardiennage, du nettoyage, d'assurance et de frais de déplacement. Le coût moyen de ces différentes politiques est présenté ci-après :

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Prix € | AE 2010 | Prix € | CP 2010 |
|-------------------------------|--------|-------------------------------------|---------|------------------|---------|------------------|
| Fluides (hors carburant) (1) | 33 500 | m ² | 13 € | 452 000 | 13 € | 452 000 |
| Carburant | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 170 € | 177 000 | 170 € | 177 000 |
| Achats divers (2) | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 1 056 € | 1 098 000 | 1 056 € | 1 098 000 |
| Informatique (3) | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 867 € | 903 000 | 867 € | 903 000 |
| Locations de matériels (4) | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 412 € | 429 000 | 412 € | 429 000 |
| Prestations de services (5) | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 3 512 € | 3 656 000 | 2 589 € | 2 695 000 |
| Nettoyage des locaux | 33 500 | m ² | 20 € | 672 000 | 20 € | 672 000 |
| Maintenance des matériels (6) | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 305 € | 318 000 | 305 € | 318 000 |
| Entretien des bâtiments | 33 500 | m ² | 8 € | 267 000 | 8 € | 267 000 |
| Affranchissements | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 86 € | 90 000 | 86 € | 90 000 |
| Frais de déplacement | 1 041 | Agents de l'administration centrale | 513 € | 534 000 | 513 € | 534 000 |
| TOTAL | | | | 8 596 000 | | 7 635 000 |

(1) électricité, gaz, eau, combustibles

(2) fournitures de bureau, petit matériel de bureau, habillement, consommables, petits matériels techniques, fournitures diverses

(3) achat de petits matériels, fournitures et documentation informatiques et à la maintenance.

(4) pour l'essentiel location de machines à affranchir et de boîtes postales

(5) entretien de matériels (climatisation, extincteurs, onduleurs, autocom, chaudières, réparations diverses) et travaux et prestations diverses (recours aux entreprises extérieures).

(6) entretien et réparation des matériels, travaux et prestations diverses de type recours aux entreprises extérieures.

b) Télécommunication : 415 000 € en AE et 465 000 € en CP.

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Coût unitaire € | AE 2010 | Coût unitaire € | CP 2010 |
|------------------------------------|--------|-------------------------------|-----------------|---------|-----------------|---------|
| Téléphonie fixe et mobile du siège | 1 041 | Agent administration centrale | 399 € | 415 000 | 447 € | 465 000 |

SERVICES DÉCONCENTRÉS

a) Informatique (CEDRE) : 14 700 000 € en AE et 9 700 000 € en CP.

Le budget prévisionnel correspond aux maintenances applicatives, aux évolutions nécessaires des applications existantes, aux infrastructures réseaux, aux réseaux de communication et à la maintenance de la bureautique individuelle. Par ailleurs, des nouveaux projets informatiques sont prévus en 2010.

L'informatique de gestion représente un enjeu important pour la DGAC.

Pour fiabiliser, industrialiser et mettre en cohérence les systèmes d'information de gestion, il est indispensable de réaliser notamment les projets majeurs suivants :

| Maintenance applicative et développements | AE | CP |
|---|------------------|------------------|
| IGC | 650 500 | 300 000 |
| Portail DGAC | | 450 000 |
| Dispositif de poursuite SIGEF | 100 000 | 683 000 |
| Maintenance ABEL WEB | 200 000 | 100 000 |
| Evolutions ONP – NOIRH | 100 000 | 404 000 |
| TA WEB | | 150 000 |
| Décisionnel BO | 175 000 | 137 000 |
| Développement de la brique contrôle des taxes | 150 000 | 50 000 |
| Maintenance du portail ANGELIQUE | 300 000 | 150 000 |
| La messagerie AMELIA | | 100 000 |
| TOTAL | 1 675 500 | 2 524 000 |

Dans le cadre de ce processus de développement et de modernisation des Systèmes d'Information de gestion, le Secrétariat Général doit pouvoir faire évoluer son offre réseau (amélioration des débits, intégration du téléphone IP et à terme du nomadisme ainsi que la généralisation de la visioconférence).

| Maintenance des infrastructures réseaux | AE | CP |
|--|-------------------|------------------|
| INTERNAT | 2 000 000 | 1 000 000 |
| Téléphonie sur IP | 711 000 | 711 000 |
| Maintenance réseaux LAN et MAN | 638 500 | 500 000 |
| Serveurs | 2 000 000 | 1 500 000 |
| Stockage et sauvegarde des applications nationales | 3 000 000 | 1 000 000 |
| Logiciel de management du parc informatique DGAC | 2 000 000 | 1 000 000 |
| Infrastructures réseaux et télécommunication (1) | 2 475 000 | 1 000 000 |
| TOTAL | 12 824 500 | 6 711 000 |

(1) Les dépenses d'infrastructure et de réseau concernent principalement l'exploitation du réseau de messagerie (REGIS) et de la plate-forme INTERNET.

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Achat et maintenance de la bureautique individuelle | 200 000 | 465 000 |
|--|----------------|----------------|

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Coût moyen des principaux domaines :

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Coût unitaire € | AE 2010 | Coût unitaire € | CP 2010 |
|---|--------|----------------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|
| Maintenance applicative et développements | 12 123 | Agents (total DGAC) | 138 € | 1 675 500 | 208 € | 2 524 000 |
| Maintenance des infrastructures réseaux | 12 123 | Agents (total DGAC) | 1 058 € | 12 824 500 | 554 € | 6 711 000 |
| Bureautique individuelle | 1 041 | Agents (administration centrale) | 192 € | 200 000 | 447 € | 465 000 |
| | | | | 14 700 000 | | 9 700 000 |

| Ratio d'efficacité bureautique | Réalisation 2008 | Prévision 2009 | Prévision 2010 |
|--|------------------|----------------|----------------|
| Coût bureautique (en milliers euros/poste) | 572 | 559 | 465 |
| Nombre de postes | 963 | 1041 | 1041 |

Dans le cadre de la rationalisation et de la modernisation des systèmes d'information de gestion il convient de poursuivre la réalisation des projets majeurs tout en s'appuyant sur un réseau et une infrastructure d'exploitation sûrs et performants.

| Projets informatiques importants en M€ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|------|
| SIF système d'information financière | | | | | |
| Autorisation d'engagement | 8,5 | 2,9 | | | |
| Crédits de paiement | | 2,2 | 3,2 | 3,5 | 1,3 |
| Bureau virtuel | | | | | |
| Autorisation d'engagement | | | 0,1 | | |
| Crédits de paiement | | | 0,4 | 1,6 | 0,5 |
| Outil de ressources humaines (NOIRh) | | | | | |
| Autorisation d'engagement | 3,1 | | | 1,6 | |
| Crédits de paiement | 1,2 | 0,4 | 0,4 | 0,7 | 0,6 |
| Exploitation du réseau | | | | | |
| Autorisation d'engagement | | | 2 | 2 | 2 |
| Crédits de paiement | | | 2 | 2 | 2 |
| Exploitation des infrastructures du réseau | | | | | |
| Autorisation d'engagement | | | 10,8 | 10,8 | 10,8 |
| Crédits de paiement | | | 4,7 | 5 | 5 |

Le SIF intègre également les projets connexes et le maintien de l'application actuelle SIGEF.

Le Bureau Virtuel intègre les projets de nouvelle messagerie (AMELIA) et d'annuaire unique (ANGELIQUE), briques indissociables du projet.

L'exploitation du réseau concerne les abonnements de l'ensemble des liaisons du réseau interne de la DGAC (REGIS) et les interfaces de sorties vers le ministère (I²) et l'extérieur (INTERNAT)

L'exploitation des infrastructures du réseau concerne l'ensemble des équipements nécessaires (y compris la maintenance) au fonctionnement sûr et efficace du réseau

b) Fonctionnement des services déconcentrés : 1 930 000 € en AE et en CP

Les crédits de fonctionnement des services d'État de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie Française et du service de l'aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon sont de **1 930 000 € en AE et en CP**. Le coût moyen prévisionnel des différents postes de fonctionnement est présenté ci-après :

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Coût unitaire € | AE 2010 | Coût unitaire € | CP 2010 |
|------------------------------|--------|-------------------------------|-----------------|---------|-----------------|---------|
| Fluides (hors carburant) (1) | 11 726 | m ² | 39 € | 462 000 | 39 € | 462 000 |
| Carburant | 202 | Agents des collectivités d'OM | 178 € | 36 000 | 178 € | 36 000 |
| Achats divers (2) | 294 | Agents des collectivités d'OM | 969 € | 285 000 | 969 € | 285 000 |
| Informatique (3) | 467 | Agents des collectivités d'OM | 411 € | 192 000 | 411 € | 192 000 |

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Coût unitaire € | AE 2010 | Coût unitaire € | CP 2010 |
|-------------------------------|--------|-------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| Locations de matériels (4) | 229 | Agents des collectivités d'OM | 131 € | 30 000 | 131 € | 30 000 |
| Prestations de services (5) | 294 | Agents des collectivités d'OM | 548 € | 161 000 | 548 € | 161 000 |
| Nettoyage des locaux | 9 032 | m ² | 10 € | 91 000 | 10 € | 91 000 |
| Maintenance des matériels (6) | 294 | Agents des collectivités d'OM | 109 € | 32 000 | 109 € | 32 000 |
| Entretien des bâtiments | 13 422 | m ² | 20 € | 271 000 | 20 € | 271 000 |
| Télécom et affranchissements | 467 | Agents des collectivités d'OM | 355 € | 166 000 | 355 € | 166 000 |
| Frais de déplacement | 270 | Agents des collectivités d'OM | 756 € | 204 000 | 756 € | 204 000 |
| TOTAL | | | | 1 930 000 | | 1 930 000 |

(1) électricité, gaz, eau, combustibles

(2) fournitures de bureau, petit matériel de bureau, habillement, consommables, petits matériels techniques, fournitures diverses

(3) achat de petits matériels, fournitures et documentation informatiques et à la maintenance.

(4) pour l'essentiel location de machines à affranchir et de boîtes postales

(5) entretien de matériels (climatisation, extincteurs, onduleurs, autocom, chaudières, réparations diverses) et travaux et prestations diverses (recours aux entreprises extérieures).

(6) entretien et réparation des matériels, travaux et prestations diverses de type recours aux entreprises extérieures.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Ces crédits, soit **6 000 euros en AE et en CP**, correspondent principalement aux taxes foncières.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

1 – Administration centrale : 255 000 € en AE et en CP

Logistique

Les crédits nécessaires à l'administration centrale pour réaliser son programme d'action pour 2010 représentent un montant de **255 000 € en AE et en CP**, le détail de ces projets est le suivant :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--|----------------|----------------|
| Renouvellement du mobilier et du matériel de bureau | 55 000 | 55 000 |
| Remplacement de climatiseurs | 30 000 | 30 000 |
| Travaux sur la clôture du bâtiment Farman | 50 000 | 50 000 |
| Travaux de mise aux normes incendie sur bâtiment Chevannes | 120 000 | 120 000 |
| TOTAL | 255 000 | 255 000 |

2 – Services déconcentrés : 827 000 € en AE et 4 408 000 € en CP

a) Investissements informatiques (CEDRe et SEAC/PF) : 30 000 € en AE et 3 250 000 € en CP

Les dépenses concernent le paiement par le CEDRE d'une partie du développement du projet « Système d'Informations Financières » pour 2 220 000 en CP ainsi que le projet de migration HR ACCES V7 de l'application NOIRh pour 1 000 000 € en CP.

Ces dépenses concernent également le renouvellement du parc informatique du SEAC/PF pour 30 000 € en AE et en CP.

b) Infrastructures et divers équipements : 797 000 € en AE et 1 158 000 en CP.

Ce poste couvre les frais liés à la maintenance, la rénovation et la modernisation des bâtiments ainsi que l'achat de véhicules pour les services outremer.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Ces dépenses concernent les opérations d'entretien des bâtiments suivantes :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--|----------------|------------------|
| Réfection des murs et clôture et de soutènement à Saint Pierre et Miquelon | 30 000 | 30 000 |
| Maintien en état des logements du SEAC NC | 130 000 | 130 000 |
| Maintien en état des logements du SEAC PF | 110 000 | 110 000 |
| Couverture en CP des travaux d'extension du SEAC NC | | 361 000 |
| Ravalement du bâtiment du siège du SNIA | 110 000 | 110 000 |
| Réparation de la verrière du bâtiment du siège du SNIA | 55 000 | 55 000 |
| Aménagement des bureaux du bâtiment du siège du SNIA | 110 000 | 110 000 |
| Aménagement du sous-sol du bâtiment du CEDRE à Athis Mons | 177 000 | 177 000 |
| TOTAL | 722 000 | 1 083 000 |

Elle concerne également l'achat d'un véhicule au SEAC NC et de quatre véhicules au SEAC/PF pour un montant total de **75 000 € en AE et CP**.

ACTION n° 03 : Affaires financières

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------|
| Autorisations d'engagement | | 301 018 412 | 301 018 412 |
| Crédits de paiement | | 301 018 412 | 301 018 412 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE**

Le montant des autres charges de gestion courante s'élève à **615 000 € en AE et CP**. Il correspond au montant des risques provisionnés en LFI 2009 qui devraient se réaliser en 2010 (créances irrécouvrables).

CHARGES FINANCIÈRES

La dotation nécessaire pour honorer les charges financières d'emprunt en 2010 est fixée **30 000 000 €**

Onze emprunts sont en cours d'exécution en 2010 dont quatre emprunts dans le secteur bancaire et sept avances de l'agence France trésor (AFT). Les intérêts de l'ensemble des emprunts bancaires sont assis sur le taux « Euribor 12 mois préfixé » ; le taux retenu pour la construction budgétaire est de 2,3 %. Les taux des avances AFT sont fixes, à l'exception de celle de 2005 assise sur les bons du trésor préfixés en année N-1 ; pour cette dernière, le taux retenu pour la construction budgétaire est de 2,45 % avec marge.

Sur ces bases, les charges financières des contrats en cours sont les suivantes :

- quatre emprunts (2001 - 2002 - 2003 - 2004) « Euribor 12 mois préfixé » à échéance de décembre : 8,3 M€ ;
- un emprunt AFT 2005 au taux des bons du trésor préfixé à échéance de décembre : 1,9 M€ ;
- six emprunts AFT à taux fixes : 19,8 M€.

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

Dotation aux amortissements

Les crédits s'élèvent à **140 271 412 € en AE et CP**.

Dotation aux provisions

Le budget annexe dispose d'un dispositif spécifique pour prendre en compte les créances douteuses et irrévocables liées à la taxe de l'aviation civile (TAC). Elle donne lieu, dans un premier temps en année N, à un enregistrement des risques évalués de non-valeur sur les titres émis, puis dans un second temps en année N+1, à un enregistrement des annulations de titres de recettes émis pendant les exercices antérieurs, des remises gracieuses accordées et des admissions en non-valeur.

Le montant de la dotation s'élève à **1 800 000 € en AE et CP** sur le P613.

AMORTISSEMENT FINANCIER

L'amortissement du capital prend en compte exclusivement les échéances contractuelles de remboursement du principal, y compris les dispositions des conventions conclues avec l'agence France trésor (AFT) en 2009. Sur ces bases, les remboursements contractuels prévisionnels des contrats en cours au 31 décembre 2009 sont de 128 332 000 €.

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

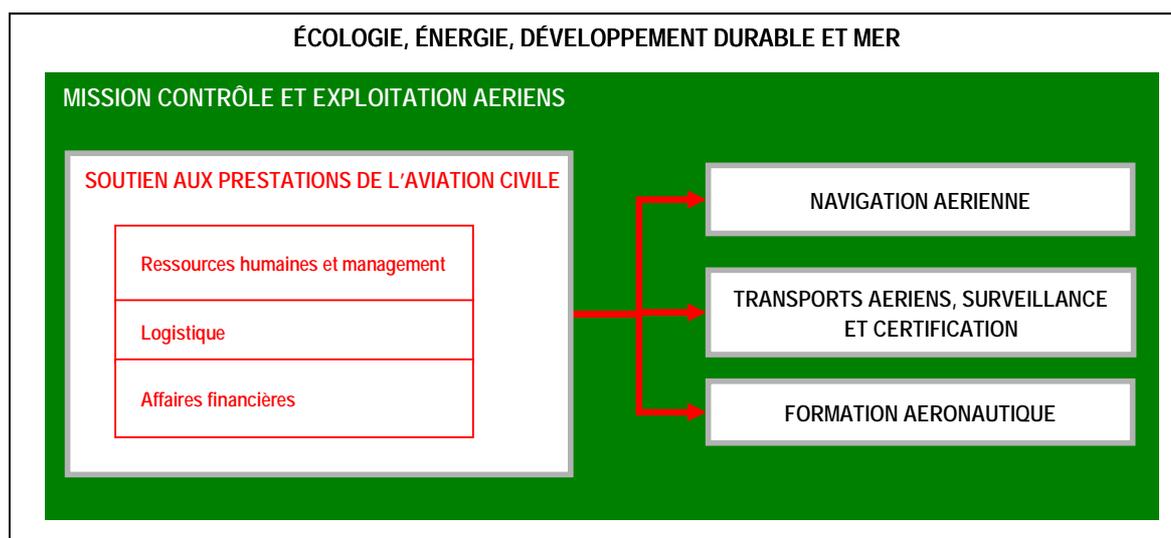
Avertissement

Sont décrites ici les dépenses prévisionnelles pour chaque action, après ventilation des crédits (comprenant autant que de besoin les évaluations de fonds de concours et attributions de produits) des actions de conduite, pilotage, soutien ou de services polyvalents vers les actions de politique publique. Cette description comporte trois volets : la cartographie des liens vers ou depuis les actions du programme, un tableau de synthèse et les commentaires explicatifs. Les données ont été élaborées par les ministères en charge des programmes, en concertation avec le ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

S'appuyant sur des principes et des méthodes définis au plan interministériel, la démarche pragmatique adoptée pour les projets de loi de finances précédents, faisant porter l'effort sur l'identification des enjeux pertinents en termes politiques et financiers, est reconduite et approfondie. L'analyse des coûts doit être envisagée comme une démarche progressive, dont la précision évoluera au fil des exercices, dès lors que les phases d'exécution permettront de valider les méthodes et de se référer à des données comptables.

SCHÉMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Ce schéma représente les liens entre les actions du programme et avec des actions d'autres programmes.



PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE

| Intitulé de l'action | PLF 2010 crédits directs (y.c. FDC et ADP) | Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence | | PLF 2010 après ventilation (y.c. FDC et ADP) | LFI 2009 après ventilation (y.c. FDC et ADP) |
|-----------------------------------|--|---|-----------------------|--|--|
| | | au sein du programme | entre programmes | | |
| Ressources humaines et management | 1 114 437 588 | | -1 114 437 588 | 0 | 0 |
| Logistique | 26 924 000 | | -26 924 000 | 0 | 0 |
| Affaires financières | 160 747 000 | | -160 747 000 | 0 | 0 |
| Total | 1 302 108 588 | | -1 302 108 588 | 0 | 0 |

| | |
|--|-----------------------|
| Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes | +1 302 108 588 |
| Formation aéronautique (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | +83 276 383 |
| Navigation aérienne (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | +1 001 932 852 |
| Transports aériens, surveillance et certification (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | +216 899 353 |

OBSERVATIONS

FONCTIONS DE SOUTIEN DU PROGRAMME

Les dépenses de soutien de la mission « Contrôle et exploitation aériens » sont portées par le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » et, à ce titre, se déversent sur les trois autres programmes de la mission.

Action « Ressources humaines et management » : sur cette action a été regroupée l'intégralité des crédits de personnel de la mission « Contrôle et exploitation aériens ».

Action « Logistique » : les crédits de fonctionnement et d'investissement de cette action regroupent les moyens nécessaires au pilotage et à l'exécution des dépenses et recettes du budget annexe.

Action « Affaires financières » : les crédits inscrits sur cette action regroupent les crédits nécessaires aux écritures d'ordre et à la gestion des emprunts ; afin de ne traiter en analyse des coûts que les dépenses prévisionnelles nettes, les dotations aux amortissements sont déduites des crédits directs.

MODALITÉS DE VENTILATION EXTERNE DES CRÉDITS DE SOUTIEN

Les crédits du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » se déversent sur toutes les actions des autres programmes de la mission.

Cette ventilation s'effectue la base suivante :

- au prorata des ETP (selon le programme et l'action auxquels ils sont rattachables) pour l'action « Ressources humaines et management »
- au prorata des crédits de fonctionnement (des différents programmes ou actions de politiques) pour les actions « Logistique » et « Affaires financières ».

PROGRAMME 612

PROGRAMME 612

NAVIGATION AÉRIENNE

MINISTRE CONCERNÉ : JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

| | |
|---|-----|
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 64 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 66 |
| Présentation du programme et des actions | 74 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 81 |
| Justification au premier euro | 86 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 111 |

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 612 : Navigation aérienne

Le programme « Navigation aérienne » regroupe les activités du service à compétence nationale « Direction des services de la navigation aérienne » (DSNA) chargé de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance y afférents, ainsi que les services d'information aéronautique, aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien dont la gestion a été confiée à la France par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sur les aérodromes désignés par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'objectif majeur des fournisseurs de services de navigation aérienne est d'assurer la sécurité de la circulation aérienne quelles que soient les évolutions du trafic. Sa position de premier rang dans la production des services de navigation aérienne doit être assortie d'une performance dans tous les domaines stratégiques pour la navigation aérienne, la sécurité, la contribution au développement durable, la qualité de service et l'efficacité économique ainsi que la prise en compte des besoins de l'aviation générale.

Dans l'optique d'un développement durable, la DSNA a pris en compte les engagements issus du Grenelle de l'environnement en allant au-delà du seul aspect des nuisances sonores pour se préoccuper du niveau des émissions polluantes. Des mesures concrètes de relèvement de 300 mètres de l'altitude d'arrivée à Orly seront prises dans le cadre de la refonte des trajectoires de la région parisienne.

En outre, la DSNA s'est fixé des objectifs de sécurité et de capacité notamment en région parisienne. Le projet « Espace 2011 » vise à tester à partir de la fin 2009 des rapprochements entre les services d'approche d'Orly et de Roissy ou d'Orly et Athis-Mons pour améliorer les interfaces, renforcer la sécurité, développer la capacité, mettre en œuvre des descentes continues et généraliser le relèvement des trajectoires à l'horizon 2011. Le projet OPERA (Organisme Parisien d'En Route et d'Approche) qui entrera dans une phase de dialogue compétitif en 2010 vise pour sa part à regrouper à l'horizon 2015-2017 l'ensemble des services dans un nouveau centre aux équipements entièrement modernisés.

Cette recherche d'optimisation des moyens est aussi un axe fort de la réalisation du bloc d'espace aérien fonctionnel appelé « FAB Europe Central » qui favorisera l'efficacité de la gestion du trafic aérien par des collaborations renforcées entre la France, l'Allemagne, la Belgique, Le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

Ce renforcement des collaborations avec des partenaires européens conduira la DSNA à entrer dans un système ATM (*Air Traffic Management*) de convergence avec un renouvellement du système de contrôle actuel pour le rendre compatible avec celui des partenaires européens.

Ces étapes constituent des paliers dans l'avancement du projet SESAR (*Single European Sky ATM Research*) dont le but est d'absorber les évolutions du trafic aérien avec des technologies novatrices pour faire face à des hypothèses de doublement du trafic d'ici à 2020.

Pour se préparer à ces évolutions, la DSNA est certifiée et déploie une stratégie qui est fondée sur une démarche de pilotage de la performance par objectifs (PPO). Cette démarche sera renforcée à partir de 2010 par la mise en œuvre d'un nouveau système de redevances de circulation aérienne basé sur l'incitation à la performance et non plus sur le simple recouvrement des coûts. Ce nouveau système prévu par les règlements européens du ciel unique repose sur une démarche qui encourage l'atteinte des objectifs fixés initialement.

Dans tous les cas, la performance économique passe par la maîtrise des coûts unitaires. La DSNA poursuivra l'objectif de limitation de ses taux unitaires de redevance en dessous du taux moyen des pays voisins tout en assurant une convergence avec les Etats membres du FAB Europe Central (FABEC). Le recouvrement des coûts sera amélioré avec la mise en œuvre d'une redevance océanique sur les départements et collectivités d'outre mer permettant d'assujettir les survols aux redevances sans alourdir la charge des compagnies desservant ces territoires.

En 2010 devrait être mis en place un nouveau protocole d'accord qui doit permettre d'assurer une évolution de la DSNA pour répondre à un impératif de modernisation de ses structures et une plus grande intégration dans le cadre du FABEC.

Les cinq objectifs du programme « Navigation aérienne » sont représentatifs de la stratégie à mettre en œuvre en tant que prestataire de services de navigation aérienne :

- Assurer un haut niveau de sécurité à la navigation aérienne. Le premier objectif de la DSNA est de garantir ce niveau de sécurité de façon permanente et ce quelles que soient les évolutions du trafic.
- Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien en s'appliquant à poursuivre la réalisation des mesures arrêtées suite au Grenelle de l'environnement en termes de réduction de la gêne sonore au voisinage des aéroports et de maîtrise des émissions polluantes.
- Améliorer la ponctualité des vols, par le maintien à bas niveau du retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français.
- Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne, en visant à maîtriser le coût des services de navigation aérienne rendus en métropole dans un contexte de reprise de croissance du trafic.
- Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances, notamment par un relèvement progressif des tarifs et par la mise en place éventuelle, à compter de 2010, d'une redevance océanique (redevance de route).

La DSNA s'est fixé également des objectifs complémentaires sur le plan opérationnel concernant les domaines de l'aviation générale et du développement des procédures satellitaires.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

| | |
|---------------------|---|
| ■ OBJECTIF 1 | Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne |
| INDICATEUR 1.1 | Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols |
| ■ OBJECTIF 2 | Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien |
| INDICATEUR 2.1 | Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy |
| INDICATEUR 2.2 | 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 de route français |
| INDICATEUR 4.2 | Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne |
| INDICATEUR 4.3 | Evolution 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 les redevances outre-mer |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|--|----------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 01 | Management et gestion | 14 104 000 | 2 100 000 | 16 204 000 | |
| 02 | Aéroports | 50 263 000 | 40 900 000 | 91 163 000 | |
| 03 | Centres en route | 226 132 000 | 109 900 000 | 336 032 000 | 7 300 000 |
| 04 | Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 5 472 000 | 11 200 000 | 16 672 000 | 150 000 |
| 05 | Ingénierie technique de la navigation aérienne | 20 691 000 | 8 200 000 | 28 891 000 | 5 550 000 |
| 06 | Maintien des compétences de la navigation aérienne | 20 437 000 | 4 400 000 | 24 837 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 337 099 000 | 176 700 000 | 513 799 000 | 13 000 000 |

2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|--|----------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 01 | Management et gestion | 11 612 000 | 2 200 000 | 13 812 000 | |
| 02 | Aéroports | 47 588 000 | 36 100 000 | 83 688 000 | |
| 03 | Centres en route | 227 186 000 | 88 900 000 | 316 086 000 | 7 300 000 |
| 04 | Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 5 998 000 | 18 800 000 | 24 798 000 | 150 000 |
| 05 | Ingénierie technique de la navigation aérienne | 21 948 000 | 9 600 000 | 31 548 000 | 5 550 000 |
| 06 | Maintien des compétences de la navigation aérienne | 19 897 000 | 3 100 000 | 22 997 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 334 229 000 | 158 700 000 | 492 929 000 | 13 000 000 |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Management et gestion

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 1 985 000 | 1 873 000 | 1 989 000 | 1 533 000 |
| Services extérieurs | 2 141 000 | 2 255 000 | 3 462 000 | 2 341 000 |
| Autres services extérieurs | 5 158 000 | 3 117 000 | 3 632 000 | 2 717 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| Autres charges de gestion courante | 1 020 000 | 1 020 000 | 1 020 000 | 1 020 000 |
| Charges exceptionnelles | 2 600 000 | 2 600 000 | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Dotations aux provisions | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 14 905 000 | 12 866 000 | 14 104 000 | 11 612 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 14 905 000 | 12 866 000 | 14 104 000 | 11 612 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 4 000 000 | 4 000 000 | 2 100 000 | 2 200 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 4 000 000 | 4 000 000 | 2 100 000 | 2 200 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 4 000 000 | 4 000 000 | 2 100 000 | 2 200 000 |

Navigation aérienne

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

ACTION n° 02 : Aéroports

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 4 229 000 | 3 739 000 | 5 082 000 | 6 157 000 |
| Services extérieurs | 4 707 000 | 4 310 000 | 5 000 000 | 3 000 000 |
| Autres services extérieurs | 9 598 000 | 6 385 000 | 7 130 000 | 5 380 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 321 000 | 321 000 | 321 000 | 321 000 |
| Autres charges de gestion courante | 32 327 000 | 32 327 000 | 32 730 000 | 32 730 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 51 182 000 | 47 082 000 | 50 263 000 | 47 588 000 |
| FDC et ADP prévus | 510 918 | 510 918 | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 51 692 918 | 47 592 918 | 50 263 000 | 47 588 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 60 100 000 | 57 100 000 | 40 900 000 | 36 100 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 60 100 000 | 57 100 000 | 40 900 000 | 36 100 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 60 100 000 | 57 100 000 | 40 900 000 | 36 100 000 |

ACTION n° 03 : Centres en route

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 5 452 000 | 5 220 000 | 3 648 000 | 8 901 000 |
| Services extérieurs | 11 113 000 | 11 050 000 | 8 604 000 | 7 253 000 |
| Autres services extérieurs | 13 690 000 | 12 313 000 | 12 472 000 | 9 624 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 25 000 | 25 000 | 250 000 | 250 000 |
| Autres charges de gestion courante | 196 291 000 | 196 291 000 | 201 158 000 | 201 158 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 226 571 000 | 224 899 000 | 226 132 000 | 227 186 000 |
| FDC et ADP prévus | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 228 571 000 | 226 899 000 | 228 132 000 | 229 186 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 109 300 000 | 81 600 000 | 109 900 000 | 88 900 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 109 300 000 | 81 600 000 | 109 900 000 | 88 900 000 |
| FDC et ADP prévus | 7 300 000 | 7 300 000 | 5 300 000 | 5 300 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 116 600 000 | 88 900 000 | 115 200 000 | 94 200 000 |

Navigation aérienne

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

ACTION n° 04 : Exploitation du contrôle aérien outre-mer

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 937 000 | 919 000 | 1 062 000 | 1 623 000 |
| Services extérieurs | 962 000 | 953 000 | 1 771 000 | 1 586 000 |
| Autres services extérieurs | 2 946 000 | 2 115 000 | 2 039 000 | 2 189 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 8 000 | 8 000 | 8 000 | 8 000 |
| Autres charges de gestion courante | 2 308 000 | 2 308 000 | 592 000 | 592 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 7 161 000 | 6 303 000 | 5 472 000 | 5 998 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 7 161 000 | 6 303 000 | 5 472 000 | 5 998 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 16 200 000 | 22 400 000 | 11 200 000 | 18 800 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 16 200 000 | 22 400 000 | 11 200 000 | 18 800 000 |
| FDC et ADP prévus | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 150 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 16 350 000 | 22 550 000 | 11 350 000 | 18 950 000 |

ACTION n° 05 : Ingénierie technique de la navigation aérienne

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 3 207 000 | 3 400 000 | 1 894 000 | 2 685 000 |
| Services extérieurs | 8 493 000 | 9 000 000 | 9 233 000 | 8 669 000 |
| Autres services extérieurs | 7 813 000 | 9 113 000 | 9 063 000 | 10 093 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| Autres charges de gestion courante | 41 000 | 41 000 | 200 000 | 200 000 |
| Charges exceptionnelles | 445 000 | 445 000 | 300 000 | 300 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 20 000 000 | 22 000 000 | 20 691 000 | 21 948 000 |
| FDC et ADP prévus | 2 000 000 | 2 000 000 | 1 150 000 | 1 150 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 22 000 000 | 24 000 000 | 21 841 000 | 23 098 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 5 900 000 | 5 900 000 | 8 200 000 | 9 600 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 5 900 000 | 5 900 000 | 8 200 000 | 9 600 000 |
| FDC et ADP prévus | 2 050 000 | 2 050 000 | 4 400 000 | 4 400 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 7 950 000 | 7 950 000 | 12 600 000 | 14 000 000 |

Navigation aérienne

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

ACTION n° 06 : Maintien des compétences de la navigation aérienne

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 0 | 0 | | |
| Services extérieurs | 502 000 | 402 000 | 6 589 000 | 5 398 000 |
| Autres services extérieurs | 18 186 000 | 16 188 000 | 12 453 000 | 13 104 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 35 000 | 35 000 | 35 000 | 35 000 |
| Autres charges de gestion courante | 1 425 000 | 1 425 000 | 1 360 000 | 1 360 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 20 148 000 | 18 050 000 | 20 437 000 | 19 897 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 20 148 000 | 18 050 000 | 20 437 000 | 19 897 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 3 000 000 | 3 000 000 | 4 400 000 | 3 100 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 3 000 000 | 3 000 000 | 4 400 000 | 3 100 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 3 000 000 | 3 000 000 | 4 400 000 | 3 100 000 |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|---|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Achats | 15 810 000 | 13 675 000 | 15 151 000 | 20 899 000 |
| Services extérieurs | 27 918 000 | 34 659 000 | 27 970 000 | 28 247 000 |
| Autres services extérieurs | 57 391 000 | 46 789 000 | 49 231 000 | 43 107 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 391 000 | 616 000 | 391 000 | 616 000 |
| Autres charges de gestion courante | 233 412 000 | 237 060 000 | 233 412 000 | 237 060 000 |
| Charges exceptionnelles | 3 045 000 | 2 300 000 | 3 045 000 | 2 300 000 |
| Dotations aux provisions | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 | 2 000 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 339 967 000 | 337 099 000 | 331 200 000 | 334 229 000 |
| FDC et ADP prévus | 4 510 918 | 3 150 000 | 4 510 918 | 3 150 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 344 477 918 | 340 249 000 | 335 710 918 | 337 379 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

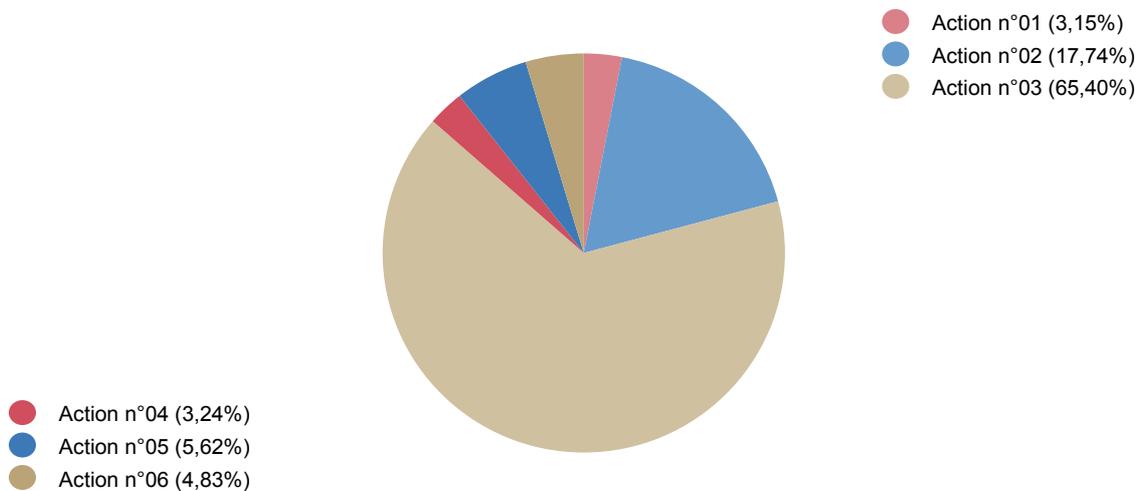
| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|--|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Acquisition d'immobilisations | 198 500 000 | 176 700 000 | 174 000 000 | 158 700 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 198 500 000 | 176 700 000 | 174 000 000 | 158 700 000 |
| FDC et ADP prévus | 9 500 000 | 9 850 000 | 9 500 000 | 9 850 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP | 208 000 000 | 186 550 000 | 183 500 000 | 168 550 000 |

PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

| Numéro et intitulé de l'action | | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|--------------------------------|--|----------------------------|---------------------|
| 01 | Management et gestion | 16 204 000 | 13 812 000 |
| 02 | Aéroports | 91 163 000 | 83 688 000 |
| 03 | Centres en route | 336 032 000 | 316 086 000 |
| 04 | Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 16 672 000 | 24 798 000 |
| 05 | Ingénierie technique de la navigation aérienne | 28 891 000 | 31 548 000 |
| 06 | Maintien des compétences de la navigation aérienne | 24 837 000 | 22 997 000 |
| Total | | 513 799 000 | 492 929 000 |

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2010



PRÉSENTATION DU PROGRAMME

En vertu de ses engagements internationaux, et dans le cadre de sa souveraineté, il appartient à l'État d'assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic aérien, en tenant compte des contraintes environnementales, et de la nécessité de concilier au mieux les usages civils et militaires de l'espace aérien en faisant appel au concept européen de gestion flexible de l'espace. Le programme « Navigation aérienne » correspond à cette prestation de services intégrée, séparée fonctionnellement des autorités nationales réglementaires et de surveillance. Il vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic, avec des moyens modernisés et harmonisés, pour offrir à ses usagers une qualité de service élevée, dans le respect de la priorité accordée à la protection des biens, des passagers et des populations survolées. Il permet à la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) qui en assure la responsabilité de s'affirmer comme acteur majeur au plan de la région Europe, partenaire des services des États voisins dans la perspective d'optimiser le réseau européen, et ouvrant par ailleurs à l'industrie européenne et française des opportunités, liées à des développements techniques plus coopératifs entre les acteurs concernés.

Le choix est fait d'assurer les services de navigation aérienne dans leur globalité c'est à dire le contrôle de la circulation aérienne proprement dit, mais aussi les services de communication, de navigation et de surveillance ainsi que le service d'information aéronautique. La DSNA constitue le prestataire de services de la navigation aérienne national, intégré et performant, disposant de ses moyens techniques, financiers et humains : elle rend les services aux usagers par :

- cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA), et par les organismes chargés du contrôle d'approche et d'aérodrome sur près de 90 aérodromes en métropole et outre-mer. Le regroupement dans le programme, au sein même de la DSNA, des organismes des aéroports parisiens, de province et d'outre mer mais aussi des services techniques centraux, et de l'information aéronautique, se traduit également par une simplification des circuits financiers et une transparence améliorée ;
- un système national de gestion de la sécurité, mis en œuvre pour appliquer les exigences établies au niveau d'Eurocontrol, et tirer les leçons du retour d'expérience au plan national ;
- une mission « environnement » qui permet d'intégrer la prise en compte de la dimension environnementale dans le programme.

Enfin, le programme couvre la formation des personnels techniques spécifiques nécessaires au prestataire de services.

Ces services sont rémunérés par les redevances de navigation aérienne perçues auprès des usagers et notamment des transporteurs aériens. Une très petite part de ces services n'est cependant pas rémunérée par les redevances. En métropole, les services rendus aux aéronefs légers et aux vols à vue (VFR) sont exonérés. Outre-mer, les coûts restent sensiblement supérieurs aux recettes, malgré un relèvement significatif depuis 2004 du taux de redevance qui a permis d'améliorer le taux de couverture des coûts.

Les partenaires du programme

Les premiers partenaires du programme sont ses usagers : les transporteurs aériens, l'aviation d'affaires, de tourisme ou de loisirs. Afin d'être le plus attentif possible à leurs besoins, une concertation suivie est entretenue avec ces usagers en ce qui concerne les améliorations techniques et opérationnelles en développement, les coûts des services rendus et les redevances.

Les principaux partenaires externes à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) sont aussi le ministère de la défense qui utilise l'espace aérien et en contrôle pour une petite part le trafic aérien en espace inférieur et notamment à proximité d'aérodromes militaires ou mixtes et des prestataires externes comme Météo France ou Eurocontrol, dont les performances en termes techniques et de maîtrise des coûts influent sur celles des services de navigation aérienne.

Au sein de la DGAC, la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) veille au respect des règles applicables et délivre notamment les certificats nécessaires pour exploiter les services et les licences de contrôleur aérien (ou équivalents) au titre de la surveillance externe des services.

Le cadre réglementaire du programme

Les services de navigation aérienne s'inscrivent dans un cadre réglementaire international très développé. Celui-ci comprend d'une part, la convention de Chicago du 7 décembre 1944 et ses annexes, ainsi que d'autres documents établis dans le cadre de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, d'autre part, les règlements dits du « ciel unique européen », n°549 à n°552/2004 CE, parus le 31 mars 2004, ainsi que les nombreuses mesures d'exécution en cours de développement par la Commission européenne.

Ces dernières concernent principalement l'utilisation et la gestion de l'espace aérien, la gestion des flux de trafic, les conditions techniques, administratives et financières imposées aux prestataires de services de navigation aérienne, la tarification des services et l'interopérabilité des systèmes.

De plus, l'agence Eurocontrol élabore des normes et des prescriptions techniques que les fournisseurs de services de navigation aérienne se sont engagés à appliquer (exigences de sécurité ESARR).

Enfin, la réglementation nationale est élaborée par la direction du transport aérien de la DGAC en lien avec le ministère de la défense qui partage la compétence réglementaire relative à l'espace aérien.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Management et gestion
- ACTION n° 02 : Aéroports
- ACTION n° 03 : Centres en route
- ACTION n° 04 : Exploitation du contrôle aérien outre-mer
- ACTION n° 05 : Ingénierie technique de la navigation aérienne
- ACTION n° 06 : Maintien des compétences de la navigation aérienne

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01 Management et gestion

3,2 %



L'action recouvre l'orientation stratégique, la planification ainsi que la gestion des ressources humaines et financières du programme.

Ces activités consistent en l'identification des services de navigation aérienne, l'établissement de programmes techniques, d'études et de recherche appliquée. Cette stratégie permet d'assurer la continuité avec les services qui seront rendus dans le futur. A cet effet, la DSNA participe aux projets internationaux qui peuvent avoir un effet sur les évolutions des services de navigation aérienne et contribue à la coordination stratégique des relations civiles - militaires pour ce qui concerne la gestion de l'espace aérien, l'exploitation et les systèmes relevant de sa compétence. Elle élabore également la politique de gestion des fréquences aéronautiques. Pour que le management de ses services soit complet, la DSNA doit planifier sur plusieurs années le niveau des services à rendre, fixer et suivre des objectifs et des indicateurs de performance.

Au plan des ressources humaines, la DSNA gère de façon spécifique deux corps d'ingénieurs et un corps de techniciens qui composent l'essentiel de l'effectif des services de la navigation aérienne. A ce titre, la DSNA suit le recrutement, la formation, l'affectation et les qualifications des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, des ingénieurs électroniciens de la sécurité aérienne et des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. En outre, la DSNA assure la gestion collective d'agents de la direction.

Au plan financier, la DSNA prépare et exécute le budget du programme de navigation aérienne. Elle détermine, à partir de la comptabilité analytique à laquelle elle contribue, les assiettes des coûts des services de navigation aérienne et propose les taux unitaires des redevances de navigation aérienne.

La DSNA a également en charge le contrôle de gestion de la navigation aérienne pour les recettes et pour les dépenses. Elle réalise notamment à ce titre la synthèse et l'analyse des informations financières requises pour l'examen et l'évaluation de la performance des services de navigation aérienne.

Les partenaires de l'action

La gestion des ressources humaines et financières de la DSNA est réalisée en étroite collaboration avec le secrétariat général de la direction générale de l'aviation civile qui a en charge la gestion de l'ensemble des ressources.

Le cadre réglementaire de l'action

Les principes de l'accord multilatéral Eurocontrol s'appliquent aux redevances pour les services de navigation aérienne de route ; le code de l'aviation civile s'applique pour la rémunération des services rendus sur les aérodromes. Le nouveau régime de tarification des services de navigation aérienne issu des règlements « ciel unique » devrait toutefois conserver le niveau des redevances perçues sur les aérodromes.

ACTION n° 02 Aéroports

17,7 %



9 services de la navigation aérienne (SNA), correspondant à une échelle régionale et implantés respectivement à Athis-Mons-Orly pour les aéroports parisiens, et pour les aéroports de province à Athis-Mons, Bordeaux, Brest, Lyon, Marseille, Nice, Strasbourg, et Toulouse sont les organismes opérationnels locaux du prestataire de services de la navigation aérienne.

Cette action vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic à proximité des aéroports, avec des moyens modernisés et harmonisés, pour offrir au trafic aérien une qualité de service élevée, dans le respect de la priorité accordée à la protection des biens, des passagers et des populations survolées. A cet égard, un plan d'action pour la sécurité des aéroports, reprenant les recommandations établies au niveau d'Eurocontrol, ainsi que les leçons

tirées du retour d'expérience au plan national, constitue un élément structurant de cette action. La mission sécurité, qualité et sûreté, placée auprès du directeur des services de la navigation aérienne a la charge d'animer et de coordonner cette politique et de veiller à son application en organisant le contrôle interne de la DSNA. Les SNA mettent également en œuvre des moyens de formation pour maintenir le niveau de compétence de leurs personnels.

L'action intègre également la préoccupation de la maîtrise de l'impact sonore aux alentours des aéroports, par une exploitation appropriée des procédures de circulation aérienne, et leur modification le cas échéant. La mission de l'environnement de la DSNA élabore les stratégies appropriées et les méthodologies nécessaires ; elle coordonne les actions des services de navigation aérienne dans ce domaine ainsi que les réponses aux interventions des riverains et des élus.

ACTION n° 03 65,4 %
Centres en route



Les centres en route de la navigation aérienne (CRNA) sont une des composantes du prestataire de services de la navigation aérienne. Cinq CRNA assurent le service en route aux usagers en complément du service rendu à proximité des aéroports. Ils sont situés à Aix-en-Provence, Athis-Mons, Brest, Bordeaux, Reims. Ces centres sont parties intégrantes de la direction des opérations au sein de la direction des services de la navigation aérienne et constituent des entités cohérentes dotées de tous les moyens nécessaires tant techniques qu'humains et financiers pour rendre le service.

Chaque CRNA met en œuvre un plan d'action pour la sécurité reprenant, dans le cadre d'un système national de gestion de la sécurité, les recommandations établies au niveau d'Eurocontrol, ainsi que les leçons tirées du retour d'expérience au plan national. La mission sécurité, qualité et sûreté, placée auprès du directeur de la DSNA a la charge d'animer et de coordonner la politique en la matière et de veiller à son application en organisant le contrôle interne de la DSNA. Les CRNA mettent également en œuvre des moyens de formation pour maintenir le niveau de compétence de leurs personnels.

Les services rendus par les CRNA sont rémunérés pour l'essentiel par une redevance de route. Le système central de redevances de route (SCRR) d'Eurocontrol gère leur facturation et recouvrement grâce notamment aux données de vol transmises par le centre d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux (CESNAC).

ACTION n° 04
Exploitation du contrôle aérien outre-mer

3,2 %



Outre-mer, les organismes opérationnels locaux de l'État rendent les services de la navigation aérienne d'approche et d'aérodrome. Les organismes de Cayenne et de Tahiti assurent en outre les services de contrôle en route dans l'espace aérien confié par l'OACI à la France. Les organismes des Antilles et de Guyane sont rattachés à un service de navigation aérienne situé à Fort-de-France. Un autre service de navigation aérienne est situé à Saint-Denis de la Réunion. Ces services sont parties intégrantes de la direction des opérations au sein de la direction des services de la navigation aérienne.

Ceux de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française relèvent du Service d'État de l'Aviation Civile auprès de chacune de ces deux collectivités d'outre-mer, tandis que celui de Saint-Pierre-et-Miquelon relève du Service de l'aviation civile implanté localement.

Cette action vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic outre-mer, avec des moyens adaptés aux caractéristiques locales du trafic et de la géographie, pour offrir au trafic aérien une qualité de service élevée, dans le respect de la priorité accordée à la protection des biens, des passagers et des populations survolées. A cet égard, le plan d'action pour la sécurité des aéroports, appliqué en métropole, s'applique aussi à ces aéroports outre-mer.

Les services rendus outre-mer ne sont rémunérés que partiellement par les redevances de navigation aérienne perçues auprès des usagers et notamment des transporteurs aériens. En effet, malgré un taux unitaire supérieur à

celui de métropole, les recettes tirées de la redevance pour services terminaux de la navigation aérienne restent inférieures aux coûts.

Le cadre réglementaire

Les règlements « Ciel unique » et les nombreuses mesures d'exécution en cours de développement par la Commission européenne ne s'appliquent que marginalement outre-mer. Les prescriptions d'Eurocontrol ne s'appliquent pas.

ACTION n° 05
Ingénierie technique de la navigation aérienne

5,6 %



Pour fonctionner au mieux de leur capacité en termes de sécurité et de fluidité de l'écoulement du trafic aérien, les centres de contrôle en route, d'approche et d'aérodrome ont besoin d'équipements sûrs et performants. De plus, les services de la navigation aérienne doivent assurer une prestation globale qui comprend le contrôle de la circulation aérienne proprement dit, mais aussi les services de communication, de navigation et de surveillance ainsi que le service d'information aéronautique. Ces dernières fonctions requièrent aussi des équipements sûrs et performants.

L'action d'ingénierie technique vise donc à la fois à fournir aux services d'exploitation des équipements au plus haut niveau de performance permis par l'état des techniques et à effectuer les études et recherches appliquées pour préparer la prochaine génération d'équipements et la mise en œuvre de nouveaux moyens déjà développés.

L'action est assurée par la direction technique et de l'innovation (DTI) de la DSNA. Cet organisme comprend une branche plus particulièrement chargée des études amont et une branche qui assure la maîtrise d'ouvrage des développements logiciels, l'approvisionnement, la recette des équipements achetés sur le marché, l'intégration des divers équipements et logiciels associés et enfin leur installation sur les sites. L'objectif permanent de cette action, comme de l'ensemble des services de la DSNA, est la sécurité portée au plus haut niveau raisonnablement atteignable. Ceci impose d'une part la conformité de l'organisation interne de la DTI avec le système de gestion de la sécurité de la DSNA, mais aussi la mise en œuvre de méthodes de validation et d'analyse de sécurité.

L'action inclut également la préoccupation de l'interopérabilité des systèmes et équipements de la DSNA avec les moyens utilisés par nos partenaires et voisins étrangers. Cette activité se fait en conformité avec les règles européennes.

Cette action fait partie intégrante de la prestation de services de la DSNA et est donc prise en compte dans l'assiette des coûts qui permet l'établissement des redevances aéronautiques perçues tant pour les services en route que pour les services terminaux.

Les partenaires de l'action

Les premiers partenaires de l'action sont les services d'exploitation qui expriment leurs besoins d'équipements ou de fonctions opérationnelles à assurer par des moyens informatiques notamment. Les usagers sont aussi des partenaires importants : leurs équipements de bord doivent être compatibles et synchronisés avec ceux installés au sol.

Les industriels constituent la seconde catégorie de partenaires externes : ils fournissent les équipements et les logiciels répondant aux spécifications émises.

La séparation nécessaire entre les fonctions de prestataire de services et celle de surveillance externe de l'activité implique des relations suivies avec la DSAC pour veiller à la conformité de nos moyens avec les règles applicables et pour valider les méthodes et analyse de sécurité mises en œuvre.

La recherche appliquée à la navigation aérienne s'exerce de plus en plus dans un cadre international par le biais de coopérations entre organismes travaillant dans ce domaine. La DTI est donc amenée à coopérer avec ses homologues européens tels le laboratoire national aérospatial aux Pays-Bas (NLR), la navigation aérienne allemande (DFS) ou le centre expérimental d'Eurocontrol. Elle coopère également avec des instituts universitaires sur des sujets plus ponctuels.

ACTION n° 06

4,8 %



Maintien des compétences de la navigation aérienne

La garantie d'un haut niveau de sécurité et de régularité des services de navigation aérienne nécessite un degré de technicité important de la part des personnels de la navigation aérienne et une mise à jour permanente de leurs connaissances, compétences et savoir-faire. Ceci passe en particulier par la définition d'une politique globale de formation et de qualification de ces personnels et par le développement, la mise en place et le suivi des moyens et outils de formation.

L'adaptation aux différents contextes locaux, le maintien des compétences et qualifications et les requalifications nécessaires en cours de carrière sont assurés par la définition et la mise en place de formations appropriées par les subdivisions formation des différents services de la DSNA. Elles s'appuient pour cela sur des outils de simulation et de formation, sur des stages spécifiques mis en place à l'ENAC ou offerts par les services compétents de la direction technique et de l'innovation de la DSNA.

La formation continue générale et le développement personnel sont garantis par le développement à l'ENAC ou dans les services de la DGAC, voire dans certains cas par l'achat à des prestataires extérieurs, de très nombreux stages (bureautique, langue, préparation concours, management, prise de poste, etc).

L'action de formation, exercée par la DSNA, consiste à définir la politique globale de formation des personnels, à évaluer et mettre en place les moyens financiers, humains et techniques nécessaires pour y parvenir et à coordonner les multiples acteurs intervenant lors des formations qualifiantes et continues.

La DSNA doit en particulier mettre en œuvre la réglementation nécessaire spécifique à la formation et à la qualification des personnels, en veillant notamment au respect des contraintes réglementaires internationales et nationales, et participer à son élaboration. Elle représente dans ce cadre la DGAC dans les différentes instances internationales et participe aux différents travaux relatifs à la formation et à la qualification des personnels.

La DSNA est responsable de l'agrément des plans de formation définis par les services et de la délivrance des différentes qualifications, habilitations ou licences des personnels ainsi que des nominations et attributions de primes conditionnées par le suivi de formations obligatoires ou la détention de qualifications particulières.

Les partenaires de l'action

L'ENAC joue un rôle dans la mise en œuvre de la politique de formation continue de la DSNA dans le cadre des formations qualifiantes et continues par les nombreux stages qu'elle dispense et l'importance des moyens techniques dont elle dispose (simulateurs, etc.).

La direction technique et de l'innovation (DTI) de la DSNA est un prestataire important dans le domaine de la formation sur les équipements installés par ses soins et lors des évolutions logicielles ou matérielles les concernant puisqu'elle offre de nombreux stages réalisés sur site et adaptés aux contextes locaux. Elle élabore, en coordination avec la DSNA, le contenu du volet formation lors d'achat d'équipements dans le cadre de marchés publics.

Le service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) est un partenaire important, qui intervient dans le cadre de la formation continue de l'ensemble des personnels.

L'action de formation peut aussi s'inscrire dans un cadre international en tant que fournisseur de formation (nombreuses conventions : Skyguide, ASECNA, etc.) ou comme consommateur, en particulier avec le centre de formation européen INSTILUX, prestataire reconnu dans le domaine de la navigation aérienne.

Le cadre réglementaire

Outre les diverses prescriptions figurant aux annexes de l'OACI relatives à la formation et à la qualification des personnels de la navigation aérienne sur certains équipements, le cadre réglementaire de la formation des personnels de la navigation aérienne est essentiellement constitué des différents textes élaborés par Eurocontrol dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et imposant la mise en place de règlements fixant les exigences requises en matière de sécurité dans le domaine du contrôle du trafic aérien (ESARR). En outre, la directive instaurant une licence européenne pour les contrôleurs aériens adoptée par le Parlement européen en février 2006 donne lieu à de nouvelles exigences.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

Le haut niveau de sécurité du système de navigation aérienne vise notamment à prévenir les risques de collision entre les aéronefs en vol malgré l'augmentation du trafic. L'objectif d'une stabilisation du nombre de croisements hors norme rapporté au trafic reste un objectif élevé compte tenu du niveau atteint avec moins de 4 incidents pour 100 000 vols.

L'indicateur 1.1 est retenu : Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols.

La séparation entre deux avions est effectuée dans le respect d'une norme de sécurité, mesurée par un espacement minimal dans le plan horizontal et dans le plan vertical.

Chaque fois que l'espacement entre deux avions est inférieur à 50% de la norme de sécurité, une alerte est générée. Celle-ci résulte d'un calcul automatique effectué par le système informatique français « Coordinateur Automatique du Trafic Aérien » (CAUTRA) qui permet le traitement des vols depuis le dépôt du plan de vol jusqu'au contrôle dans chacun des secteurs traversés.

Les séparations des vols insuffisantes détectées par le système font l'objet d'une analyse *a posteriori* de chacun des cas.

INDICATEUR 1.1 : Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols

(du point de vue de l'utilisateur)

indicateur de la mission

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols | nombre | 0,14 | 0,17 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | ≤ 0,40 |

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Mode de calcul de l'indicateur : « nombre de croisements avec séparation inférieure à 50% de la norme » divisé par « nombre total de vols IFR contrôlés » et rapporté à 100 000 vols (c'est-à-dire multiplié par 100 000).

OBJECTIF n° 2 : Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

Le développement du transport aérien doit être respectueux de l'environnement et du développement durable en se préoccupant à la fois des nuisances sonores et du niveau des émissions de CO₂.

Indicateur 2.1 : Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et à Roissy

Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité des actions entreprises auprès des contrôleurs et des pilotes. Il permet aussi de vérifier la pertinence du concept de Volume de Protection Environnementale (VPE) dans la perspective du développement durable des aéroports. La valeur de cet indicateur doit décroître régulièrement. La prévision 2010 est ambitieuse compte tenu de la légère dégradation prévisible en 2009 qui est en cours d'analyse au sein de la DSNA. L'attention portée à cet indicateur implique une vigilance de tous les acteurs (compagnies et fournisseur du service aérien) pour contribuer à une amélioration de son résultat.

Les événements de non respect de la trajectoire initiale au décollage à Orly et à Roissy sont étudiés dans le cadre de la commission nationale de prévention des nuisances qui soumet ses conclusions à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Des procès-verbaux sont dressés pour les événements non conformes.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Indicateur 2.2 : Efficacité horizontale des vols effectués dans l'espace aérien métropolitain français

Cet indicateur européen permet de mesurer l'écart en valeur relative entre la trajectoire directe (idéale) et la trajectoire réelle des vols à l'exclusion des phases d'approche, de décollage et d'atterrissage. L'indicateur retenu est le taux, fourni par Eurocontrol, qui mesure la part relative de kilomètres ajoutés à ceux de la route directe. L'objectif recherché est de contribuer à faire diminuer cette part et d'accroître ainsi l'efficacité horizontale des vols. L'objectif retenu par la France est un écart entre la trajectoire directe des vols et la trajectoire réelle des vols de moins de 4%.

Sur la zone Eurocontrol, l'objectif est de réduire de 2 km par an et par vol la distance parcourue afin de concourir à la réduction globale du niveau des émissions de CO₂. Les prestataires de navigation aérienne y contribueront d'une part grâce à une conception améliorée des routes et d'autre part, lors de l'exécution des vols, en attribuant aux avions des routes directes chaque fois que cela est possible.

INDICATEUR 2.1 : Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy

(du point de vue du citoyen)

indicateur de la mission

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy | nombre | 56 | 64 | 67 | 67 | 64 | ≤ 60 |

Précisions méthodologiquesSource des données : ACNUSA.

L'enregistrement permanent du trafic par le système informatique français CAUTRA permet de recenser les cas de non respect des trajectoires initiales de décollage à Orly et à Roissy.

INDICATEUR 2.2 : Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)

(du point de vue du citoyen)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols | % | 3,4 | 3,3 | 3,8 | 3,8 | 3,6 | ≤ 3,4 |

Précisions méthodologiquesSource des données : Eurocontrol

Eurocontrol mesure, par pays, le supplément moyen de route parcouru par vol. Les phases d'approche, de décollage et d'atterrissage sont exclues du calcul de l'indicateur.

Au total, en Europe, ce supplément de route est en moyenne de 33,4 km pour une distance moyenne de 858,9 km ce qui donne un taux d'inefficacité de 4% (calcul de la moyenne des taux par vol et par an). Dans le cadre du projet de bloc fonctionnel d'espace aérien d'Europe centrale dans lequel est engagé la France, l'objectif donné est de réduire de 10 km l'allongement des routes et donc de parvenir à un écart inférieur à 3% à échéance de 2015. Les objectifs que se fixe la navigation aérienne française pour la partie des vols dans l'espace aérien national sont de diminuer l'écart à 3,8% en 2009 et à 3,4% ou moins en 2011.

OBJECTIF n° 3 : Améliorer la ponctualité des vols

La DSNA s'engage à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose afin de maintenir un bas niveau de retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français (retard « ATC » pour « *Air traffic control* »).

Cet objectif peut être suivi à l'aide du taux de vols retardés ainsi qu'avec la durée moyenne des retards. L'indicateur retenu « Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC » est donc composé de deux sous indicateurs :

- **Pourcentage de vols retardés pour cause ATC.** Le ratio des vols retardés pour cause ATC est calculé sur le périmètre de tous les vols retardés d'au moins 15 minutes au départ des principaux aéroports français selon les règles établies par le Conseil National des Clients Aériens (CNCA). L'objectif du maintien du pourcentage de vols retardés au niveau actuel reste un objectif permanent qu'il convient de contenir en particulier pendant les périodes de pointe et ce quelles que soient les tendances du trafic à plus ou moins long terme. Ceci passe par des améliorations techniques et d'organisation dans un contexte de réduction des effectifs.

- **Retard ATC moyen par vol contrôlé.** Le retard moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (CFMU) d'Eurocontrol sur la base des vols ayant fait l'objet d'un plan de vol activé.

Ces sous-indicateurs et les cibles associées sont conformes aux objectifs généraux fixés au niveau européen dans le cadre de l'organisation Eurocontrol.

INDICATEUR 3.1 : Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC

(du point de vue de l'usager)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Pourcentage de vols retardés pour cause ATC | % | 9,8 | 9,6 | <12 | <12 | <12 | <12 |
| Retard ATC moyen par vol contrôlé | minute | 0,84 | 0,76 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 |

Précisions méthodologiques

Pourcentage de vols retardés pour cause ATC :

Source des données : CNCA.

Mode de calcul de l'indicateur : « nombre de vol retardés de plus de 15 minutes pour cause ATC » divisé par « nombre total de vols retardés de plus de 15 minutes ».

Le résultat définitif pour 2007 est de 9,8%. Pour 2008, le résultat définitif est de 9,6%.

Retard ATC moyen par vol contrôlé :

Source des données : CFMU, Eurocontrol.

Mode de calcul : « temps cumulé des retards générés par les services de contrôle aérien français (en-route et aéroport) » divisé par « nombre total de vols contrôlés ».

OBJECTIF n° 4 : Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne

Le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission européenne du 6 décembre 2006 établit un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Ce règlement prévoit de pouvoir substituer au système de simple recouvrement des coûts un système d'incitation à la performance permettant de moduler les redevances en fonction de l'atteinte des objectifs fixés. C'est ce système qui sera mis en œuvre à partir de 2010 avec un plafonnement des taux unitaires permettant de rester en dessous de la moyenne des pays voisins tout en allant converger vers le taux unitaire moyen de redevance de route des membres du FABEC afin de pouvoir réaliser une fusion de ces taux à l'horizon 2012.

Dans ce contexte, trois indicateurs sont retenus :

- Indicateur 4.1 : Niveau du taux unitaire de route français par rapport d'une part au taux unitaire européen moyen des sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France et d'autre part au taux unitaire européen moyen des cinq autres États composant le FABEC
- Indicateur 4.2 : Évolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne
- Indicateur 4.3 : Évolution du coût unitaire des unités de services de navigation aérienne

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le passage en système d'incitation en remplacement du système de recouvrements des coûts permet dans un contexte de ralentissement du trafic de limiter l'augmentation des taux unitaires à moins de 5%.

Cette tarification s'appuie sur une hypothèse d'évolution du trafic contrôlé de -7% en 2009 et de +1,5% en 2010, avec donc une légère reprise d'activité après la crise très marquée de l'année 2009. La tarification proposée est également fondée sur une volonté forte de convergence des taux avec les pays membres du FABEC (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) et donc un écart qui devrait être inférieur à 5€ en 2010 pour converger en 2012 et baisser ensuite avec les gains de productivité obtenus au travers du rapprochement des services de navigation aérienne des 6 pays.

INDICATEUR 4.1 : Niveau du taux unitaire de route français

(du point de vue de l'usager)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux France | € | 60,97 | 58,63 | 60,91 | 61,49 | 64,50 | 67,66 |
| Taux moyen Etats limitrophes | € | 73,08 | 71,94 | - | 72,73 | - | - |
| Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des sept Etats dont l'espace aérien est limitrophe de la France | € | -12,11 | -13,31 | < -10 | -11,24 | < -8 | < -6 |
| Taux moyen Etats FABEC | € | 65,33 | 65,03 | - | 68,15 | - | - |
| Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des cinq autres Etats composant le FABEC | € | -4,36 | -6,40 | - | < -6,66 | < -5 | < -4 |

Précisions méthodologiques

Le sous-indicateur « Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des cinq autres Etats composant le FABEC » est nouveau dans le PAP 2010.

Sources des données : Eurocontrol.

Mode de calcul : taux unitaire de route français - taux unitaire de route moyen des États considérés. Le taux unitaire de route moyen de ces États est calculé en divisant la somme des assiettes payantes de leurs coûts par la somme des unités de service de ces États.

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 sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Suisse, Pays-Bas.

Nota Bene : La Belgique et le Luxembourg ont un taux unitaire de route commun.

L'objectif est de rester en dessous de la moyenne des pays voisins tout en allant converger vers le taux unitaire moyen de redevance de route des membres du FABEC afin de pouvoir réaliser une fusion de ces taux à l'horizon 2012.

INDICATEUR 4.2 : Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Evolution du taux unitaire de route français (a) | % | 1,40 | -3,84 | 4 | 4,9 | 4,9 | 4,9 |
| Evolution du taux unitaire de RSTCA métropole (b) | % | 0,88 | -0,22 | 4 | 2,86 | 4,9 | 4,9 |
| Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne (moyenne pondérée de a et b) | % | 1,31 | -3,22 | 4 | 4,53 | 4,9 | 4,9 |

Précisions méthodologiques

Source des données : Eurocontrol et DGAC

Mode de calcul :

- évolution route : [(taux unitaire de route de l'année n) divisé par (taux unitaire de route de l'année n-1)] - 1

- évolution RSTCA métropole : [(taux unitaire de RSTCA métropole de l'année n) divisé par (taux unitaire de RSTCA métropole de l'année n-1)] - 1

- l'évolution moyenne est la moyenne des deux évolutions des taux unitaires des redevances pondérée par les assiettes respectives de ces deux redevances pour l'année considérée.

INDICATEUR 4.3 : Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Evolution du coût unitaire de route français | % | 3,17 | -3,90 | 4 | 6,99 | 10 | 3 |
| Evolution du coût unitaire de RSTCA métropole | % | 1,55 | 1,20 | 4 | 5,13 | 10 | 3 |
| Evolution du coût unitaire des redevances Outre-mer | % | -6,30 | 6,65 | 4 | 0,96 | 10 | 3 |
| Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne | % | 2,22 | -2,28 | 4 | 6,28 | 10 | 3 |

Précisions méthodologiques

Le coût unitaire des unités de services métropolitains et outre-mer est calculé à partir des assiettes totales avant prise en compte des exonérations. Il reflète donc la totalité des coûts des différentes prestations considérées. La valeur outre-mer correspond à un résultat définitif.

Source des données : DGAC

Mode de calcul :

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

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 pondérée par les assiettes respectives de ces prestations pour l'année considérée.

OBJECTIF n° 5 : Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances

Les redevances métropolitaines financent les services de navigation aérienne rendus en route ou à proximité des aérodromes aux usagers payants en métropole. Les redevances outre-mer, bien que d'un niveau supérieur à celles de métropole, ne financent qu'environ 30% des services compte tenu du coût plus élevé des services outre-mer et du nombre restreint d'usagers.

Jusqu'en 2009, l'objectif était d'augmenter d'année en année la seule redevance existante en outre-mer à savoir la RSTCA. Ainsi, l'évolution de la tarification de la RSTCA outre-mer amorcée en 2004, 2005 et 2006 avec respectivement 25%, 20% et 15% d'augmentation a permis d'améliorer graduellement le taux de couverture des coûts par les recettes de cette redevance. En 2008 et 2009, l'augmentation a été de +10% et +5% avec un objectif de couverture des coûts pour 2011 à hauteur de 35%. Pour 2010, l'augmentation prévue est de + 5 % pour l'ensemble de la RSTCA et de la redevance océanique.

En effet, pour compléter le dispositif, il a été décidé d'instaurer en 2010 une redevance océanique pour mieux financer l'activité contrôle en route. Cette nouvelle redevance va conduire à mieux distinguer les coûts en redimensionnant ce qui relève des coûts RSTCA de ce qui est imputable à la route. L'objectif à terme étant de couvrir 50% du coût global.

INDICATEUR 5.1 : Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances outre-mer

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique. | % | 29 | 31,2 | 32 | 32 | 33 | 35 |

Précisions méthodologiques

Le résultat définitif pour 2008 est de 31,2 %.

Source des données : DGAC.

Mode de calcul : recettes outre-mer divisées par coûts outre-mer.

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

| Numéro et intitulé de l'action | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|--|----------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|
| | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total |
| 01 Management et gestion | | 16 204 000 | 16 204 000 | | 13 812 000 | 13 812 000 |
| 02 Aéroports | | 91 163 000 | 91 163 000 | | 83 688 000 | 83 688 000 |
| 03 Centres en route | | 336 032 000 | 336 032 000 | | 316 086 000 | 316 086 000 |
| 04 Exploitation du contrôle aérien outre-mer | | 16 672 000 | 16 672 000 | | 24 798 000 | 24 798 000 |
| 05 Ingénierie technique de la navigation aérienne | | 28 891 000 | 28 891 000 | | 31 548 000 | 31 548 000 |
| 06 Maintien des compétences de la navigation aérienne | | 24 837 000 | 24 837 000 | | 22 997 000 | 22 997 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 513 799 000 | 513 799 000 | | 492 929 000 | 492 929 000 |

COÛTS SYNTHÉTIQUES TRANSVERSAUX

AUTRES COÛTS SYNTHÉTIQUES

Les déterminants du programme ainsi que l'ensemble des justifications transversales relatives aux dépenses sont communs à l'ensemble des actions. Les dépenses de fonctionnement et d'investissement sont également justifiées par action.

Le service de contrôle de la circulation aérienne

La production des services de navigation aérienne est déterminée par les services qu'elle rend. Ces services sont définis par le règlement européen relatif à la fourniture des services de navigation aérienne. Pour la France, ces services qui concernent l'ensemble du territoire métropolitain et les territoires et collectivités d'outre-mer, sont :

- le service de contrôle de la circulation aérienne
- le service de communication, de navigation et de surveillance
- le service d'information aéronautique
- le service météorologique

Les trois premiers services sont rendus par la direction des services de navigation aérienne. Le service météorologique est rendu par l'établissement public Météo France dont le coût lui est remboursé dans le cadre des dépenses relatives aux organismes extérieurs.

Le service de contrôle de la circulation aérienne, principale activité de la navigation aérienne, est mesuré par deux déterminants :

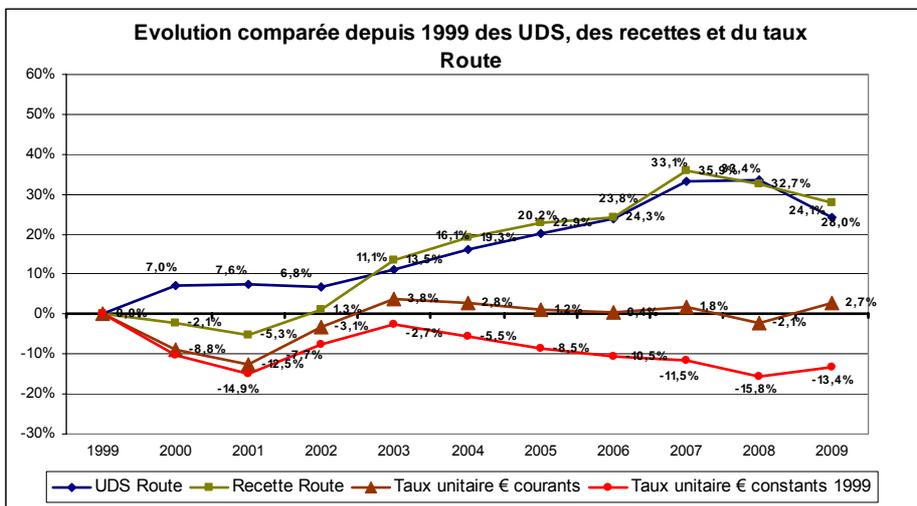
- Le trafic qui traduit le nombre des vols contrôlés (IFR). Sa progression s'est établie à + 14 % en 10 ans de 1999 à 2009. Cette progression sur 10 ans est très en retrait par rapport à celle constatée sur les plages décennales les années précédentes du fait de la chute importante du trafic amorcée en milieu d'année 2008 et qui se poursuit en 2009, avec une baisse estimée à -6 % par rapport à 2008. Une légère reprise est attendue pour 2010, avec 1,5 % de hausse par rapport à 2009.

- L'unité de service (UDS) payante. Ce déterminant traduit l'unité de base du service rendu facturé aux usagers. La progression des unités de services sur la même période s'est établie à + 24 % pour la redevance de route et 11 % pour la RSTCA.

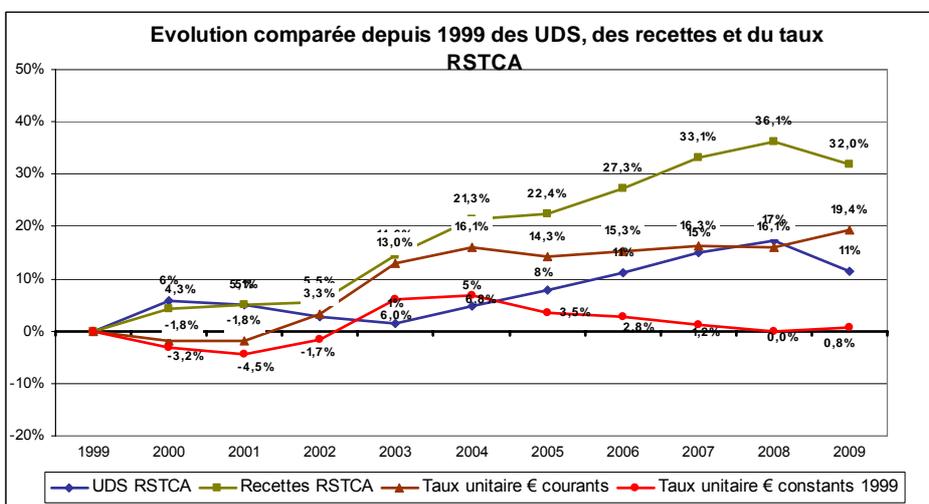
La mauvaise conjoncture économique a impacté inégalement les deux redevances en 2008. En termes d'unités de service, alors que la redevance pour services terminaux a continué à progresser de 1,8 % par rapport à 2007, la redevance de route s'est tout juste maintenue au niveau de 2007. En 2009, la baisse des UDS pourrait être de -7 % pour la route et de -5% pour la RSTCA. Pour 2010, la reprise attendue du trafic devrait se traduire par une hausse de 1,5 % des unités de service, pour les deux redevances.

Les graphiques qui suivent illustrent, sur les 10 dernières années, les évolutions de la productivité et de l'efficacité économique pour chacune des deux redevances.

Sur la période 1999-2009, le taux unitaire de la redevance de route, qui traduit le rapport entre le coût de la totalité des services produits et leur quantité, a augmenté de 2,7 % en euros courants. Malgré le relèvement du taux en 2009 dû à la baisse du trafic, l'augmentation sur 10 ans reste bien en dessous de l'inflation cumulée sur la période et le taux en euros courants sur 10 ans a diminué de 13,4 %.

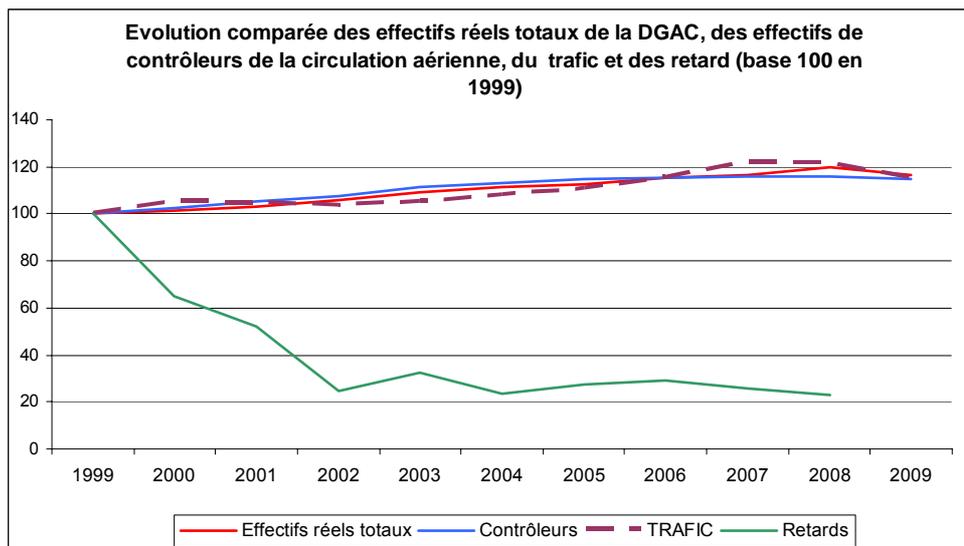


Pour ce qui concerne la RSTCA, l'évolution des UDS s'établit à +11 %, en retrait par rapport à la redevance de route. La chute du trafic domestique enregistrée depuis 2001, liée initialement aux faillites d'Air Liberté et d'Air Littoral, reste une des principales causes de la moindre progression des UDS RSTCA. Depuis lors, le trafic domestique est resté atone. Le taux unitaire a progressé de + 19 % en euros courants en 10 ans et de 0,8 % en euros constants.



La stagnation du trafic en 2008 et la baisse qui se confirme pour 2009 dans un contexte où les effectifs de contrôleurs ont été dimensionnés sur une hypothèse de croissance conduisent à une stagnation de la productivité sur 10 ans (+15 % de contrôleurs et +16 % de trafic).

Sur la même période, la qualité du service offert s'est fortement améliorée (retards divisés par 4). Cette performance est toutefois à nuancer puisque l'année de référence (1999) a connu un pic de retards.



Un autre déterminant mesure les besoins financiers mis à la charge des usagers. Il s'agit du patrimoine immobilisé qu'il convient d'entretenir, de maintenir, de renouveler en temps utile afin de répondre à la croissance du trafic aérien, c'est-à-dire à la demande dans des conditions de sécurité non dégradées,

Les actifs de navigation aérienne sont connus au 31 décembre 2007 grâce aux comptes de la DSNA. L'actif brut total immobilisé s'élève à 2,054 Milliards d'Euros et l'actif total net immobilisé à 0,795 Milliards d'Euros. Le tableau ci-dessous présente les parts respectives des immobilisations corporelles et incorporelles.

| | Valeur Brute (M€) | Valeur nette (M€) |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| Immobilisations incorporelles | 266,800 | 94,800 |
| Immobilisations corporelles | 1787,400 | 700,000 |
| Total actif immobilisé | 2054,300 | 794,700 |

La DSNA est de loin le prestataire de service en Europe qui dispose du plus grand nombre d'installations techniques et opérationnelles, de tours de contrôle et de terrains d'atterrissage. Le nombre de terrains contrôlés par la DSNA en métropole est de 79. Le rapport est de 1 à 10, voire 20, avec certains Etats. Les principaux partenaires européens de l'organisation Eurocontrol rendent des services dans un nombre de tours de contrôle beaucoup plus réduit, 35 pour l'Espagne, 28 pour l'Italie, 16 pour le Royaume uni et 16 pour l'Allemagne. Le nombre total de sites et d'installations, y compris l'outre-mer est pour le programme, de 102. Ce patrimoine essentiellement technique et opérationnel est disséminé, ce qui génère nécessairement des charges spécifiques de renouvellement.

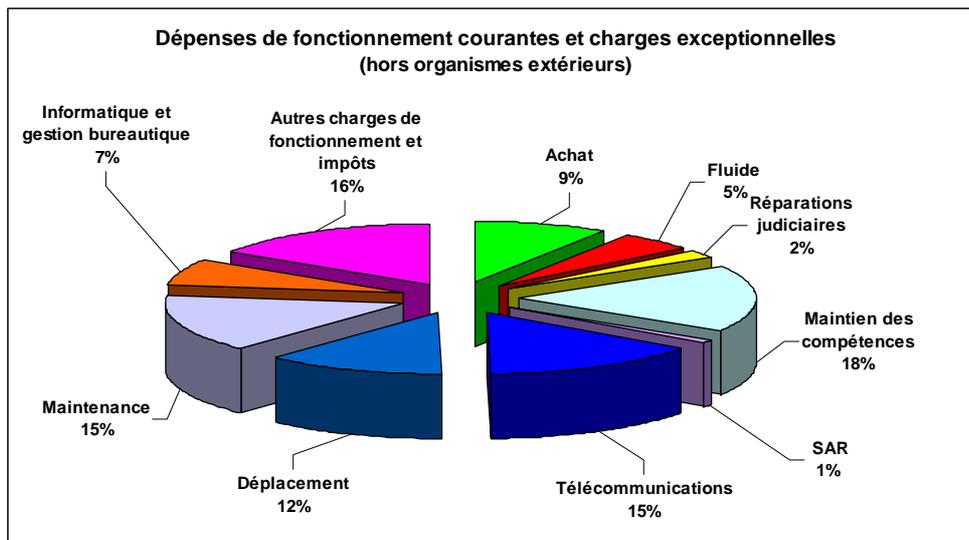
LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT COURANT DES SERVICES

Les dépenses de fonctionnement courant sont prévues à 95,123 M€ en AE et 92,253 M€ en CP recouvrant les achats et les services extérieurs.

Une économie de 9,887 M€ par rapport à la trajectoire 2010 du budget triennal a conduit à impacter l'ensemble des postes de dépenses dont ceux du fonctionnement courant à hauteur de 8 M€. L'exercice s'avère d'autant plus délicat qu'une partie importante des crédits n'est pas proportionnelle aux effectifs. En effet, 35 % des dépenses de prestations de services sont relatives à l'entretien immobilier des 102 sites des services de navigation aérienne ainsi qu'à la maintenance mobilière (installations et matériels). Ces nombreux sites génèrent également pour plus de 15 % de

dépenses de télécommunication dont l'essentiel relève de liaisons spécialisées ainsi que plus de 12 % de frais de déplacement. Les achats représentent près de 14 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement mais près de 40 % de ces achats sont constitués par les charges d'énergie et de fluides, lesquelles résultent également des nombreux sites et installations techniques qui doivent être alimentés.

Par ailleurs, les recettes attendues devraient compléter à hauteur de 3,100 M€ le financement des dépenses de fonctionnement des services d'exploitation et de l'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels. Elles correspondent aux attributions de produits générées par la vente des publications du Service de l'information Aéronautique (SIA) pour 2 M€ et à la fourniture de prestations d'études, d'expertises et de recherches effectuées par la direction de la Technique et de l'Innovation (DTI) pour 1,100 M€.



LES DÉPENSES RELATIVES AUX ORGANISMES EXTÉRIEURS

| En M€ (AE=CP) | Action 2 Aéroports | Action 3 Centres en route | Action 4 Exploitation du Contrôle aérien outré-mer | Action 5 : Ingénierie technique de la navigation aérienne | Action 6 Maintien des compétences | TOTAL |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|---|---|---|----------------|
| Agence Eurocontrol | 1,484 | 75,403 | | | | 76,887 |
| Météo France | 19,470 | 65,260 | 0,500 | | | 85,230 |
| Zone déléguée de Genève | | 38,529 | | | | 38,529 |
| Aéroports de Paris | 10,376 | 13,937 | | | | 24,313 |
| Zone déléguée de Jersey | | 6,419 | | | | 6,419 |
| Aéroport de Bâle-Mulhouse | 0,585 | 0,795 | | | | 1,380 |
| ANF + JU SESAR | 0,599 | 0,599 | 0,068 | 0,200 | | 1,465 |
| ESSP | 0,216 | 0,216 | 0,024 | | | 0,457 |
| Ecole Nationale de l'Aviation Civile | | | | | 1,360 | 1,360 |
| TOTAL | 32,730 | 201,158 | 0,592 | 0,200 | 1,360 | 236,040 |

Eurocontrol

La convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, amendée par la Conférence diplomatique du 27 juin 1997 définit le mode de calcul de la contribution annuelle de chacun des États contractants au budget d'Eurocontrol.

La contribution d'un État est déterminée pour chaque exercice :

- 30 % de la contribution est calculée proportionnellement à son produit national brut,
- les 70 % restant sont calculés proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route.

La France contribue pour environ 16 % au budget d'Eurocontrol.

Météo France

Météo France est le prestataire désigné par la France pour assurer les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne. Cette prestation de service fait partie des services de navigation aérienne mis en œuvre par l'État en vue d'assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic. Une nouvelle convention cadre a été signée entre cet établissement public et la DGAC le 30 octobre 2008, et un nouveau contrat d'objectif entre l'État et l'établissement public devrait fixer l'évolution du coût des services météorologiques au bénéfice de la navigation aérienne.

Pour 2010, le montant prévu pour Météo s'inscrit dans la continuité du précédent contrat d'objectif. Pour la métropole, les coûts associés à ces services sont intégrés, pour leurs parts respectives, dans les assiettes de la redevance de route et de la redevance pour services terminaux. Sont imputés les coûts de fonctionnement et de personnel de Météo France affectés à l'activité d'assistance météorologique à la navigation aérienne, ainsi que tout ou partie des amortissements et intérêts des investissements programmés par Météo France en accord avec la DSNA. Pour l'outre-mer, la DSNA, qui ne recouvre que très partiellement ses propres coûts, finance des services météorologiques en versant un montant forfaitaire des redevances perçues outre-mer (0,500 M€ prévu en 2010).

Zone déléguée de Genève

Conformément à la Convention du 8 novembre 2004 entre l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) et la DSNA, la Suisse assure par délégation de la France, la fourniture des services de navigation aérienne dans une partie de l'espace aérien français dans la région de Genève.

Pour rémunération de ces services, la DSNA verse à l'OFAC le montant des redevances de route perçues au titre des services rendus dans l'espace aérien délégué. Une réduction de 7 % est appliquée à ce montant pour tenir compte de la contribution de la DSNA aux infrastructures mises en œuvre pour les besoins de la navigation aérienne dans l'espace considéré.

Le montant versé couvre les coûts de l'OFAC en personnel, fonctionnement, amortissements et intérêts afférents au service rendu dans l'espace aérien considéré.

Aéroports de Paris

La convention du 27 juillet 2007 entre Aéroports de Paris et la DSNA définit la nature des prestations fournies par cette société au prestataire de services de navigation aérienne et fixe les principes de l'établissement des budgets afférents à ces prestations. Un protocole annuel négocié fixe le montant prévisionnel des coûts supportés par ADP et les conditions de paiement. Depuis 2006, ADP n'expose directement, pour les services de navigation aérienne, que des dépenses de personnel et de fonctionnement.

Zone déléguée de Jersey

Pour faciliter la navigation aérienne au voisinage des îles anglo-normandes une zone de contrôle comprenant des espaces aériens appartenant à la France, à la Grande Bretagne et à Jersey a été établie sous l'égide de l'OACI.

Conformément au Mémoire d'accord du 16 février 2000, signé entre le Royaume Uni et la France, Jersey rend les services de navigation aérienne dans cette zone de contrôle et en particulier les services de route dans les espaces aériens délégués par la France.

La DSNA perçoit les redevances pour les services de route rendus par Jersey dans les espaces aériens français considérés et verse à Jersey le montant du coût de cette prestation.

Ces coûts comprennent des coûts de fonctionnement, de personnel, des amortissements et des intérêts d'investissements.

Aéroport de Bâle Mulhouse

La Convention du 20 décembre 1989 entre le directeur de l'aéroport de Bâle Mulhouse et le directeur général de l'aviation civile prévoit que les dépenses directement supportées par l'aéroport de Bâle Mulhouse pour ce qui concerne les installations et services de navigation aérienne sont exécutées dans le cadre du système de contrôle de la circulation aérienne mis en œuvre par l'État français.

La DSNA recouvre l'ensemble des dépenses afférentes aux services de navigation aérienne au travers des redevances de route et des redevances pour services terminaux.

Elle reverse à l'aéroport de Bâle Mulhouse le montant correspondant aux dépenses afférentes aux services de navigation aérienne exposées directement par cet établissement.

Agence Nationale des Fréquences et JU SESAR

Le décret n° 97-520 du 22 mai 1997 institue le principe d'une redevance due par les affectataires de fréquences radioélectriques.

Les fréquences utilisées pour la fourniture des services de navigation aérienne entrant dans le champ d'application de ce décret, un budget est prévu pour s'acquitter des redevances qui seront exigibles par l'ANFR dès la publication du texte d'application.

Cette rubrique recouvre également les montants reversés par la DSNA à la S-JU (SESAR Joint Undertaking) pour couvrir ses coûts de fonctionnement.

ESSP

Cette rubrique recouvre essentiellement le financement de la contribution annuelle de la France à l'activité de l'ESSP (European Satellite Services Provider), qui a vu en 2008 son statut évoluer de Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE) à Société par Action Simplifiée (SAS). La SAS, à laquelle participent cinq autres États ou fournisseurs de service européens, a été enregistrée en septembre 2008 au registre de commerce de Toulouse. Le GEIE a cessé ses activités au 31 mars 2009 et devrait être liquidé d'ici fin 2009 avec éventuellement une contribution finale de la France. Depuis le 1^{er} avril 2009, c'est la SAS qui assure au bénéfice de la Commission les activités de développement, de validation et de promotion du système EGNOS et des projets liés. Pour 2010, il est nécessaire de prévoir une contribution limitée au budget de la SAS pour palier tout aléa au titre des années 2009 et 2010.

École Nationale de l'Aviation Civile

La contribution à l'ENAC correspond aux formations dispensées par cette école dans le cadre du maintien des compétences des agents corps techniques de la navigation aérienne.

LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

1. En autorisations d'engagement

Malgré la crise économique qui frappe durement le secteur du transport aérien, l'activité de la DSNA s'inscrit dans un contexte européen en forte mutation avec la mise en œuvre des règlements du Ciel Unique sur la sécurité, la certification et l'interopérabilité, ainsi que le lancement du projet SESAR pour la définition, le développement et le déploiement des nouveaux systèmes de contrôle aérien. Par ailleurs cette stratégie s'inscrit dans le cadre d'une politique volontariste de développement durable.

Dans ce contexte et afin d'atteindre les objectifs de performances qui lui sont assignés par la LOLF, la DSNA prévoit pour 2010 la montée en puissance des travaux des deux programmes majeurs qui impactent très sensiblement le budget d'investissement pour les années à venir :

- OPERA : la construction d'un nouveau centre de contrôle pour la région parisienne, regroupant les secteurs terminaux du centre de contrôle d'Athis-Mons et les secteurs d'approche d'Orly et de Charles-De-Gaulle, améliorera le service rendu aux usagers de cet espace et apportera des gains en termes de sécurité, d'environnement et de délai ;
- 4-FLIGHT : le renouvellement de la précédente génération du système informatique d'aide à la gestion du trafic aérien (CAUTRA) est indispensable pour répondre aux nouveaux concepts de contrôle aérien élaborés au niveau européen et pour bénéficier des nouvelles technologies permettant de faire face à l'augmentation prévue du trafic. La migration vers ce système sera un premier jalon vers SESAR et sera mené en partenariat avec d'autres opérateurs européens afin d'en partager les coûts.

La mesure d'économie de 16,300 M€ a impacté l'ensemble du programme technique et conduit à des ajustements sur l'ensemble des actions du programme navigation aérienne.

Présentation détaillée du programme 2010 :

Les opérations du programme sont présentées selon les quatre domaines de services de la navigation aérienne définis par l'OACI :

- les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) ;
- les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) ;
- les systèmes du service d'information aéronautique (AIS) ;
- les infrastructures et le génie civil liés à la fourniture des services de navigation aérienne (INFRA).

Systemes d'aide à la gestion du trafic aérien (ATM) Domaine ATM : 74,600 M€

La part du budget contribuant aux systèmes informatiques de gestion du trafic aérien (ATM : Air Traffic Management) comprend :

- 4FLIGHT : le lancement des travaux de développement du nouveau système d'aide au contrôle capable d'intégrer les concepts SESAR définis au niveau européen pour les années à venir est prévu mi 2010 ;
- ACROPOLE : OPERA, le futur centre de contrôle d'en-route et d'approche de la région parisienne, nécessite des fonctions d'assistance au contrôle spécifiques, différentes de celles des centres en route et qui sont mises au point par le projet ACROPOLE ;
- ARTAS : continuation du déploiement du système européen de poursuite radar;
- Processus de décision collaboratif (CDM) à CDG et système de gestion des départs (DMAN) : ce projet vise à mettre en place des moyens de collaboration et de coordination avancés entre la navigation aérienne, l'exploitant de l'aéroport ADP, Météo-France et les compagnies afin d'optimiser l'exploitation de l'aéroport ;
- COFLIGHT et son activité de suivi : développement du nouveau système informatique de traitement des plans de vol pour le contrôle aérien, en partenariat avec d'autres opérateurs européens ;
- Data-Link : développements pour la mise en place du Data-Link dont la mise en œuvre est obligatoire à l'échelle européenne d'ici février 2013 ;
- ERATO et nouveaux écrans radar : développement d'une fonction d'aide à l'organisation du trafic et à la gestion des conflits pour les secteurs de croisière ainsi que d'une interface graphique sur un nouvel écran radar afin de migrer vers un poste de travail tout électronique ;
- Espace RP 2011 : ce projet consiste à préparer le fonctionnement regroupé des services opérationnels au sein d'OPERA par une étape intermédiaire de regroupement réduit à l'horizon 2011 ;
- Divers projets d'évolution des systèmes ATM opérationnels ;
- Filet de sauvegarde et gestion de la sécurité : le déploiement et l'amélioration des outils d'alerte en cas de conflits et des outils de dépouillement associés pour l'analyse des incidents est une priorité des organismes de contrôle ;
- Une activité de maintien en condition opérationnelle (MCO) des systèmes ATM afin d'assurer en permanence un service rendu dans de parfaites conditions de sécurité et de réaliser les adaptations réglementaires ;
- Un effort particulier est prévu pour moderniser les équipements outre-mer, qui présentent des spécificités du fait de leur isolement géographique ;
- ODS Linux : poursuite de la migration du système ODS vers le système d'exploitation Linux ;
- Qualité – Sécurité : le développement des systèmes dans le respect des exigences associées à la certification de la DSNA doit être accompagnée de la mise en place de moyen appropriés ;
- R&D SESAR : la DSNA participe à SESAR, projet piloté par la Commission Européenne, qui est chargé de la définition des exigences européennes de conformité pour le futur système de contrôle ;
- Simulation : le déploiement des simulateurs de systèmes de contrôle En Route, d'approche ou d'aérodrome est nécessaire au maintien de compétence réglementaire des contrôleurs
- Supervision : des systèmes de supervision performants des équipements sont indispensables à la bonne disponibilité des services de navigation aérienne ;
- Task Force Région Parisienne : des opérations visant à apporter des améliorations à très court terme aux systèmes de la région parisienne afin d'améliorer la performance du service rendu aux usagers, sont définies dans une instance de concertation ;
- VIGIE : le système actuel de gestion des vols et de distribution de l'information générale sur les terrains de moyenne importance développé par la DSNA (SIGMA) est obsolète et il est nécessaire de procéder à son renouvellement pour assurer la pérennité du service et faire face aux évolutions à venir, c'est pourquoi la DSNA lance l'acquisition d'un produit industriel sur étagère ;

- VigieStrips : ce projet permettra de faire passer la tour de contrôle de CDG à l'ère du poste de travail électronique alors que les positions de contrôle y sont actuellement saturées par les strips papiers.

Equipement de communication navigation et surveillance (CNS) : 60,400 M€

La part du budget correspondant à l'acquisition et à l'installation des équipements nécessaires aux Communications, à la Navigation et à la Surveillance représente le second poste et comprend :

- ASMGCS niveau 2 : le déploiement d'un système de surveillance et d'alerte d'incursion piste sur les grands aéroports de province se poursuit ;
- Calibration des aides radio : remplacement d'un appareillage vieillissant nécessaire au contrôle en vol des équipements CNS ;
- Radio téléphone CARTOUM et radio téléphone RAIATEA : poursuite du déploiement des nouvelles chaînes radio téléphone en Outre Mer et sur les aéroports de province ;
- Communications vocales : activités de déploiement de postes opérateurs radio et d'évolutions sur les chaînes en service dans le cadre des évolutions des structures d'espace aérien ;
- Dossier Quart Nord est : déploiements liés à l'opération de création d'un service d'information de vol dans la région de Strasbourg ;
- GNSS et RNAV : travaux de mise au point et de déploiement de procédures de navigation pilotes dans le cadre de la stratégie de navigation qui prévoit le remplacement à terme des moyens conventionnels de navigation par la navigation par satellites ;
- Installations diverses : une part des travaux d'installations diverses porte sur les moyens CNS isolés ;
- ISOCRATE : renouvellement de l'infrastructure des réseaux locaux et longue distance pour les télécommunications liées au contrôle aérien pour les adapter aux nouvelles technologies ;
- Poursuite du déploiement du Mode S : la mise en œuvre des nouvelles technologies radar permettant de faire face au nombre croissant de vols dans l'espace aérien doit être terminée avant janvier 2012 ;
- Modernisation des moyens « radio air sol » : mise en conformité des stations air/sol pour augmenter les possibilités de déploiement de nouvelles fréquences et l'ouverture de nouvelles positions de contrôle et limiter les brouillages ;
- Numérisation des liaisons de communications vocales : les communications vocales migreront dans un avenir proche vers la technologie numérique et la voix sous IP et il faut s'y préparer en adaptant les stations radio ;
- Renouvellement des équipements ILS, VOR, DME qui doivent être maintenus à un haut niveau de disponibilité en attendant leur remplacement par des procédures GNSS (avec notamment la mise en service du système satellitaire EGNOS puis de GALILEO) ;
- Surveillance, Télécommunications et réseaux : il s'agit de l'activité de maintien en condition opérationnelle des équipements du domaine afin d'assurer en permanence un service rendu dans de parfaites conditions de sécurité.

Systèmes d'information aéronautique (AIS) :

Les investissements liés à la fonction d'Information Aéronautique (AIS : Aeronautical Information Service) sont modestes en comparaison des deux autres rubriques mais ils correspondent à un des services rendus par le prestataire de services de navigation aérienne.

En 2010, seuls des crédits de paiement seront nécessaires. Ce budget est dédié à la poursuite du projet NOPIA de nouveau système de gestion de l'information aéronautique.

Infrastructures : 51,400 M€

Les opérations de génie civil, la logistique et la bureautique sont comptabilisées dans la rubrique infrastructure de navigation aérienne.

Les opérations de génie civil représentent le poste le plus important de cette rubrique. La navigation utilise en métropole et outre-mer un vaste parc d'infrastructures composé de 5 centres de contrôles, de 2 centres d'exploitation de systèmes, de plus de 80 tours de contrôles, de quelques bâtiments administratifs et de nombreux moyens CNS isolés.

Les principales mesures concernent des gros travaux de génie civil visant à remplacer des bâtiments techniques vieillissants et ne permettant plus de répondre aux besoins de développement et de modernisation :

- le projet de nouveau centre OPERA pour la région parisienne est le plus significatif de ceux-ci et devrait faire l'objet en 2010 d'une procédure pour un contrat de partenariat ;
- on peut également noter l'extension des centres de contrôle de Brest (CRNA/O) et de Reims (CRNA/E), la poursuite des travaux du centre de Bordeaux (CRNA/SO) ;
- sur les aéroports l'extension des bâtiments techniques des aéroports de Beauvais, Pau, Strasbourg, et Figari ;
- l'adaptation des infrastructures existantes en région parisienne (Réhabilitation du centre d'approche de la navigation aérienne – CANA – à CDG, rénovation de la centrale à énergie du CRNA-N, extension au Bourget) est menée en complément à la mise en œuvre d'OPERA ;
- outre-mer, poursuite des travaux pour les nouvelles tours de Cayenne et de Pointe à Pitre et déplacement du bâtiment de direction de La Tontouta dans le cadre de l'agrandissement de l'aérogare.

Le coût des d'équipements liés aux diverses installations et travaux d'aménagement ou aux petites opérations de génie civil pour l'ensemble des centres de contrôle, des aéroports, le SIA et le CESNAC, menés par la DTI, ou les CRNA, ou les SNA métropolitains et d'outre-mer ou les SEAC, ainsi que leurs équipements de bureautique, d'informatique de gestion et leur logistique sont couverts par les rubriques « Energie – Détection incendie », « Equipements techniques communs » « Installations diverses », « Opérations locales » et « Support aux centres ».

Enfin les rubriques «outils DSNA/EC», «opérations de l'échelon central de la DO», «support DTI» couvrent les coûts associés aux fonctions de management et de gestion des entités centrales de la DSNA nécessaires à l'accomplissement des missions liées à l'environnement, la sécurité, la qualité ou la planification, tandis que la rubrique «Véhicules de liaison» couvre l'ensemble des services de la DSNA.

2. En crédits de paiement

Il convient de noter comme pour les AE, que les crédits de paiement inscrits au PLF 2010 seront complétés par un financement à hauteur de 9,700 M€ par les fonds de concours en provenance notamment de contributions des partenaires extérieurs de la DSNA aux programmes réalisés en commun (dont COFLIGHT).

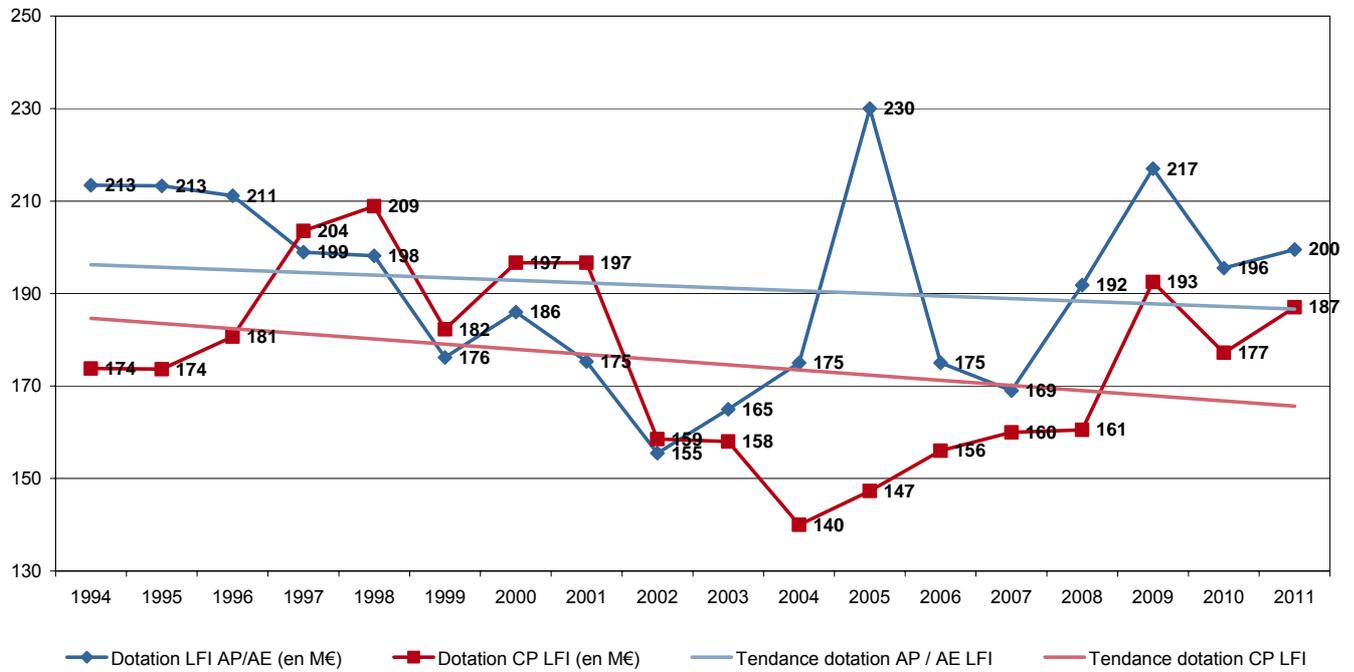
Le graphique qui suit permet néanmoins de visualiser l'évolution des dotations des moyens d'engagement et de paiement sur 15 ans, en LFI, et de justifier le niveau global des besoins de CP pour 2010, dont 85 % sont déterminés par les engagements souscrits au titre des trois exercices précédents.

Deux observations préalables doivent être formulées, afin de comparer des éléments comparables :

- l'investissement exceptionnel de rachat des actifs d'Aéroports de Paris en 2006 pour 152 M€ est déduit des AE et CP dudit exercice, afin de mesurer l'évolution dans le strict cadre des investissements propres ;
- les 18,500 M€ d'AE et CP d'actifs incorporels (maintenance en condition opérationnelle) imputés en fonctionnement à partir de 2008, ont été ajoutés aux dotations d'investissements des années 2008 à 2011 (exercices pour lesquels la dotation est intégrée aux besoins de fonctionnement) afin d'éviter de présenter une rupture de série dans le graphique.

Investissements de la DSNA en euros courants, hors opération exceptionnelle de rachat des actifs d'Aéroport de Paris en 2006

AE/CP en LFI. Prévisions pour les années 2010-2011



Le graphique permet d'observer les faits fondamentaux suivants :

- la courbe de tendance des LFI, en AP/AE, montre que malgré les pointes de 2005 et 2008 liées aux deux premières tranches conditionnelles du marché Coflight, la baisse depuis 1994, en euros courants, est de l'ordre de - 15 %, soit - **40 % en euros constants**. Dans le même temps de 1994 à 2008 les unités de services produites par la DSNA et facturées aux usagers auront progressé de **+ 50 % pour la RSTCA** et **+ 80 % pour la redevance de route** ;
- la courbe de tendance des CP suit la même évolution ;

Pour 2010, l'économie de 16,300 M€ conduit à avoir un montant de 158,700 M€ ce qui a nécessité un réajustement des crédits sur l'ensemble des actions du programme « navigation aérienne ».

En 2011, et sous réserve de la reprise du trafic aérien, la dotation en AE et en CP devrait se stabiliser au niveau de l'effort engagé en 2009, malgré une légère baisse des fonds de concours.

Synthèse des investissements 2010 en AE par action et par domaine (hors dépenses désormais imputées en fonctionnement ainsi que les fonds de concours, pour 9,700 M€).

| En M€ | Système de gestion du trafic aérien (ATM) | Systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) | Infrastructures et génie civil (INFRA) | Total |
|--|---|---|--|----------------|
| Action 1: Management et gestion | | | 2,100 | 2,100 |
| Action 2: Aéroports | 7,100 | 12,400 | 21,400 | 40,900 |
| Action 3: Centres en route | 47,600 | 42,900 | 19,400 | 109,900 |
| Action 4: Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 2,900 | 5,100 | 3,200 | 11,200 |
| Action 5: Ingénierie technique de la navigation aérienne | 2,900 | | 5,300 | 8,200 |
| Action 6: Maintien des compétences | 4,400 | | | 4,400 |
| Total | 64,900 | 60,400 | 51,400 | 176,700 |

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009 (1) 655 842 430 | | CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009 (2) 506 768 998 | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008 (3) 42 005 552 | AE demandées pour 2010 (4) 513 799 000 | CP demandés sur AE antérieures à 2010* (5) 138 180 000 | CP demandés sur AE nouvelles en 2010 (6) 354 749 000 | Total des CP demandés pour 2010 (7) = (5) + (6) 492 929 000 | Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 (8) 125 971 000 |
| | | | | | Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010 (9) 75 582 600 |
| | | | | | Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010 (10) 37 791 300 |
| | | | | | Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010** (11) = (8) - (9) - (10) 12 597 100 |

* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

** Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

Les restes à payer concernent essentiellement des opérations d'investissement de la navigation aérienne engagées dans les années antérieures. A titre d'exemples d'opérations majeurs, peuvent être cités : le projet COFLIGHT, programme de navigation aérienne en partenariat avec l'Italie et la Suisse ; le projet ERATO, développement d'une fonction d'aide à l'organisation du trafic et à la gestion des conflits pour les secteurs de croisière ainsi que d'une interface graphique sur un nouvel écran radar ; le projet ISOCRATE, renouvellement de l'infrastructure des réseaux locaux et longue distance pour les télécommunications liées au contrôle aérien afin de les adapter aux nouvelles technologies.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Management et gestion

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 16 204 000 | 16 204 000 |
| Crédits de paiement | | 13 812 000 | 13 812 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits prévus pour ce poste s'élèvent à **9,083 M€ en AE et à 6,591 M€ en CP**. Ils se répartissent dans les postes suivants :

1. Études, Assistance et prestations de service et achats divers (7,083 M€ en AE et 4,591 M€ en CP) :

Ces prestations relèvent de l'activité stratégique de l'échelon central DSNA, amené à recourir à des prestations d'étude (OPERA, FAB Europe central, SESAR, EGNOS,...,etc.), d'assistance de projet (Management et Qualité) et d'expertises juridiques.

2. Activité de recherche et sauvetage (1,200 M€ en AE et en CP) :

Ces dépenses correspondent à la recherche et au sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix effectuée par le ministère de la défense (convention évaluée à 0,9 M€/an), à l'exploitation du système de détection des balises de détresse Cospas-Sarsat (convention tripartite CNES/DGAC/Direction affaires Maritimes pour 0,112 M€ et marché passé avec CLS pour 0,410 M€) et aux recherches effectués par les radioamateurs (convention ADRASEC et FNRASEC) et divers.

3. Dépenses de déplacement (0,800 M€ en AE et en CP) :

L'enveloppe de déplacements prévue pour la DSNA/EC en 2009 est de 0,8 M€.

L'échelon central de la DSNA effectue environ 1600 missions/an (576 en métropole, 1 151 à l'étranger).

Le coût moyen d'une mission est égal à 458 €.

Les principales destinations à l'étranger sont situées en Europe (80 %) dont Bruxelles (56% de l'ensemble des missions à l'étranger).

Les principales destinations en métropole sont Toulouse (43%) et les autres grandes plateformes aéroportuaires de province (Bordeaux, Lyon, Nice et autres).

L'ensemble des déplacements se fait en majorité par avion compte-tenu de la faible durée des missions, hormis pour Bruxelles (train Thalys).

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,001 M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

1 M€ en AE et en CP sont prévus pour les créances irrécouvrables.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les dépenses d'intervention sont de 0,020 M€ en AE et en CP et correspondent à la subvention versée à l'association de contrôleurs « FATCOA ».

CHARGES EXCEPTIONNELLES

2 M€ en AE et en CP sont prévus pour les réparations judiciaires.

DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

2 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dotations aux provisions.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits prévus pour ce poste s'élèvent à 2,1 M€ en AE et 2,2 M€ en CP pour la bureautique, le support logistique et pour les installations et équipements.

ACTION n° 02 : Aéroports

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 91 163 000 | 91 163 000 |
| Crédits de paiement | | 83 688 000 | 83 688 000 |

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

| Unité de justification | Détail des postes | AE (M€) | CP (M€) |
|---|--|---------------|---------------|
| Total général des dépenses de fonctionnement | | 17,212 | 14,537 |
| Total Fonctionnement courant (hors immobilier) | | 13,112 | 11,237 |
| | Télécommunications | 2,100 | 2,100 |
| | Maintenance | 2,150 | 1,800 |
| | Informatique et gestion et bureautique | 0,750 | 0,590 |
| | Déplacements | 3,580 | 2,980 |
| | Autres charges de fonctionnement courant | 4,532 | 3,767 |
| Total dépenses immobilières | | 4,100 | 3,300 |
| | Fluides | 1,800 | 1,800 |
| | Entretien des bâtiments | 2,300 | 1,500 |

Les attributions de produits générées par la vente des publications réalisées par le Service de l'Information Aéronautique devraient contribuer à hauteur de 2 M€ au financement des dépenses de fonctionnement des services d'exploitation et de l'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels, qui se répartissent de la manière suivante.

Les services d'exploitation

L'action 2 supporte les dépenses de fonctionnement individualisables du SIA et des neuf SNA métropolitains (SNA Nord, SNA Nord-Est, SNA Centre Est, SNA Sud-Est, SNA Sud/Sud-Est, SNA Sud, SNA Sud-Ouest, SNA Ouest, SNA Région parisienne). 3 573 agents sont concernés.

17,212 M€ en AE et 14,537 M€ en CP sont prévus pour le fonctionnement courant et l'immobilier et recouvrent les domaines suivants :

1,850 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications. Les lignes non spécialisées représentent près de 2 500 postes fixes.

1,500 M€ en AE et 1,100 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance. Elles concernent principalement la maintenance :

- des installations de navigation aérienne (moyens radiobalisés, ILS, tours de contrôle) ou techniques (manches d'évacuation de tours de contrôle, onduleurs, groupes électrogènes, maintenance électrique des machines d'imprimerie au SIA, etc.) ;
- des autocoms, de photocopieurs, l'entretien et la réparation des matériels divers et des véhicules.

0,450 M€ en AE et 0,420 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques. Cela englobe les dépenses des terminaux (environ 1200) et les imprimantes et périphériques divers associés.

2,580 M€ en AE et 1,980 M€ en CP sont prévus pour les frais de déplacement. Près de 12 000 missions sont réalisées pour un coût moyen de 340 euros. La plupart des déplacements s'effectuent dans la journée que ce soit en avion ou en véhicule de service selon la destination. Les IESSA affectés en SNA, dans le cadre de leurs missions de maintenance des moyens de navigation aérienne, se déplacent très régulièrement sur de courtes périodes, généralement en véhicule de service. Au SNA Ouest, le nombre de déplacements devrait connaître une forte augmentation compte-tenu du transfert progressif du siège du SNA à Nantes.

Tous les SNA métropolitains sont intégrés au marché de déplacement national passé par la DGAC.

4,532 M€ en AE et 3,767 M€ en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant. Les achats divers (fournitures d'entretien et petits équipements, fourniture administratives, abonnement et livres) représentent près de 50% du montant total de ce poste, les prestations de service (entretien des véhicules, études, travaux d'impression, etc.) 35%, les dépenses de communication 5% et la location de matériel 10%.

4,100 M€ en AE et 3,300 M€ en CP sont prévus pour les dépenses immobilières.

Le parc immobilier des SNA dont l'entretien représente 2,3 M€ en AE et 1,500 M€ en CP se caractérise par sa dispersion géographique (76 sites métropolitains et le service de l'information aéronautique) et par son imbrication avec les DAC.

Nombres de sites :

- 10 sites au SNA Nord (Lille, Calais, Merville, Le Touquet, Rouen, Beauvais, Albert, Melun et Chalon-Vatry) ;
- 7 sites au SNA Nord-est (Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Metz/Nancy-Lorraine, Saint-Yan, Mulhouse/Habsheim, Colmar et Dôle) ;
- 9 sites au SNA Centre-Est (Lyon Saint-Exupéry, Clermont-Ferrand, Annecy, Bron, Valence, Le Versoud, Chambéry, Saint-Etienne et Grenoble) ;
- 6 sites au SNA Sud-est (Nice, Cannes, Ajaccio, Figari, Bastia et Calvi) ;
- 6 sites au SNA Sud-Sud-est (Marseille, Aix-les-Milles, Montpellier, Béziers, Perpignan, Avignon) ;
- 7 sites au SNA Sud-ouest (Bordeaux, La Rochelle, Bergerac, Châteauroux, Biarritz, Pau, Poitiers) ;
- 9 sites au SNA Sud (Toulouse-Blagnac, Toulouse-Lasbordes, Muret, Brive, Agen, Carcassonne, Limoges, Tarbes, Rodez) ;
- 12 sites au SNA Ouest (Brest, Quimper, Caen, Cherbourg, Deauville, Dinard, Lannion, Vannes, Le Mans, Nantes, Saint-Nazaire, Rennes) ;
- 11 sites au SNR Région Parisienne (Roissy, Orly, Toussus-le-Noble, Le Bourget, Pontoise, Lognes, Étampes, Saint-Cyr, Meaux, Chavenay, Issy-les-Moulineaux) ;
- 1 site au SIA à Bordeaux.

Les dépenses de fluides concernent l'électricité, le fioul, le gaz, l'eau et les carburants pour 1,800 M€.

Les autres dépenses immobilières sont constituées par les prestations de location, de nettoyage et de gardiennage et la maintenance des bâtiments (ascenseurs, onduleurs, extincteurs, autocom, climatisation/chauffage, portes automatiques et divers).

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les bâtiments sont propriété de l'État et leur état est satisfaisant.

L'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels

Elle est assurée par la direction de la technique et de l'innovation.

2,2 M€ en AE et 2,120 M€ en CP sont prévus au total pour le fonctionnement courant et recouvrent les domaines suivants :

1,2 M€ en AE et en CP sont prévus d'une part pour la location de lignes téléphoniques spécialisées pour la desserte des aéroports (0,250 M€), d'autre part pour la maintenance des logiciels opérationnels utilisés dans les approches ainsi que de l'avion Beech 200 utilisé pour la surveillance des aides radioélectriques isolés (VOR et ILS) (0,650 M€ en AE et 0,700 M€ en CP) et les dépenses informatiques (0,300 M€ en AE et 0,170 M€ en CP).

1 M€ en AE et en CP est prévu pour les frais de déplacement. La plupart des déplacements s'effectuent dans la journée que ce soit en avion ou en véhicule de service selon la destination.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,321 M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme. Elles s'élèvent pour cette action à **32,730 M€ en AE et en CP**.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits sont d'un montant de **40,900 M€ en AE et 36,100 M€ en CP**. Le détail des opérations est donné ci-après.

| ATC | Opération/ Services d'exploitation | AE (M€) | CP (M€) |
|------------------|--|---------------|---------------|
| AIS | Système AIS NOPIA | | 1,500 |
| Total AIS | | | 1,500 |
| ATM | CDM à CDG et DMAN | 1,600 | 1,100 |
| | Evolutions des systèmes ATM opérationnel | 1,000 | 0,450 |
| | Filets de sauvegarde et gestion de la sécurité | 0,400 | 0,700 |
| | MCOR systèmes ATM opérationnels | 2,000 | 1,800 |
| | Supervision | 0,500 | 0,400 |
| | VIGIE | 1,100 | 1,000 |
| | VigieStrips | 0,500 | 0,200 |
| Total ATM | | 7,100 | 5,650 |
| CNS | ASMGCS niveau 2 | 2,200 | 3,100 |
| | Calibration aides-radio | 1,000 | 0,900 |
| | Communications vocales | 3,200 | 3,000 |
| | Dossier Quart Nord Est | | 0,300 |
| | GNSS et RNAV | 0,400 | 0,700 |
| | Installations diverses | 0,900 | 0,300 |
| | Modernisation des stations Air/Sol | 1,500 | 1,350 |
| | RAIATEA | 0,200 | 0,200 |
| | Renouvellement ILS/DME | 3,000 | 2,600 |
| Total CNS | | 12,400 | 12,450 |

| ATC | Opération/ Services d'exploitation | AE (M€) | CP (M€) |
|----------------------|--|---------------|---------------|
| INFRA | Extension Le Bourget | | 1,000 |
| | Figari | 1,400 | 0,900 |
| | Nouveau Bloc Technique Beauvais | | 0,200 |
| | Nouveau Bloc Technique Pau | 5,000 | 3,050 |
| | Nouveau Bloc Technique Strasbourg | 5,500 | 1,300 |
| | Opérations locales des CRNA et du CESNAC | 8,700 | 7,300 |
| | Réhabilitation du CANA | | 1,350 |
| | Equipements techniques communs | 0,800 | 1,400 |
| Total INFRA | | 21,400 | 16,500 |
| Total général | | 40,900 | 36,100 |

ACTION n° 03 : Centres en route

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------|
| Autorisations d'engagement | | 336 032 000 | 336 032 000 |
| Crédits de paiement | | 316 086 000 | 316 086 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

| Unité de justification | Détail des postes | AE (M€) | CP (M€) |
|---|--|---------------|---------------|
| Total général des dépenses de fonctionnement | | 24,724 | 25,778 |
| Total Fonctionnement courant | | 19,321 | 20,305 |
| | Télécommunications | 6,965 | 6,965 |
| | Maintenance | 3,145 | 4,080 |
| | Informatique de gestion et bureautique | 2,356 | 3,141 |
| | Déplacements | 3,159 | 3,159 |
| | Autres charges de fonctionnements courants | 3,696 | 2,960 |
| Total dépenses immobilières | | 5,403 | 5,473 |
| | Fluides | 3,300 | 3,300 |
| | Entretien des bâtiments | 2,103 | 2,173 |

Les attributions de produits générées par la fourniture de prestations d'études, d'expertises et de recherches devraient contribuer à hauteur de 2 M€ au financement des dépenses de fonctionnement des services d'exploitation et de l'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels, qui se répartissent de la manière suivante.

Les services d'exploitation

L'action concerne les dépenses de fonctionnement opérationnel des cinq CRNA (nord, est, sud-est, sud-ouest, ouest) et du CESNAC. Elle concerne 2 994 agents.

Le montant des dépenses locales de fonctionnement est impacté par le caractère opérationnel des CRNA, qui fonctionnent 24h/24.

Il convient également de noter que les CRNA Nord, Ouest, Sud Est et Sud Ouest, implantés sur des sites communs avec d'autres services de la DGAC ou du ministère de la Défense, prennent en charge certaines dépenses pour l'ensemble du site, d'autres dépenses étant assumées par les autres services, dans le cadre de prestations croisées.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

14,320 M€ en AE et 14,604 M€ en CP sont prévus pour le fonctionnement courant. Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

0,865 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications. Il s'agit principalement des lignes non spécialisées qui représentent 2 633 postes fixes et 157 téléphones mobiles, répartis comme suit entre les centres :

| CENTRE | Postes fixes | Téléphones mobiles |
|--------------|--------------|--------------------|
| CRNA Nord | 277 | 29 |
| CRNA Est | 412 | 15 |
| CRNA SE | 700 | 41 |
| CRNA SO | 650 | 42 |
| CRNA O | 411 | 21 |
| CESNAC | 183 | 9 |
| TOTAL | 2 633 | 157 |

0,989 M€ en AE et 0,954 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance. Elles concernent la maintenance d'équipements opérationnels au bénéfice des centres en route (radars, la climatisation, sûreté des accès, matériel incendie, petits équipements).

1,156 M€ en AE et 2,141 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques. Ces dépenses concernent la maintenance de près de 1 508 terminaux fixes, 207 portables, 110 serveurs, 1682 connexions internet et 691 imprimantes, sont répartis comme suit :

| CENTRE | Terminaux fixes | Portables | Serveurs | Connexions internet | Imprimantes |
|--------------|-----------------|------------|------------|---------------------|--------------------|
| CRNA N | 300 | 50 | 15 | 250 | 100 + 33 en réseau |
| CRNA Est | 246 | 42 | 14 | 365 | 220 |
| CRNA SE | 302 | 27 | 10 | 302 | 115 |
| CRNA SO | 310 | 48 | 21 | 465 | 130+15 en réseau |
| CRNA O | 230 | 30 | 25 | 190 | 15+40 en réseau |
| CESNAC | 120 | 10 | 25 | 110 | 8 + 15 en réseau |
| Total | 1508 | 207 | 110 | 1682 | 691 |

2,559 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de déplacement.

Environ 8 000 missions sont effectuées par an. Le coût moyen d'une mission est de 340 €.

Les principales destinations sont Paris et Toulouse, et Bordeaux. La durée moyenne de ces déplacements varie de 1,5 à 4 jours selon le centre.

Ces déplacements sont effectués pour la plupart par avion via le marché de transport aérien.

Les missions de maintenance dans les radars monopulse ainsi que vers les services voisins sont effectuées en véhicule de service.

Les déplacements à l'étranger concernent principalement Bruxelles, Londres, Maastricht, ainsi que Madrid et Barcelone, Genève, Milan et Rome.

Les frais de changement de résidence concernent principalement les mutations d'agents vers l'outre-mer.

L'augmentation en nombre et en montant se justifie par la participation des services aux projets nationaux ERATO (prévoyant la suppression des strips papier et le changement de l'interface homme machine sur les positions de contrôle), OPERA et HARMONIE et européens (Blocs fonctionnels d'espace).

Autres charges de fonctionnement courant :

3,348 M€ en AE et 2,612 M€ en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant. Ce poste recouvre principalement les fournitures d'entretien et de petits équipements, fournitures administratives, abonnements et livres (plus de 61% du montant total), les prestations de services en matière d'entretien des véhicules, études, travaux d'impression, etc. (plus de 31% du montant total) et les dépenses de communication (7%).

5,403M€ en AE et 5,473 M€ en CP sont prévus sur le poste de dépenses immobilières, dont 2,103 M€ en AE et 2,173 M€ en CP pour l'entretien des bâtiments. La superficie bâtie des CRNA et du CESNAC est de 90 122 m2, répartis comme suit :

| CENTRE | Superficie bâtie en m2 |
|--------------|------------------------|
| CRNA Nord | 18 984 |
| CRNA Est | 21 600 |
| CRNA SE | 18 000 |
| CRNA SO | 13 600 |
| CRNA O | 13 638 |
| CESNAC | 4 300 |
| TOTAL | 90 122 |

Les superficies mentionnées comprennent la surface des bâtiments, y compris les stations radar, centrales électriques, centrales thermiques, hors parkings couverts ou extérieurs et espaces verts.

Les bâtiments sont propriété de l'État et leur état général est satisfaisant, même si ceux qui sont plus anciens (la construction du CRNA Nord a débuté peu avant les années 1960, celle du CRNA Est dans les années 1980) nécessitent un entretien soutenu : coût élevé et variable dans le temps des prestations d'entretien (changement de certains sols, travaux de peinture, étanchéité) et des mises aux normes.

Les bâtiments se complètent de parkings, d'espaces verts et restaurants administratifs dont l'entretien est parfois partagé avec d'autres services co-implantés.

Les dépenses de fluides sont composées de l'électricité, le fioul, le gaz, l'eau et les carburants. 3,3 M€ en AE et en CP sont prévus pour ce poste de dépenses.

Les autres dépenses immobilières sont constituées par les prestations de location, de nettoyage et de gardiennage, la maintenance des bâtiments (ascenseurs, onduleurs, extincteurs, autocom, climatisation/chauffage, portes automatiques et divers).

L'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels

Cette activité est assurée par la direction de la technique et de l'innovation ; **10,404 M€ en AE et 11,174 M€ en CP** sont prévus pour le fonctionnement courant.

Les principaux postes de dépenses sont :

- 6,100 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications. Il s'agit principalement de la location des liaisons téléphoniques spécialisées reliant les centres en route entre eux, avec les centres d'émission/réception pour les communications avec les aéronefs et avec l'étranger.

- 2,156 M€ en AE et 3,126 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance. Elles concernent le maintien en condition opérationnelle des logiciels des centres en route.

L'excédent en AE par rapport aux paiements prévus est destiné à titre couvrir les engagements pluriannuels.

- 1,200 M€ en AE et 1,000 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques. Ces dépenses concernent la maintenance de logiciels opérationnels utilisés dans les centres en route (CAUTRA, ARTEMIS) et le matériel de rechange pour calculateurs du centre de retransmission du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques.

- 0,6 M€ en AE et en CP est prévu pour les dépenses de déplacement.

La plupart des déplacements s'effectuent dans la journée que ce soit en avion ou en véhicule de service selon la destination.

Un effort est engagé sur ce poste depuis 2009 afin d'optimiser les déplacements et d'utiliser d'autres moyens de communication.

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Autres charges de fonctionnement courant :

- 0,348 M€ en AE et en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant Ce poste recouvre principalement les fournitures d'entretien et de petits équipements, ou d'études.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,250 M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme. Elles s'élèvent pour cette action à 201,158 M€ en AE et en CP.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits sont d'un montant de 109,900 M€ en AE et 88,900 M€ en CP. Le détail des opérations est donné ci-après.

| ATC | Opération/ Services d'exploitation | AE (M€) | CP (M€) |
|-------------------------------|--|----------------|---------------|
| ATM | 4-FLIGHT | 16,000 | 4,000 |
| | ACROPOLE | | 1,100 |
| | ARTAS | 0,500 | 0,900 |
| | COFLIGHT | | 13,200 |
| | COFLIGHT suivi | 1,500 | 0,900 |
| | Data Link | 6,000 | 2,700 |
| | ERATO Environnement Électronique | 12,700 | 17,100 |
| | Espace RP 2011 | 4,000 | 1,800 |
| | Evolutions des systèmes ATM opérationnel | 1,000 | 1,350 |
| | Filets de sauvegarde et gestion de la sécurité | 0,400 | 0,700 |
| | MCOR systèmes ATM opérationnels | 6,000 | 5,400 |
| | ODS Linux | | 0,900 |
| | R&D SESAR | 3,000 | 2,700 |
| | Supervision | 1,000 | 0,700 |
| | Task Force région parisienne | 0,800 | 1,500 |
| Total ATM | | 52,900 | 54,950 |
| CNS | Opérations locales des SNA et du SIA | 5,800 | 5,200 |
| | Communications vocales | 1,500 | 1,200 |
| | ISOCRATE | 15,900 | 12,600 |
| | Mode S | 6,500 | 6,800 |
| | Modernisation des stations Air/Sol | 1,500 | 1,800 |
| | Numérisation des liaisons de com vocales | 4,000 | 1,300 |
| | Renouvellement VOR/DME | 1,000 | 0,700 |
| | Surveillance | 3,300 | 2,200 |
| Télécommunications et réseaux | 3,400 | 2,250 | |
| Total CNS | | 42,900 | 34,050 |
| INFRA | OPERA | 1,500 | 1,400 |
| | CRNA SO Ph 2 | 0,300 | 2,000 |
| | Extension / rénovation Clim. CRNA E | 0,900 | 0,300 |
| | Extension du CRNA O | 14,900 | 0,300 |
| | Equipements techniques communs | 0,800 | |
| | Installations diverses | 0,900 | 0,300 |
| | Rénovation centrale énergie CRNA N | 0,100 | 0,900 |
| Total INFRA | | 19,400 | 5,200 |
| | Prévision Fond de concours | -5,300 | -5,300 |
| Total général | | 109,900 | 88,900 |

ACTION n° 04 : Exploitation du contrôle aérien outre-mer

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 16 672 000 | 16 672 000 |
| Crédits de paiement | | 24 798 000 | 24 798 000 |

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

Ces crédits sont d'un montant de **4,872 M€ en AE et 5,398 M€ en CP**.

| Unité de justification | Détail des postes | AE (M€) | CP (M€) |
|---|--|--------------|--------------|
| Total général des dépenses de fonctionnement | | 4,872 | 5,398 |
| Total Fonctionnement courant | | 3,692 | 4,458 |
| | Télécommunications | 0,415 | 0,765 |
| | Maintenance | 0,751 | 0,806 |
| | Informatique et gestion et bureautique | 1,239 | 0,880 |
| | Déplacements | 0,624 | 0,624 |
| | Autres charges de fonctionnement courant | 0,663 | 1,383 |
| Total dépenses immobilières | | 1,180 | 0,940 |
| | Fluides | 0,160 | 0,160 |
| | Entretien des bâtiments | 1,020 | 0,780 |

L'ensemble des coûts est d'une manière générale plus élevée qu'en métropole.

Ils se répartissent entre les services d'exploitation et l'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels de la manière suivante :

Les services d'exploitation

L'action 4 supporte les dépenses relatives à l'activité dépenses des 2 services de la navigation aérienne des Antilles Guyane et de l'Océan Indien et des 4 services de l'aviation civile situés en Polynésie française, en Nouvelle Calédonie, à Wallis et Futuna et à Saint Pierre et Miquelon. 501 agents sont concernés.

3,285 M€ en AE et 4 M€ en CP sont prévus pour le fonctionnement courant. Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

- 0,006 M€ en AE et 0,356 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications.

- 0,109 M€ en AE et 0,564 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance.

Un parc très important de matériel est à maintenir compte tenu de la dissémination des sites.

Les dépenses locales concernent essentiellement la maintenance des moyens radiobalisés (VOR, VOR DME, NDB), des ILS, des 5 tours de contrôle et des 13 antennes avancées.

- 1,000 M€ en AE et 0,800 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques.

- 0,500 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de déplacement.

Les déplacements s'effectuent par avion en métropole et localement (inter-Iles). Compte tenu de l'éloignement de la métropole et de l'éclatement des territoires, notamment en Polynésie, ce poste de dépenses est prépondérant.

- 0,490 M€ en AE et 0,840 M€ en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant. Ces dépenses couvrent principalement des prestations de service (76% du montant total et dans une proportion moindre (30%), des achats divers, le restant concernant la communication. A Dzaoudzi (SNA OI), les autres charges de fonctionnement courant intègrent aussi les taxes douanières sur les expéditions de colis.

- 1,180 M€ en AE et 0,940 M€ en CP sont prévus pour les dépenses immobilières.

Les dépenses de fluides sont composées de l'électricité, le fioul, le gaz, l'eau et les carburants.

Les autres dépenses immobilières sont constituées par les prestations de location, de nettoyage et de gardiennage, la maintenance des bâtiments (ascenseurs, onduleurs, extincteurs, autocom, climatisation/chauffage, portes automatiques et divers).

Elles concernent les dépenses liées aux bâtiments techniques et aux logements de fonction.

A noter que les conditions climatiques outre-mer induisent un vieillissement accéléré des matériaux (revêtements, peinture, toiture).

L'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels

Elle est assurée par la direction de la technique et de l'innovation.

1,587 M€ en AE et 1,398 M€ en CP sont prévus pour le fonctionnement courant. Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

- 0,409 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications.

- 0,642 M€ en AE et 0,242 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance.

Un parc très important de matériel est à maintenir compte tenu de la dissémination des sites.

Les dépenses locales concernent essentiellement la maintenance des liaisons spécialisées pour la desserte des centres de contrôle des départements et territoires d'outre-mer, la maintenance centralisée au niveau de la DTI d'équipements techniques.

- 0,239 M€ en AE et 0,080 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques. Ces dépenses correspondent pour l'essentiel aux redevances de location de liaisons numériques pour la desserte de l'outre-mer.

- 0,124 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de déplacement.

Les déplacements s'effectuent par avion en métropole et localement (inter-Iles). Ils concernent l'élaboration des spécifications avec les agents locaux, le suivi des installations en cours et la réception des équipements livrés par la DTI aux centres opérationnels.

- 0,173 M€ en AE et 0,543 M€ en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant. Ces dépenses couvrent principalement des prestations de service.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,008 M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme. Elles s'élèvent pour cette action à **0,592 M€ en AE et en CP**.

— DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits sont d'un montant de **11,200 M€ en AE** et **18,800 M€ en CP**. Le détail des opérations est donné ci-après.

| ATC | Opération/ Services d'exploitation | AE (M€) | CP (M€) |
|----------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|
| ATM | Modernisation SUR/ATM OM | 2,500 | 2,700 |
| | VIGIE | 0,400 | 0,400 |
| Total ATM | | 2,900 | 3,100 |
| CNS | Opérations locales des SAC et SEAC | 1,900 | 1,800 |
| | CARTOUM | 0,500 | 0,550 |
| | Installations diverses | 0,200 | 0,200 |
| | Modernisation des stations Air/Sol | 1,500 | 1,350 |
| | Renouvellement VOR/DME | 1,000 | 0,600 |
| Total CNS | | 5,100 | 4,500 |
| INFRA | Bâtiment direction Tontouta | 0,100 | 1,800 |
| | Nouvelle vigie Cayenne | 0,400 | 2,700 |
| | Opérations locales des SNA outre-mer | 2,000 | 1,800 |
| | Equipements techniques communs | 0,500 | |
| | NBT Pointe à Pitre | 0,200 | 4,900 |
| Total INFRA | | 3,200 | 11,200 |
| Total général | | 11,200 | 18,800 |

ACTION n° 05 : Ingénierie technique de la navigation aérienne

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 28 891 000 | 28 891 000 |
| Crédits de paiement | | 31 548 000 | 31 548 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

— ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

L'action 5 supporte les dépenses résultant de l'activité d'ingénierie de la Direction de la technique et de l'innovation, y compris pour partie, au bénéfice des services opérationnels.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

| Unité de justification | Détail des postes | AE (M€) | CP (M€) |
|---|--|---------------|---------------|
| Total général des dépenses de fonctionnement | | 20,190 | 21,447 |
| Total Fonctionnement courant (hors immobilier) | | 17,790 | 19,047 |
| | Télécommunications | 0,563 | 0,563 |
| | Maintenance | 11,233 | 12,599 |
| | Informatique et gestion et bureautique | 1,994 | 1,885 |
| | Déplacements | 1,000 | 1,000 |
| | Autres charges de fonctionnement courant | 3,000 | 3,000 |

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

| Unité de justification | Détail des postes | AE (M€) | CP (M€) |
|------------------------------------|-------------------------|--------------|--------------|
| Total dépenses immobilières | | 2,400 | 2,400 |
| | Fluides | 0,800 | 0,800 |
| | Entretien des bâtiments | 1,600 | 1,600 |

Les attributions de produits générées par la fourniture de prestations d'études, d'expertises et de recherches devraient contribuer à hauteur de 1,150 M€ au financement des dépenses de fonctionnement des services d'exploitation et de l'activité de recherche et équipement des systèmes opérationnels, qui se répartissent de la manière suivante.

17,790 M€ en AE et 19,047 M€ en CP sont prévus pour le fonctionnement courant. Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

- 0,563 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de télécommunications. Ces dépenses concernent essentiellement les locations de supports de télécommunications spécialisés pour satisfaire les besoins techniques spécifiques de la DTI, en particulier les supports utilisés pour les réseaux de tests des équipements avant leur vérification préalable aux livraisons sur site, et les dépenses de communications téléphoniques de bureau avec les contrats d'entretien des équipements téléphoniques. Le nombre de postes téléphoniques est d'environ 1700 dont 85 téléphones mobiles. Le coût global par poste est évalué à 135 € par an.

- 11,233 M€ en AE et 12,599 M€ en CP sont prévus pour les dépenses de maintenance. Ces dépenses concernent d'une part les matériels utilisés par la DTI pour ses besoins d'ingénierie et d'autre part les contrats de maintien en condition opérationnelle des matériels.

- 1,994 M€ en AE et 1,885 M€ en CP sont prévus pour les dépenses informatiques. Ces dépenses concernent la maintenance des logiciels et progiciels informatiques utilisés par la DTI pour les développements de systèmes opérationnels (Oracle, Ilog, IBM, Télélogic...), les contrats de maintenance des logiciels et systèmes informatiques non individualisables par centre opérationnel, l'info gérance système et l'info gérance génie logiciel.

- 1 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses de déplacement. L'ingénierie technique génère 4 800 missions/an en métropole dont 800 missions/an étranger et outre mer. A l'exception des missions outre-mer, imputées sur l'action n°4, les autres frais de déplacement sont tous imputés sur l'action ingénierie technique. Le coût moyen du déplacement est de 533 €.

Les modes de transport sont l'avion et la voiture de service à partir de Toulouse. Les principales destinations et motifs de déplacements sont Paris et région parisienne, Bruxelles, les CRNAs et SNAs, les usines des principaux fournisseurs en France et à l'étranger, les sièges des opérateurs de navigation aérienne des pays partenaires, la participation d'experts dans de nombreux groupes internationaux (EUROCONTROL, OACI, etc..). En effet, l'activité de la DTI comprend une part importante de missions d'expertise ou de R&D par exemple le compte d'EUROCONTROL ou pour l'exploitation d'EGNOS (PACF), ou encore pour la calibration des radiobalises des armées ou de pays étrangers. Ces prestations sont en général facturées au client sur la base des coûts complets issus de la comptabilité analytique, et représentent une part importante des frais de déplacements, facturés au coût réel.

- 3 M€ en AE et en CP sont prévus pour les autres charges de fonctionnement courant. Les achats divers (fournitures d'entretien et petits équipements, fournitures administratives, abonnements et livres) représentant près de 43% du montant total de ce poste, les prestations de service (entretien des véhicules, études, travaux d'impression etc..) 37%, les dépenses de communication 5%, la location de matériel 10%.

DÉPENSES IMMOBILIÈRES

2,400 M€ en AE et en CP sont prévus pour les dépenses immobilières.

Les dépenses de fluides sont composées de l'électricité, le fioul, le gaz, l'eau et les carburants.

Les autres dépenses immobilières sont constituées par les prestations de location, de nettoyage et de gardiennage, la maintenance des bâtiments (ascenseurs, onduleurs, extincteurs, autocom, climatisation/chauffage, portes automatiques et divers).

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,001 M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

0,200 M€ en AE et en CP sont prévus au titre des autres charges de gestion courante.

Ces dépenses qui se rapportent aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

0,300 M€ en AE et en CP sont prévus au titre du financement des intérêts moratoires.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits sont d'un montant de **8,200 M€ en AE et 9,600 M€ en CP**. Le détail des opérations est donné ci-après.

| ATC | Opération/ Services d'exploitation | AE (M€) | CP (M€) |
|----------------------|---|--------------|--------------|
| ATM | Evolution des systèmes ATM opérationnel | 3,400 | 5,400 |
| | MCOR systèmes ATM opérationnels | 3,500 | 3,150 |
| | Qualité – service | 0,400 | 0,300 |
| Total ATM | | 7,300 | 8,850 |
| INFRA | Energie – détection incendie | 2,500 | 2,250 |
| | Support centres | 0,600 | 0,500 |
| | Support DTI | 2,200 | 2,400 |
| Total INFRA | | 5,300 | 5,150 |
| | Prévision Fond de concours | -4,400 | -4,400 |
| Total général | | 8,200 | 9,600 |

ACTION n° 06 : Maintien des compétences de la navigation aérienne

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 24 837 000 | 24 837 000 |
| Crédits de paiement | | 22 997 000 | 22 997 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Cette action supporte les dépenses des services (y compris les frais de déplacement) liées au maintien des compétences, notamment celle à la langue anglaise qui constitue une composante essentielle du métier d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne.

19,041 M€ en AE et 18,501 M€ en CP sont prévus pour **les prestations de service** suivantes :

Maintien des compétences en langue anglaise (7,8 M€ en AE et en CP)

Elle fait notamment partie des exigences fixées par l'OACI en prévision des licences européennes de contrôle.

Des marchés ont été passés pour pratiquer l'anglais en cours individuels ou collectifs, soit localement, soit en stage d'immersion (Jersey, Angleterre, Ecosse, Pays de Galles, Cornouailles ; certains centres proposent également des stages à Malte ou aux Etats-Unis). Pour le maintien du niveau 4 en anglais (norme OACI), un stage tous les 3 ans est proposé aux agents concernés. Les 75 H de formation sur 3 ans pour maintenir le niveau 4 constituent un minimum. Pour les agents n'ayant pas atteint le niveau minimal requis, un complément de formations est prévu.

Elle constitue le poste majeur de dépenses pour cette action.

Maintien des compétences en informatique (technique et bureautique, 3 M€ en AE et en CP)

Les formations continues techniques, dispensées par l'Ecole Nationale de l'Aviation civile (ENAC) à Toulouse ou d'autres organismes concernent principalement les IESSA comme par exemple les formations sur les systèmes de conduite de vol et de météorologie aéronautique. Certains de ces stages sont indispensables pour l'obtention des qualifications statutaires dans ce corps. Elles peuvent également concerner les formations sur des matériels (« Telerad », « Schneider », « Alstom ») et être dispensées par les constructeurs.

Autres formations liées au maintien des compétences (5,854 M€ en AE et 5,314 M€ en CP)

Elles concernent les formations techniques (habilitation électrique, téléphonie, études de sécurité dans le cadre de la mise à niveau en systèmes de management de la sécurité), les formations propres à l'activité du contrôle aérien (prestations de pilotes écho-radar, testeurs, instructeur FSI), les formations tertiaires (conduite de projet, gestion du temps) et les dépenses d'entraînement aérien (13 heures annuelles par agent, pour un coût unitaire de 110 €/heure) qui sont assumées par les SNA au profit de tous les agents de la navigation aérienne susceptibles d'en bénéficier, quel que soit leur service d'appartenance (CRNA ou autre SNA notamment).

Frais de déplacements (2,387 M€ en AE et en CP)

Les déplacements sont en grande partie liés aux actions de maintien de compétences à l'ENAC à Toulouse. Ils sont majoritairement effectués en avion depuis la région parisienne, en voiture ou en train depuis les régions lyonnaise, marseillaise et bordelaise.

Les autres déplacements s'effectuent à destination de pays anglophones (GB, Irlande, Malte...) dans le cadre des stages en immersion pratiqués par les ICNA. Ce poste est en augmentation compte tenu de la formation anglaise nécessaire par la mise en place de la licence européenne de contrôle.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

0,035M€ en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme.

La contribution à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile correspond aux formations dispensées dans le cadre du maintien des compétences des agents des corps de techniques de la navigation aérienne, pour un montant de **1,360 M€ en AE et en CP**.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits sont d'un montant de **4,400 M€ en AE et 3,100 M€ en CP**. Ils correspondent aux opérations d'installation menées par la DTI.

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

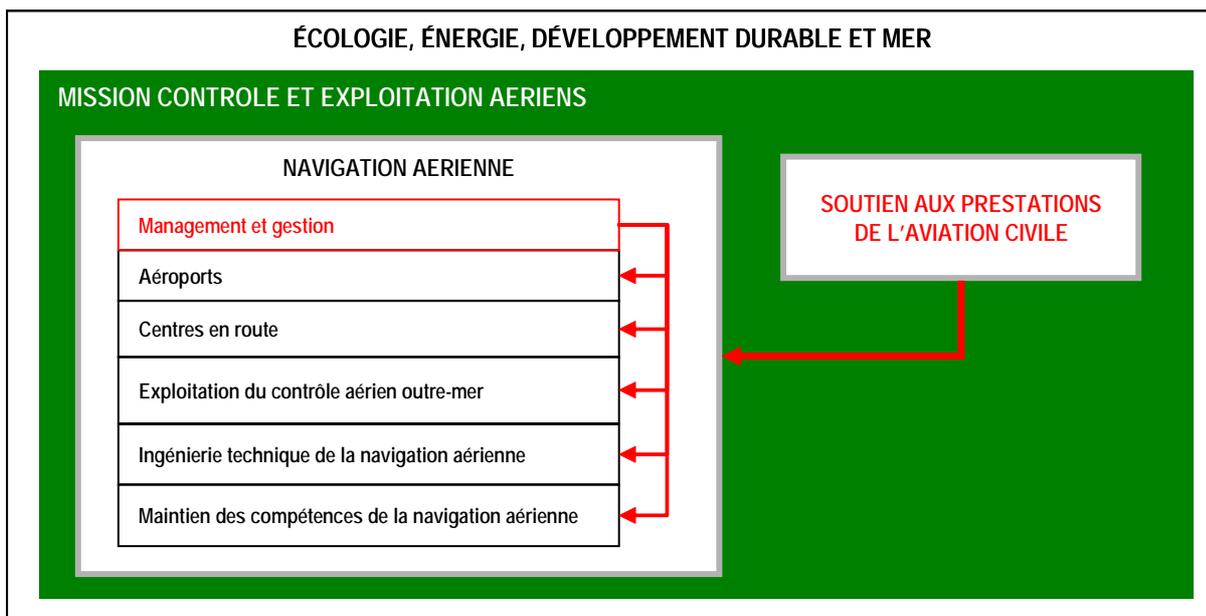
Avertissement

Sont décrites ici les dépenses prévisionnelles pour chaque action, après ventilation des crédits (comprenant autant que de besoin les évaluations de fonds de concours et attributions de produits) des actions de conduite, pilotage, soutien ou de services polyvalents vers les actions de politique publique. Cette description comporte trois volets : la cartographie des liens vers ou depuis les actions du programme, un tableau de synthèse et les commentaires explicatifs. Les données ont été élaborées par les ministères en charge des programmes, en concertation avec le ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

S'appuyant sur des principes et des méthodes définis au plan interministériel, la démarche pragmatique adoptée pour les projets de loi de finances précédents, faisant porter l'effort sur l'identification des enjeux pertinents en termes politiques et financiers, est reconduite et approfondie. L'analyse des coûts doit être envisagée comme une démarche progressive, dont la précision évoluera au fil des exercices, dès lors que les phases d'exécution permettront de valider les méthodes et de se référer à des données comptables.

SCHÉMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Ce schéma représente les liens entre les actions du programme et avec des actions d'autres programmes.



PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE

| Intitulé de l'action | PLF 2010 crédits directs (y.c. FDC et ADP) | Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence | | PLF 2010 après ventilation (y.c. FDC et ADP) | LFI 2009 après ventilation (y.c. FDC et ADP) |
|--|--|---|-----------------------|--|--|
| | | au sein du programme | entre programmes | | |
| Management et gestion | 13 812 000 | -13 812 000 | | 0 | 0 |
| Aéroports | 83 688 000 | +5 499 206 | +365 516 790 | +454 703 996 | +459 853 734 |
| Centres en route | 323 386 000 | +5 378 344 | +431 772 505 | +760 536 849 | +736 805 709 |
| Exploitation du contrôle aérien outre-mer | 24 948 000 | +773 159 | +51 108 005 | +76 829 164 | +78 651 689 |
| Ingénierie technique de la navigation aérienne | 37 098 000 | +1 053 985 | +75 740 548 | +113 892 533 | +106 043 335 |
| Maintien des compétences de la navigation aérienne | 22 997 000 | +1 107 306 | +77 795 004 | +101 899 310 | +96 147 053 |
| Total | 505 929 000 | 0 | +1 001 932 852 | 1 507 861 852 | 1 477 501 520 |

Navigation aérienne

Programme n° 612 | ANALYSE DES COÛTS

| | |
|--|----------------|
| Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes | -1 001 932 852 |
| Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | -1 001 932 852 |

OBSERVATIONS**FONCTIONS DE SOUTIEN DU PROGRAMME**

L'action « Management et gestion » porte les crédits de soutien (hors crédits de personnel) du programme « Navigation aérienne » et, à ce titre, se déverse en totalité sur les autres actions de politiques du programme. Les crédits inscrits dans cette action relèvent du fonctionnement du programme dans lequel on trouve, notamment, les frais de déplacement, l'entretien immobilier et la maintenance informatique ainsi que les liaisons téléphoniques.

Les crédits de l'action « Management et gestion » se déversent sur les autres actions du programme au prorata des ETP de chacune d'elles.

VENTILATION DES CREDITS EN PROVENANCE DU PROGRAMME « SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE »

Les actions de politiques du programme « Navigation aérienne » reçoivent par ailleurs des crédits de soutien du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » selon les clés suivantes :

- au prorata des ETP (des actions de politiques) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- au prorata des crédits de fonctionnement (des actions de politiques) pour l'action « Logistique » et l'action « Affaires financières ».

PROGRAMME 614

PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

MINISTRE CONCERNÉ : JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

| | |
|---|-----|
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 116 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 119 |
| Présentation du programme et des actions | 125 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 133 |
| Justification au premier euro | 139 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 154 |

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET 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 lorsque 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 qui permette de concilier ce développement avec la protection de l'environnement. Ces exigences réglementaires reprennent les normes de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sont, de plus en plus, d'origine communautaire.

La stratégie du programme vise, en premier lieu, à poursuivre les efforts réalisés pour **faire progresser, grâce à une démarche prospective et aux actions de contrôle et de surveillance, la sécurité et la sûreté du transport aérien** et demeurer ainsi une référence européenne dans ces domaines.

À cette fin, la fiabilité et l'efficacité des méthodes de contrôle devront faire l'objet d'une amélioration continue, en exploitant les synergies permises par le regroupement des activités de surveillance et certification au sein de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC). Par ailleurs, des mécanismes d'évaluation des risques permettant de définir les priorités d'action devront être développés. Dans cet esprit, les acteurs du programme « Transports aériens, surveillance et certification » veilleront à promouvoir la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité au sein des opérateurs français et au sein de la DGAC, dans le cadre de la définition d'un « programme de sécurité de l'État (PSE) », comme préconisé par l'OACI. Une pression directe sur les opérateurs étrangers desservant le territoire français sera maintenue comme les années précédentes et les initiatives européennes et internationales de promotion de la sécurité seront continuellement soutenues.

Sur le plan de la sécurité, la DGAC s'emploiera à construire et à franchir des étapes majeures dans la mise en œuvre du Ciel unique européen, à la suite de l'adoption du 2ème paquet « ciel unique » en 2009. Elle finalisera avec les autorités civiles et militaires d'Allemagne, de Suisse, de Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg, les accords nécessaires à la réalisation d'un bloc d'espace aérien fonctionnel couvrant les six États, permettant leur signature en 2010. Elle s'impliquera dans la phase de développement du programme européen SESAR pour la modernisation des systèmes de navigation aérienne. Au plan national, elle mettra en œuvre un nouveau système de régulation économique des services de la navigation aérienne fondé sur l'amélioration des performances, qui doit être adopté en 2009. L'Aviation civile française contribuera à la mise au point et à l'adoption des nouveaux règlements communautaires de mise en œuvre relatifs à la formation et aux licences de pilotes ainsi qu'à l'exploitation des aéronefs et aux règles de sécurité des aéroports et de la navigation aérienne, et préparera, en relation avec les usagers, leur application. La DGAC oeuvrera aux débats sur l'extension des compétences de l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux règles de sécurité des aéroports et de la navigation aérienne.

En matière de sûreté, les actions dans le cadre du programme budgétaire s'inscriront dans une recherche permanente de cohérence et d'efficacité au sein de la chaîne de contrôle et de surveillance des services de l'État, en mettant en avant le savoir-faire de la DGAC en matière de vérification *a priori* de la capacité des acteurs à assumer leurs responsabilités (instruction des agréments). L'entrée en vigueur du nouveau règlement cadre européen en matière de sûreté aérienne sera l'occasion d'une mise en conformité de la réglementation nationale, travail qui verra son achèvement en 2010. La DGAC poursuivra également la mise en œuvre de son plan de contrôle trisannuel 2008-2010 en matière de sûreté, notamment en ce qui concerne les audits des aéroports nationaux ainsi que les approbations des programmes de sûreté des entreprises de transport aérien et des exploitants d'aérodrome. En outre, la DGAC poursuivra sa participation au programme interministériel relatif à la caractérisation et à la détection des explosifs. Enfin, la nouvelle application de gestion des habilitations des titres de circulation et des badges pour l'accès à la zone réservée des aéroports devrait être déployée à la fin de l'année 2010. Assurant le soutien de la gendarmerie des

transports aériens (GTA) qui joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile, la DGAC assurera outre le fonctionnement de cette force le financement des infrastructures et notamment la reconstruction de casernement et de logements sur la plate-forme d'Orly.

Au titre de la politique de sécurité des vols, les enquêtes sur les accidents et les incidents de l'aviation civile visent à prévenir les accidents aériens. Elles doivent déterminer, dans les délais les plus courts possibles, les causes d'accidents et d'incidents d'aviation civile et établir le cas échéant des recommandations ciblées, à l'intention des acteurs du milieu aéronautique, visant à corriger les dysfonctionnements et à supprimer les risques détectés. La célérité avec laquelle est réalisée l'analyse des causes d'accident et de leur interaction constitue un élément déterminant de la prévention des dommages.

Le deuxième axe de la stratégie du programme vise à **faire du développement durable une priorité des acteurs du monde aéronautique**, afin que la croissance du transport aérien s'inscrive dans un cadre plus respectueux de l'environnement, ce qui inclut la réduction des nuisances sonores subies par les riverains, la baisse de la pollution de l'air autour des aéroports et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour atteindre cet objectif, le programme porte des actions visant d'une part à s'impliquer concrètement sur le terrain et, d'autre part, à faire progresser la réglementation environnementale du secteur aérien. Ainsi pour 2010, le suivi des engagements des acteurs du transport aérien à la suite du Grenelle de l'Environnement sera poursuivi, malgré le contexte de crise présent en 2009. Sur le plan local, la réalisation de nouveaux plans d'exposition au bruit sera programmée, les efforts en matière d'insonorisation seront renforcés, l'importance de la concertation au niveau local sera réaffirmée. En matière de changement climatique, la directive 2008/101/CE intégrant les activités aériennes dans le système communautaire d'échanges des quotas d'émission des gaz à effet de serre sera transposée en droit interne et le dispositif opérationnel de suivi et d'application de cette directive sera mis en place au sein de la DGAC. Enfin, un concessionnaire devrait être désigné pour gérer l'aéroport de Nantes et construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Le troisième axe de la stratégie du programme est d'**assurer le respect d'un cadre concurrentiel équitable pour le transport aérien**.

La mise en œuvre de la réforme profonde de la gestion des aéroports français décidée par le Parlement en 2005 devrait se poursuivre en 2010 avec l'incitation à la création de nouvelles sociétés de gestion des grands aéroports régionaux. Il conviendra également de donner à ces sociétés, ainsi qu'il a été fait pour Aéroports de Paris avec la signature d'un contrat de régulation économique et dans le respect de la réglementation communautaire adoptée en 2008, les moyens de moderniser leur gestion pour la rendre à la fois plus souple et plus exigeante et responsable, sur une base pluriannuelle, en intégrant des objectifs dans les domaines de la qualité de service et du développement durable. Enfin, en ce qui concerne la société Aéroports de Paris (ADP), l'année 2010 sera consacrée à la préparation du second contrat de régulation économique portant sur la période 2011-2016.

S'agissant des transporteurs aériens, le programme veille, par l'intermédiaire de l'attribution de licences d'exploitation et d'un suivi des garanties financières, à prévenir les faillites des transporteurs, toujours préjudiciables aux passagers, à assurer une concurrence loyale entre transporteurs desservant la France, et à défendre l'essor des transporteurs français à l'international. A cet égard en 2010, l'administration française continuera à participer activement aux négociations d'accords aériens entre l'Union européenne et les pays tiers, notamment les Etats-Unis, en vue de la conclusion d'un accord de deuxième phase (après celui entré en vigueur en 2008).

Enfin, le programme vise à jouer un rôle toujours très soutenu de protection vis-à-vis des consommateurs. A cet égard un texte législatif destiné à mettre en œuvre en droit interne les dispositions d'un règlement communautaire est en cours d'examen par le Parlement. Ce texte permettra de veiller au respect des droits des passagers en matière d'indemnisation et d'assistance, en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 **Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile**

INDICATEUR 1.1 Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée

INDICATEUR 1.2 Présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation

INDICATEUR 1.3 Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

OBJECTIF 2 **Renforcer les contrôles effectués sur les compagnies étrangères**

INDICATEUR 2.1 Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles

OBJECTIF 3 **Limiter les impacts environnementaux du transport aérien**

INDICATEUR 3.1 Respect de la réglementation environnementale

OBJECTIF 4 **Assurer le respect d'un cadre concurrentiel équitable pour le transport aérien**

INDICATEUR 4.1 Taux annuel de récurrence des transporteurs aériens dont le comportement a fait l'objet d'une mise en demeure à la suite d'infractions à la réglementation relative au transport aérien (hors réglementation technique et environnementale)

INDICATEUR 4.2 Rapidité de traitement des réclamations des clients du transport aérien

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|-------------------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 01 | Développement durable et régulation | 20 886 000 | 7 891 000 | 28 777 000 | 40 000 |
| 02 | Contrôles opérationnels | 11 845 000 | 3 752 000 | 15 597 000 | 4 010 000 |
| 03 | Soutien opérationnel | 7 208 000 | 2 161 000 | 9 369 000 | 200 000 |
| 04 | Enquêtes de sécurité aérienne | 2 256 000 | 620 000 | 2 876 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 42 195 000 | 14 424 000 | 56 619 000 | 4 250 000 |

2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|-------------------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 01 | Développement durable et régulation | 20 805 000 | 7 551 000 | 28 356 000 | 40 000 |
| 02 | Contrôles opérationnels | 11 765 000 | 4 259 000 | 16 024 000 | 4 010 000 |
| 03 | Soutien opérationnel | 6 769 000 | 7 041 000 | 13 810 000 | 200 000 |
| 04 | Enquêtes de sécurité aérienne | 3 066 000 | 620 000 | 3 686 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 42 405 000 | 19 471 000 | 61 876 000 | 4 250 000 |

Transports aériens, surveillance et certification

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Développement durable et régulation

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 13 027 000 | 13 378 000 | 7 392 000 | 7 506 000 |
| Services extérieurs | 7 329 000 | 8 058 956 | 8 169 000 | 8 029 000 |
| Autres services extérieurs | 800 000 | 800 000 | 2 450 000 | 2 395 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 467 000 | 467 000 | 607 000 | 607 000 |
| Autres charges de gestion courante | 1 339 000 | 1 339 000 | 2 265 000 | 2 265 000 |
| Charges exceptionnelles | | | 3 000 | 3 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 22 962 000 | 24 042 956 | 20 886 000 | 20 805 000 |
| FDC et ADP prévus | | | 40 000 | 40 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 22 962 000 | 24 042 956 | 20 926 000 | 20 845 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 9 033 000 | 7 224 000 | 7 891 000 | 7 551 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 9 033 000 | 7 224 000 | 7 891 000 | 7 551 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 9 033 000 | 7 224 000 | 7 891 000 | 7 551 000 |

ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 3 670 000 | 3 670 000 | 2 091 000 | 1 870 000 |
| Services extérieurs | 600 000 | 640 000 | 483 000 | 624 000 |
| Autres services extérieurs | 6 590 000 | 6 590 000 | 6 604 000 | 6 604 000 |
| Autres charges de gestion courante | | | 1 900 000 | 1 900 000 |
| Charges exceptionnelles | 440 000 | 440 000 | 767 000 | 767 000 |
| Dotations aux provisions | 250 000 | 250 000 | | |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 11 550 000 | 11 590 000 | 11 845 000 | 11 765 000 |
| FDC et ADP prévus | 4 600 000 | 4 600 000 | 4 010 000 | 4 010 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 16 150 000 | 16 190 000 | 15 855 000 | 15 775 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 6 140 000 | 5 150 000 | 3 752 000 | 4 259 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 6 140 000 | 5 150 000 | 3 752 000 | 4 259 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 6 140 000 | 5 150 000 | 3 752 000 | 4 259 000 |

Transports aériens, surveillance et certification

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

ACTION n° 03 : Soutien opérationnel
SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 3 566 000 | 3 486 000 | 2 500 000 | 2 321 000 |
| Services extérieurs | 3 600 000 | 3 565 000 | 1 800 000 | 1 540 000 |
| Autres services extérieurs | 5 075 000 | 4 833 000 | 2 600 000 | 2 600 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 305 000 | 299 000 | 293 000 | 293 000 |
| Autres charges de gestion courante | 5 582 000 | 4 660 000 | | |
| Charges exceptionnelles | 15 000 | 15 000 | 15 000 | 15 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 18 143 000 | 16 858 000 | 7 208 000 | 6 769 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 18 143 000 | 16 858 000 | 7 208 000 | 6 769 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 2 380 000 | 9 645 427 | 2 161 000 | 7 041 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 2 380 000 | 9 645 427 | 2 161 000 | 7 041 000 |
| FDC et ADP prévus | | | 200 000 | 200 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 2 380 000 | 9 645 427 | 2 361 000 | 7 241 000 |

ACTION n° 04 : Enquêtes de sécurité aérienne

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 3 881 000 | 3 251 000 | 776 270 | 718 000 |
| Services extérieurs | | | 437 730 | 515 000 |
| Autres services extérieurs | | | 973 000 | 1 764 000 |
| Autres charges de gestion courante | | | 69 000 | 69 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 3 881 000 | 3 251 000 | 2 256 000 | 3 066 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 3 881 000 | 3 251 000 | 2 256 000 | 3 066 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 610 000 | 610 000 | 620 000 | 620 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 610 000 | 610 000 | 620 000 | 620 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 610 000 | 610 000 | 620 000 | 620 000 |

Transports aériens, surveillance et certification

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|---|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Achats | 24 144 000 | 12 759 270 | 23 785 000 | 12 415 000 |
| Services extérieurs | 11 529 000 | 10 889 730 | 12 263 956 | 10 708 000 |
| Autres services extérieurs | 12 465 000 | 12 627 000 | 12 223 000 | 13 363 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 772 000 | 900 000 | 766 000 | 900 000 |
| Autres charges de gestion courante | 6 921 000 | 4 234 000 | 5 999 000 | 4 234 000 |
| Charges exceptionnelles | 455 000 | 785 000 | 455 000 | 785 000 |
| Dotations aux provisions | 250 000 | | 250 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 56 536 000 | 42 195 000 | 55 741 956 | 42 405 000 |
| FDC et ADP prévus | 4 600 000 | 4 050 000 | 4 600 000 | 4 050 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 61 136 000 | 46 245 000 | 60 341 956 | 46 455 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

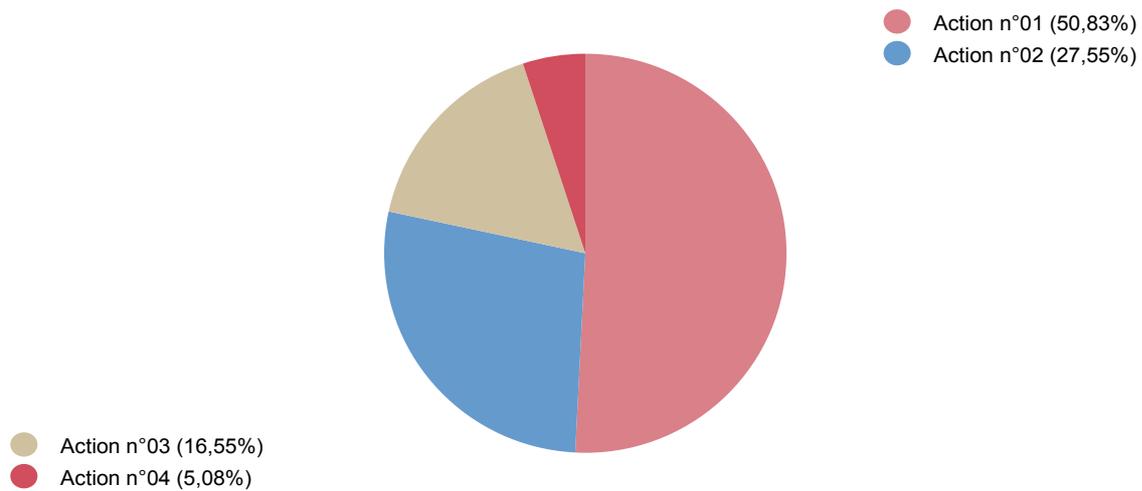
| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|--|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Acquisition d'immobilisations | 18 163 000 | 14 424 000 | 22 629 427 | 19 471 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 18 163 000 | 14 424 000 | 22 629 427 | 19 471 000 |
| FDC et ADP prévus | | 200 000 | | 200 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP | 18 163 000 | 14 624 000 | 22 629 427 | 19 671 000 |

PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

| Numéro et intitulé de l'action | | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|---------------------|
| 01 | Développement durable et régulation | 28 777 000 | 28 356 000 |
| 02 | Contrôles opérationnels | 15 597 000 | 16 024 000 |
| 03 | Soutien opérationnel | 9 369 000 | 13 810 000 |
| 04 | Enquêtes de sécurité aérienne | 2 876 000 | 3 686 000 |
| Total | | 56 619 000 | 61 876 000 |

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2010



PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme « Transports aériens, Surveillance et certification » couvre, au sein de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), les actions exercées par :

- la direction du transport aérien (DTA) qui a pour mission de préparer les orientations stratégiques de l'État en matière d'aviation civile en élaborant le cadre institutionnel, réglementaire et économique du secteur, dans le respect des principes du développement durable ;
- la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) service à compétence nationale couvrant l'ensemble des activités de surveillance et de certification des opérateurs du secteur aérien.

Chargée de proposer les orientations stratégiques propres à assurer le développement du transport aérien en préservant le cadre de vie des citoyens, la DGAC, dans la lignée du Grenelle de l'environnement, a placé le développement durable au cœur de son action. Réduction des nuisances sonores subies par les riverains, baisse de la pollution de l'air autour des aéroports, réduction des émissions de gaz à effet de serre sont autant de préoccupations qui guident l'action de la DGAC.

Régulatrice du marché du transport aérien, la DGAC veille à la mise en place d'un cadre harmonieux et équilibré pour le développement de l'ensemble des partenaires du transport aérien : transporteurs, aéroports, constructeurs, passagers.

Afin d'assurer pleinement son rôle de régulateur, elle mène une réflexion stratégique et prospective sur les facteurs majeurs d'évolution du secteur à partir de l'observation du marché, d'enquêtes et d'études économiques.

Responsable de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, la DGAC veille à leur maintien au plus haut niveau et adapte en permanence sa réglementation, ses procédures, ses méthodes de contrôle et de surveillance aux évolutions de la réglementation, des pratiques et des procédures définies par les normes internationales. Dans un souci de démarche cohérente, elle régit également le dispositif appliqué par l'ensemble des professionnels du secteur pour garantir la sûreté et la sécurité des aéroports et des opérations aériennes.

La DTA participe à l'activité de la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) en finançant les dépenses, de casernement, de fonctionnement courant et de formation des gendarmes.

Ayant l'ambition d'être une référence dans ces domaines et de permettre à la France de promouvoir la sécurité et la sûreté du transport aérien à l'échelle européenne et mondiale, la DGAC entretient des échanges permanents avec la communauté internationale. Elle s'attache d'une part à être force de propositions pour les évolutions nécessaires des règles et des institutions internationales, et, d'autre part à démontrer la conformité des autorités françaises aux standards requis lors des audits effectués notamment par l'Union européenne ou l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle contribue à la mise en place du Ciel unique européen et gère l'espace aérien en adaptant en permanence la réglementation relative à la circulation aérienne, aux services de navigation et aux espaces aériens.

Enfin, elle entretient des relations avec les autorités étrangères et négocie des accords de coopération.

L'environnement

La DGAC travaille en coopération avec les acteurs institutionnels, économiques et industriels de l'aéronautique civile. Elle est en contact permanent avec les acteurs européens et internationaux, les autres administrations et les collectivités territoriales sur les sujets ayant trait à la sécurité et à la sûreté.

Les acteurs et le pilotage

Les politiques mises en œuvre dans le programme, sous la responsabilité du directeur général de l'aviation civile, sont assurées essentiellement par la direction du transport aérien (DTA) et la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), avec l'appui du service technique de l'aviation civile (STAC).

La structuration en actions

Le programme est constitué de quatre actions suite à la mesure de transfert de certaines activités de l'État en matière d'aviation civile en provenance du budget général et du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » à compter du 1er janvier 2009, qui ont été regroupées sur ce programme dans un souci de cohérence, de meilleure lisibilité budgétaire et d'efficacité opérationnelle. Ces activités transférées sont mises en œuvre dans le cadre des actions « Développement durable et régulation », « Soutien opérationnel » et « Enquêtes de sécurité aérienne ». La création de l'action « Soutien opérationnel » se justifie en outre par la transformation de l'Autorité de surveillance, au 1er janvier 2009, en un service à compétence nationale (direction de la sécurité de l'aviation civile) désormais chargé du support de son échelon opérationnel. Enfin, l'action « Contrôles opérationnels » est conservée.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Développement durable et régulation
- ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels
- ACTION n° 03 : Soutien opérationnel
- ACTION n° 04 : Enquêtes de sécurité aérienne

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

50,8 %

Développement durable et régulation



Le rôle de la DGAC au titre de cette action s'exerce dans quatre domaines :

1) Le développement durable

Le Grenelle de l'environnement a joué un rôle d'accélérateur dans la concrétisation de nombre de chantiers destinés à limiter les impacts environnementaux du transport aérien. En janvier 2008, les acteurs du transport aérien avaient signé une convention traduisant l'engagement de toute la filière pour le développement durable du transport aérien. Des objectifs forts et concrets avaient été fixés : réduction du bruit et des émissions gazeuses polluantes à la source, financement accru de l'insonorisation, trajectoires plus courtes et plus hautes à l'approche des aéroports, poursuite de la modernisation des aéroports et des matériels aéroportuaires. La DGAC conduit de nombreuses actions et études pour favoriser l'atteinte de ces objectifs. Elle joue un rôle central dans l'intégration de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas d'émissions (ETS) qui entrera en vigueur en 2012 et accroît ses efforts dans les domaines de la surveillance de la qualité de l'air local et de la qualité des eaux et des sols. Elle assure un important travail d'écoute, de concertation et d'information en direction du grand public. Pour mieux se préparer aux enjeux futurs du développement durable, elle poursuit ses efforts en matière de recherche environnementale et s'implique dans des projets majeurs pour l'avenir du transport aérien.

2) La régulation économique et le soutien à la construction aéronautique

Attentive à la mise en place d'un cadre harmonieux et équilibré pour le développement de l'ensemble des partenaires du transport aérien en France, la DGAC prépare l'évolution du secteur en définissant les droits et devoirs de chacun, dans un esprit de concertation permanent.

C'est ainsi que la DGAC est l'interlocuteur, en matière économique, juridique et sociale :

- des aéroports :

- elle soutient le développement des infrastructures aéroportuaires dans une optique de développement durable et d'aménagement équilibré du territoire ;
- elle planifie, suit, réalise des études d'impact des grands projets d'infrastructures aéroportuaires ;
- elle suit l'exploitation des aéroports et réalise des études économiques ;
- elle gère les capacités aéroportuaires, elle élabore le cadre économique de gestion des aéroports ;
- elle élabore la réglementation en matière de création, gestion, fermeture d'aéroports.

- des compagnies aériennes :

- elle s'assure de la santé financière des transporteurs aériens français ;
- elle contribue à une desserte harmonieuse du territoire national ;
- elle crée un cadre juridique propice au développement des services aériens internationaux ;
- elle garantit les droits des propriétaires d'aéronefs via le registre d'immatriculation des aéronefs français.

- des salariés du transport aérien :

- elle gère le droit du travail, les conditions de travail et la protection sociale des salariés ;
- elle adapte en permanence la réglementation du travail ;
- elle développe le dialogue social ;
- elle définit la politique de l'emploi et de la formation professionnelle.

- des passagers :

- elle développe les droits des passagers aériens et leur information ;
- elle impulse la réglementation et les politiques relatives à l'amélioration des services rendus aux usagers ;

- elle impulse la réglementation et la politique relatives à la responsabilité et aux assurances des compagnies aériennes et exploitants d'aéroports ;
- elle traite les réclamations des passagers.

Afin d'assurer pleinement son rôle de régulateur, elle mène une réflexion stratégique et prospective sur les facteurs majeurs d'évolution du secteur à partir de l'observation du marché, d'enquêtes et d'études économiques.

La DGAC a aussi pour mission d'animer le soutien à la construction aéronautique pour favoriser l'essor d'une industrie compétitive en mesure de répondre aux exigences du développement d'un transport aérien durable, en veillant à la pérennité d'une chaîne de fournisseurs complète et robuste sur le territoire national.

3) la sûreté

En matière de sûreté, l'action a pour objectif de protéger l'aviation civile contre tous les actes malveillants, notamment les actes de terrorisme. Elle participe à la coordination interministérielle et à la définition de la doctrine d'emploi de la gendarmerie des transports aériens (GTA). L'action retrace les dépenses de casernement, de fonctionnement courant, et de formation de la GTA nécessaires à l'exécution des missions effectuées au profit de l'aviation civile.

Elle finance également des actions en matière de recherche pour améliorer le cadre réglementaire de la sûreté du transport aérien. Les priorités de la DTA sont, en matière de sûreté, d'harmoniser la réglementation française avec la réglementation européenne et d'améliorer la conformité des installations avec la réglementation européenne.

4) la stratégie internationale et la coopération

La DGAC a pour objectif dans ce domaine de faire valoir les positions françaises et de promouvoir le savoir-faire français à l'international. Pour remplir ses missions, la DGAC participe aux travaux des instances européennes et internationales :

- l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui a prévu un vaste programme d'audit des États membres pour vérifier la conformité des règlements nationaux aux annexes de l'OACI ;
- l'Union européenne, qui détient des compétences réglementaires dans le domaine de l'aviation civile et qui développe actuellement ces champs de compétence en matière de contrôle aérien avec les règlements « ciel unique » et en matière de conception, de construction et d'entretien des aéronefs avec la mise en place de l'agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) ;
- l'organisation Eurocontrol qui reçoit en particulier des mandats de la Commission européenne pour établir les règles de mise en œuvre des règlements « ciel unique » ;
- la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) pour son rôle de proposition et d'impulsion de nouvelles réglementations notamment dans le domaine de la sûreté.

Elle contribue à la politique communautaire du transport aérien (Ciel unique, etc.), entretient des relations avec les autorités étrangères, négocie des accords de coopération et fournit une assistance technique aux pays demandeurs. Elle gère la présence de personnels DGAC dans les missions économiques, les instances européennes et internationales.

Le cadre réglementaire de l'action

Le cadre réglementaire national pour le transport aérien est essentiellement constitué du livre III du code de l'aviation civile. Le cadre national relatif à la gestion des aéroports est quant à lui essentiellement constitué du livre II du code de l'aviation civile, de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 sur les libertés et les responsabilités locales et de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports. La taxe d'aéroport est pour sa part régie par l'article 1609 quater du code général des impôts.

Activité internationale par essence, le transport aérien est régi de longue date par des conventions internationales, notamment la convention de Chicago du 7 décembre 1944, la convention de Montréal de 1999 qui remplace progressivement la convention de Varsovie de 1929, en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs vis-à-vis de leurs clients, et la convention de Rome de 1952, non ratifiée par la France, qui comprend des dispositions relatives à la protection des personnes et des biens privés, et qui est en cours de modernisation.

Le cadre européen est constitué du règlement fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et de la directive relative à l'assistance en escale. Il est aussi

constitué des règlements communautaires dits du « troisième paquet de libéralisation du transport aérien », entrés en vigueur le 1er janvier 1993 et relatifs à l'accès à la profession de transporteur aérien, à l'exploitation des liaisons aériennes intra-communautaires, à la liberté tarifaire et à l'application des règles de concurrence dans le secteur du transport aérien. Plus récemment, à la suite d'arrêts de la Cour Européenne de Justice du 5 novembre 2002, le cadre communautaire s'est enrichi de mandats de négociation entre la Communauté et des États tiers tels que les États-Unis d'Amérique, ainsi que d'un règlement encadrant la négociation et la mise en place des accords bilatéraux de services aériens.

Le transport aérien est également régi par des textes communautaires relatifs à la protection des clients, tels que ceux sur les systèmes informatisés de réservation, la surréservation, le régime de responsabilité des transporteurs. D'autres textes sont en préparation, sur le contrat de transport ou le transport des personnes handicapées par exemple.

Le cadre organisationnel de l'action

Cette action est principalement menée par la direction du transport aérien (DTA), en coordination avec les échelons opérationnels de l'aviation civile et le STAC.

Ses principaux partenaires sont les exploitants d'aéroports, les autorités et collectivités locales, les fournisseurs de services en escale, les transporteurs aériens et les organisations syndicales.

La DTA entretient également des relations suivies avec ses partenaires institutionnels étrangers.

ACTION n° 02

Contrôles opérationnels

27,5 %



L'action « Contrôles opérationnels » retrace les activités exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Elle regroupe les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires à l'exercice des tâches des personnels directement impliqués dans les actions de contrôles, ainsi que le développement de méthodes et d'outils de contrôle propres aux métiers de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

De manière à maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau, les contrôles s'exercent, dans une démarche cohérente, sur l'ensemble des acteurs de l'aviation civile pour s'assurer du respect des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables dans le domaine de la sécurité et de la sûreté et sont adaptés en permanence aux évolutions de la réglementation, des pratiques et des procédures définies essentiellement dans un cadre international.

La DGAC a l'ambition d'être une référence européenne en matière de sécurité et de permettre à la France de promouvoir la sécurité du transport aérien à l'échelle européenne et mondiale. Les échanges avec la communauté internationale sont donc capitaux, et la DGAC s'attache d'une part à être force de propositions pour les évolutions nécessaires des règles au sein des institutions internationales, et, d'autre part à démontrer la conformité des autorités françaises aux standards requis lors des audits effectués notamment par l'Union européenne ou l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les partenaires de l'action

La DGAC travaille en coopération avec les acteurs institutionnels, économiques et industriels de l'aéronautique civile. Elle est en contact permanent avec les acteurs européens et internationaux et les autres administrations sur les sujets ayant trait à la sécurité et à la sûreté. Elle veille aux évolutions et aux attentes de l'aviation civile grâce à un système d'assurance de la qualité et à un système performant de retour d'expérience. Elle adapte en permanence ses méthodes de contrôle et s'attache à maintenir un haut niveau de compétence technique de ses personnels.

Le cadre réglementaire de l'action

L'action est soumise à l'ensemble du corpus juridique en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile (règlements communautaires, code de l'aviation civile, normes de l'OACI) et à la réglementation relative aux achats publics.

Le cadre organisationnel de l'action

Cette action est conduite par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) qui est en charge de la définition des méthodes et de la vérification de leur application, en s'appuyant sur l'expertise des services déconcentrés de la DGAC en métropole et outre mer, l'organisme de contrôle en vol (OCV) et le STAC, ce qui implique une forte coopération et coordination avec ces entités.

L'action repose également sur :

- le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile qui est un partenaire essentiel du système de retour d'expérience ;
- le secrétariat général de la DGAC, le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) et l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) pour les prestations relatives aux compétences des personnels ;
- le centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau informatique de gestion pour les équipements en informatique, l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

ACTION n° 03
Soutien opérationnel

16,5 %



L'action regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au support des missions accomplies par l'échelon opérationnel de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) ainsi que ceux de l'action sociale mise en œuvre à ce niveau. Les activités de soutien opérationnel recouvrent notamment l'exploitation, la maintenance, la rénovation et la modernisation de bâtiments, ainsi que l'équipement des services en moyens informatiques et bureautiques.

Le cadre réglementaire de l'action

Cette action s'exerce dans le cadre général de la réglementation concernant la dépense publique, le code des marchés publics notamment.

Le cadre organisationnel de l'action

Cette action est conduite par l'échelon central de la DSAC en lien avec ses services opérationnels. S'inscrivant dans le prolongement de la réorganisation de la DGAC mise en place en 2005, la DSAC est un service à compétence nationale créé à compter du 1er janvier 2009 doté d'un échelon central et d'un échelon chargé de mener les opérations de contrôle de la sécurité et de la sûreté aériennes.

ACTION n° 04
Enquêtes de sécurité aérienne

5,1 %



Dès les débuts de l'aviation civile, les États et les compagnies aériennes ont développé un système de sécurité active fondée sur l'étude systématique des causes de dysfonctionnement, l'établissement de recommandations de sécurité, la normalisation et le contrôle de l'application des mesures propres à remédier à ces dysfonctionnements, dont les conséquences peuvent être catastrophiques.

Les enquêtes techniques conduites en France et dans le monde par l'organisme permanent spécialisé du ministère chargé des transports, le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), constituent la phase première de ce système de sécurité, puisqu'elles visent :

- à déterminer les causes et les circonstances des accidents et des incidents d'aviation civile,
- à établir, le cas échéant, des recommandations de sécurité à l'intention des acteurs du milieu aéronautique, et, en premier lieu, de l'autorité nationale qui le réglemente et le contrôle, la direction générale de l'aviation civile.

Cette activité d'enquête, dont l'intérêt est manifeste tant pour la sécurité des usagers du transport aérien que pour celle des populations survolées par les aéronefs civils, doit s'inscrire dans l'effort entrepris pour assurer à l'intention du public, et tout particulièrement des personnes les plus concernées (les usagers, les victimes et leurs proches) une communication claire sur les conclusions des enquêtes techniques. Cette communication est assurée par le directeur du BEA.

Un délai de douze mois entre la survenance de l'événement et la publication du rapport d'enquête est recommandé ou prescrit par les règles internationales ou communautaires en vigueur.

Le cadre juridique de l'action

Les règles relatives à l'ouverture et à la conduite des enquêtes techniques sont en premier prévues par la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (notamment ses articles 26 et 37 k) et son annexe 13. Par ailleurs, la directive n° 94/56 CE du Conseil du 21 novembre 1994, transposée en droit interne par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999, impose notamment l'ouverture d'une enquête technique pour tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale. Elle permet également l'ouverture d'une enquête technique, à la discrétion de l'organisme d'enquête, sur tout autre incident.

L'indépendance fonctionnelle du BEA et de ses enquêteurs, ainsi que l'impartialité de ses enquêtes techniques, en particulier vis-à-vis de la DGAC, est garantie par les textes d'application de cette loi et notamment le décret n°2001 1043 du 8 novembre 2001.

Le cadre organisationnel

Le BEA est un service à compétence nationale rattaché au ministre chargé des transports et placé auprès du chef de l'Inspection générale de l'aviation civile ce qui contribue à garantir son indépendance.

Pour remplir ses missions, le BEA dispose d'une centaine d'agents dont 42 enquêteurs et 12 assistants d'enquêteur. Il s'appuie sur un vaste réseau de personnels de l'aviation civile agréés, les enquêteurs de première information (EPI). Le BEA peut faire appel, sous son autorité, aux compétences existantes à la direction générale de l'aviation civile, au ministère de la défense, à Météo-France, chez les industriels, les transporteurs ou, plus généralement, parmi les professionnels de l'aviation civile.

Chaque année, le BEA intervient dans environ 700 événements sur le territoire français au titre de l'État d'occurrence. Par ailleurs, le BEA représente la France dans les enquêtes menées à l'étranger au titre de l'État de conception et / ou de construction, de l'État d'immatriculation et / ou de l'État de l'exploitant et de l'assistance technique apportée à une administration étrangère qui fait appel à ses compétences. Le BEA peut également être observateur dans une enquête conduite à l'étranger et relative à un accident ayant fait des victimes françaises. À ces divers titres, le BEA intervient dans environ 50 événements par an.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

L'objectif est de concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile :

- 1/en réduisant les écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et en qualité ;
- 2/en renforçant l'efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats.

1/ Réduire les écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et en qualité :

Cet objectif est une traduction immédiate de la finalité des contrôles : limiter les écarts à la réglementation pour garantir une progression de la sécurité. Sa réalisation renforcera également la crédibilité internationale de l'autorité française de surveillance, ce qui favorisera le développement du secteur aéronautique français.

L'ensemble des actions (audits des organisations, approbation des procédures, contrôles d'aptitude des personnels, homologation des matériels, contrôles ponctuels sur site, sanctions éventuelles) doivent être pour chaque entreprise une forte incitation à se mettre totalement en conformité avec les référentiels réglementaires.

Les entreprises doivent progressivement rendre « une copie sans faute » lors des audits programmés, préalables au renouvellement d'agrément ou d'autorisations, auxquels les entreprises doivent se préparer.

Leviers d'action

Pour atteindre cet objectif, les actions doivent être perçues par les entreprises comme s'inscrivant dans un programme cohérent, continu (*via* des rendez-vous fréquents avec l'autorité), mis en œuvre par des personnels compétents et faisant l'objet de mesures de suivi appropriées. Le financement par redevances suppose en outre de garantir à chaque postulant ou à chaque entreprise contrôlée un traitement approprié de son dossier, afin qu'il puisse bénéficier dans les meilleurs délais et au meilleur coût des autorisations demandées ou qu'il puisse réagir le plus vite possible aux déficiences constatées afin de relever son niveau de sécurité.

Les leviers d'action correspondants sont :

- la mise en place d'une planification des actions de contrôle ;
- la formalisation et le suivi de méthodes de contrôles appropriés, fondés sur une démarche qualité ;
- la formation des personnels en tant qu'auditeurs et en tant que spécialistes techniques ;
- le développement d'outils informatiques de suivi des actions de contrôle et des suites qui leur sont données ;
- le suivi de la mise en œuvre effective des actions correctives lorsque des déficiences sont constatées.

Indicateur 1.1 Nombre moyen d'écarts majeurs 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'ensemble des actions de contrôle est le nombre moyen d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organismes audité ou inspecté, sur une base programmée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. De plus, chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'un ou plusieurs audits par an, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé. La prévision pour 2010 est de 3,25 écarts par entreprise. La cible pour 2011 est fixée à 3 écarts. Cette cible correspond à une amélioration sensible du respect par les entreprises de la réglementation.

Indicateur 1.2 Présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation

Le deuxième indicateur retenu est composé de deux sous-indicateurs :

- *Taux de présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation :*

Il s'agit d'une mesure simple du ressenti de la présence de l'autorité par les assujettis. La prévision pour 2010 est un taux de 15% qu'il est prévu de maintenir en cible en 2011, notamment du fait de la montée en charge de domaines nouveaux (aéroports et services de navigation aérienne). La cible retenue doit permettre de viser un équilibre entre les

actions de surveillance sur le terrain permettant de relever des écarts à la réglementation, les actions de promotion de la sécurité découlant du Programme de Sécurité de l'État (PSE) et les actions d'examens sur dossier.

- *Pourcentage des rapports d'audit émis moins de trente 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 les mesures appropriées. La valeur cible est un pourcentage supérieur à 95% en 2011.

2/ Renforcer l'efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats :

Les enquêtes techniques déterminent les causes et circonstances des accidents et des incidents d'aviation civile et, s'il y a lieu, établissent des recommandations de sécurité pour empêcher leur répétition.

La directive 94/56 CE du Conseil du 21 novembre 1994 prévoit que l'organisme d'enquête rend public le rapport d'accident final dans les meilleurs délais, et si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident. Elle prévoit en outre que les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les recommandations de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet.

Indicateur 1.3 Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats :

Il est composé de 2 sous-indicateurs qui déclinent directement ces deux exigences :

- Part des enquêtes clôturées dans l'année moins de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident, c'est-à-dire dont les conclusions sont rendues publiques.
- Taux de prise en compte des recommandations de sécurité.

INDICATEUR 1.1 : Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée

(du point de vue du citoyen)

indicateur de la mission

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée | ratio | 3,4 | 3,4 | 3,5 | 3,5 | 3,25 | 3,00 |

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Cet indicateur permet de suivre le nombre d'écarts majeurs constatés lors d'actions de contrôle par organisme. Il est la consolidation de sous-indicateurs par domaine d'activité (aéroports, constructeurs, navigation aérienne...). Compte tenu de la diversité de ces derniers, des valeurs pour chacun des domaines seront également calculées, permettant d'enrichir la réflexion sur les valeurs cibles à fixer.

Pour 2008, le nombre d'écarts majeurs par organisme audité, pour le programme, est de 3,4. Néanmoins, les résultats par domaine laissent apparaître des disparités (navigabilité et opérations, navigation aérienne, aéroports et sûreté, personnels navigants). On constate également des disparités géographiques.

INDICATEUR 1.2 : Présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux de présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation | % | 14,1 | 14,2 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Pourcentage des rapports d'audit émis moins de trente jours après la fin de l'audit | % | 93,6 | 94,8 | >90 | >90 | >90 | 95 |

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Taux de présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation :

Ces mesures ont été réalisées pour la première fois en 2006. On considère qu'un ratio de 1 à 2 jours d'étude de dossier pour un jour sur le terrain est un chiffre habituel pour une personne entièrement dédiée aux activités de contrôle. Les personnels de la direction de la sécurité de l'aviation civile ayant également un important travail d'explication de la réglementation, de promotion de la sécurité et d'approbation des modifications et des nouveaux dossiers présentés par les entreprises, une proportion de 15% du temps total consacré strictement à la surveillance sur le terrain est retenue comme prévision pour 2010.

Pour 2008, le temps passé au contact des entreprises lors des actions de contrôle programmées ou inopinées est de 14,2 % sur l'ensemble des contrôles. Des disparités importantes sont observées entre les domaines, le taux de présence est nettement plus élevé dans le domaine de la navigabilité. Pour 2010 et 2011, la cible annoncée est de 15 %.

Pourcentage des rapports d'audit émis moins de trente jours après la fin de l'audit :

Pour 2011, l'objectif cible est de 95%. Il s'appréciera par domaine.

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 | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident | % | 59 | 64 | 67 | 67 | 70 | 72 |
| Taux de prise en compte des recommandations de sécurité | % | 45 | 77 | 69 | 69 | 72 | 75 |

Précisions méthodologiques

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

1. Part des enquêtes clôturées dans l'année moins de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident, c'est-à-dire dont les conclusions sont rendues publiques.

Source des données : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

2. Taux de prise en compte des recommandations de sécurité.

L'indicateur est construit par décompte des recommandations de sécurité émises dans l'année et des réponses d'approbation, c'est-à-dire des réponses non négatives, qui y sont apportées.

Les actes d'approbation concluent à l'adoption de la recommandation de sécurité avec application immédiate ou différée des mesures de mise en œuvre ou à la prise en compte partielle de la recommandation. Aussi, pour une meilleure information, le niveau de prise en compte des recommandations est indiqué en complément à partir de 2008. Ce niveau est estimé à 42 % en 2008 pour les 13 recommandations émises.

Source des données : Autorités de surveillance ou de régulation nationales (DGAC) et internationales (EASA) et personnes morales ou physiques (constructeurs, équipementiers, exploitants, organismes de formation et de maintenance principalement) qui sont destinataires des recommandations, BEA.

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

1. Part des enquêtes clôturées dans l'année moins de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident, c'est-à-dire dont les conclusions sont rendues publiques.

Source des données : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

2. Taux de prise en compte des recommandations de sécurité.

L'indicateur est construit par décompte des recommandations de sécurité émises dans l'année et des réponses d'approbation, c'est-à-dire des réponses non négatives, qui y sont apportées.

Les actes d'approbation concluent à l'adoption de la recommandation de sécurité avec application immédiate ou différée des mesures de mise en œuvre ou à la prise en compte partielle de la recommandation. Aussi, pour une meilleure information, le niveau de prise en compte des recommandations est indiqué en complément à partir de 2008. Ce niveau est estimé à 42 % en 2008 pour les 13 recommandations émises.

Source des données : Autorités de surveillance ou de régulation nationales (DGAC) et internationales (EASA) et personnes morales ou physiques (constructeurs, équipementiers, exploitants, organismes de formation et de maintenance principalement) qui sont destinataires des recommandations, BEA.

OBJECTIF n° 2 : Renforcer les contrôles effectués sur les compagnies étrangères

Au titre de la convention de l'aviation civile internationale, chaque État est responsable de la surveillance de ses propres exploitants et garantit leur aptitude à effectuer du transport international. Depuis une dizaine d'années, sans que ce principe soit remis en question, il est apparu légitime et nécessaire que chacun puisse à travers des opérations de vérification ponctuelles s'assurer de la réalité de ces surveillances et de leur efficacité.

Dans ce cadre, la France participe activement au programme d'audit des autorités développé par l'OACI et reste l'un des acteurs majeurs du programme européen SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) de surveillance des aéronefs étrangers. Sur le territoire français, les contrôles SAFA, qui ont été renforcés en 2006 et 2007, sont principalement effectués par sondage. Leur efficacité doit également être augmentée par la mise en place d'une politique de contrôles ciblés, visant des aéronefs ou des exploitants pour lesquels des doutes particuliers peuvent exister, soit en raison de contrôles précédents effectués en France ou dans un autre pays de la communauté, soit en raison de faiblesses connues de l'autorité responsable.

Leviers d'action

- Favoriser les échanges avec des homologues étrangers pour améliorer nos processus ;
- Mettre en place les dispositions administratives nécessaires pour pouvoir déclencher des contrôles ciblés (régime d'astreinte).

INDICATEUR 2.1 : Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Pourcentage de contrôles ciblés (a)/(b) | % | 16,0 | 19,3 | 10 | ≥ 20 | ≥ 20 | ≥ 20 |
| Contrôles ciblés (a) | nombre | 380 | 503 | - | - | - | - |
| Total des contrôles (b) | nombre | 2381 | 2602 | - | - | - | - |

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués soit suite à une demande spécifique de l'administration centrale (DSAC), soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles cette même administration centrale a émis un « avis général d'attention soutenue ».

Le nombre total de contrôles SAFA réalisés (2602 contrôles en 2008) paraît très satisfaisant au regard des pratiques des pays voisins. De même, la proportion de contrôles ciblés atteinte (19,3%) est jugée satisfaisante. L'objectif est donc de maintenir cette proportion de contrôles ciblés.

OBJECTIF n° 3 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Il s'agit de favoriser un modèle de développement du transport aérien respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet objectif impose d'une part de sanctionner les compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation environnementale mise en place sur les plates-formes aéroportuaires, et d'autre part d'améliorer les performances acoustiques des avions fréquentant les plus grandes plates-formes aéroportuaires.

En 2009 un nouvel indicateur a été mis en place afin, d'une part, de tenir compte de la réforme du dispositif de sanctions visant à fusionner au sein de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) l'ensemble de la procédure avec la disparition de la CNPN (Commission nationale de prévention des nuisances) suite au Grenelle de l'environnement et, d'autre part, de disposer d'un outil de pilotage performant et continu du respect de la réglementation environnementale.

Cet indicateur, intitulé « **Respect de la réglementation environnementale** », se décompose en 2 sous-indicateurs :

- Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA ;
- Taux de vols réalisés sur les 10 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores.

INDICATEUR 3.1 : Respect de la réglementation environnementale

(du point de vue du citoyen)

indicateur de la mission

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA | nombre | 675 | 561 | 550 | 550 | 525 | 500 |
| Taux de vols réalisés sur les 10 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores | % | 68 | 79,5* | 78 | ≥ 78 | ≥ 79 | ≥ 80 |

Précisions méthodologiques

L'indicateur « Respect de la réglementation environnementale » se décompose en 2 sous-indicateurs :

1. Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA concernent le non-respect des arrêtés du Ministre chargé de l'aviation civile :

- 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.

Le procès-verbal est établi par les fonctionnaires habilités (agents DGAC de la DSNA et de la DSAC, et dans certains cas officiers de gendarmerie du transport aérien).

Les prévisions données pour ce sous-indicateur s'entendent « à réglementation environnementale constante ». En effet, si la réglementation environnementale était amenée à évoluer, le nombre d'infractions pourrait de nouveau augmenter. L'expérience passée montre que les transporteurs aériens peuvent avoir certaines difficultés à répondre aux nouvelles règles dès leur mise en place.

2. Taux de vols réalisés sur les 10 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores

Ce sous-indicateur complète le précédent en mesurant l'impact de la réglementation environnementale sur le rythme de modernisation des flottes. Il est calculé en moyenne sur les dix plus grandes plates-formes et prend en compte les vols réalisés par les avions classés dans le groupe acoustique le plus performant pour la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Il tient compte de l'ensemble des mouvements réalisés par les avions les moins bruyants, y compris les avions de faible capacité et/ou les avions à hélices.

*Le résultat 2008 est provisoire : il est basé sur une estimation pour les 2 derniers mois 2008, dont le résultat définitif n'est pas encore connu.

OBJECTIF n° 4 : Assurer le respect d'un cadre concurrentiel équitable pour le transport aérien

Le transport aérien est une activité de plus en plus concurrentielle. La DGAC accompagne l'adaptation du secteur à ce contexte : elle veille à ce que les transporteurs établis en France présentent des garanties financières adaptées à leur activité, fait en sorte qu'ils puissent exploiter des services extra communautaires dans des conditions favorables et s'assure du respect des droits des passagers.

Deux indicateurs sont retenus pour décliner cet objectif :

Indicateur 4.1 : Taux annuel de récidive des transporteurs aériens dont le comportement a fait l'objet d'une mise en demeure à la suite d'infractions à la réglementation relative au transport aérien (hors réglementation technique et environnementale).

Cet indicateur permet d'évaluer l'efficacité du dispositif de sanction visant au respect de la réglementation économique du transport aérien, notamment en ce qui concerne les autorisations d'exploitation, les créneaux horaires, les droits des passagers, les obligations de service public, l'obligation d'assurance, la fourniture de statistiques. Il traduit bien une partie essentielle de l'activité du régulateur consistant à veiller à la bonne application de la réglementation en vue de promouvoir une concurrence équitable entre transporteurs aériens.

Indicateur 4.2 : Rapidité de traitement des réclamations des clients du transport aérien.

Les usagers saisissent la DGAC des réclamations, généralement complexes, portant sur les conditions de transport et de service dont ils ont bénéficié en tant que passagers aériens, et pour lesquelles ils estiment ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante de la part du transporteur aérien concerné. La DGAC analyse le bien-fondé de la demande, la qualifie au regard de la réglementation en vigueur, et, le cas échéant, saisit le transporteur aérien pour lui rappeler l'application de la réglementation en vue d'une solution amiable. Si le transporteur aérien ne réintègre pas le passager dans ses droits, la DGAC saisit la Commission administrative de l'aviation civile qui pourra proposer au ministre de décider de mettre au transporteur une amende administrative. La DGAC joue ainsi un rôle de conciliation dans des conflits généralement de nature contractuelle entre deux personnes privées qui peuvent toutefois déboucher sur des contentieux.

INDICATEUR 4.1 : Taux annuel de récidive des transporteurs aériens dont le comportement a fait l'objet d'une mise en demeure à la suite d'infractions à la réglementation relative au transport aérien (hors réglementation technique et environnementale)

(du point de vue du citoyen)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux annuel de récidive des transporteurs aériens dont le comportement a fait l'objet d'une mise en demeure à la suite d'infractions à la réglementation relative au transport aérien (hors réglementation technique et environnementale). | % | 12,7 | 14,9 | 20 | ≤20 | ≤15 | ≤12 |

Précisions méthodologiques

La réalisation en 2008 est en augmentation par rapport aux années précédentes du fait de l'élargissement de la procédure à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. Cette tendance à la hausse est susceptible de se poursuivre en 2009 avec l'élargissement du spectre des sanctions à l'aéroport de Nice, voire Cannes, qui pourrait engendrer une dégradation au moins provisoire de l'indicateur en 2009.

La cible 2011 visée passe par le retour au niveau de 15% en 2010 en conséquence des premières actions entreprises envers les nouveaux types de manquements ou d'opérateurs concernés.

Source des données : DGAC.

INDICATEUR 4.2 : Rapidité de traitement des réclamations des clients du transport aérien

(du point de vue de l'usager)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Rapidité de traitement des réclamations des clients du transport aérien | jours | 34,4 | 39 | 35 | ≤35 | ≤33 | ≤30 |

Précisions méthodologiques

La transposition en droit interne de certaines dispositions du règlement 261 en matière de sanction des compagnies aériennes, les nouvelles dispositions du règlement concernant les personnes à mobilité réduite et surtout la meilleure information des passagers, régulièrement instruits sur leurs droits par les services de la DGAC ont conduit à une augmentation de 33 % des réclamations entre 2007 et 2008, ce qui s'est traduit par l'accroissement, d'ailleurs attendu, du délai de leur traitement en 2008. Les premières estimations effectuées en début 2009 permettent de supposer que la tendance d'accroissement du nombre de réclamations sera du même ordre en 2009.

Source des données : Courriers reçus, appels téléphoniques et courriers électroniques émanant des clients estimant que leurs droits n'ont pas été respectés par les transporteurs aériens.

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

| Numéro et intitulé de l'action | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|--|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total |
| 01 Développement durable et régulation | | 28 777 000 | 28 777 000 | | 28 356 000 | 28 356 000 |
| 02 Contrôles opérationnels | | 15 597 000 | 15 597 000 | | 16 024 000 | 16 024 000 |
| 03 Soutien opérationnel | | 9 369 000 | 9 369 000 | | 13 810 000 | 13 810 000 |
| 04 Enquêtes de sécurité aérienne | | 2 876 000 | 2 876 000 | | 3 686 000 | 3 686 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 56 619 000 | 56 619 000 | | 61 876 000 | 61 876 000 |

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS
À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

| AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009 | | CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009 | | | |
|---|-----------------------------------|--|--|--|---|
| (1) | | (2) | | | |
| 85 990 309 | | 79 034 859 | | | |
| Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008 | AE demandées pour 2010 | CP demandés sur AE antérieures à 2010* | CP demandés sur AE nouvelles en 2010 | Total des CP demandés pour 2010 | Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 |
| (3) | (4) | (5) | (6) | (7) = (5) + (6) | (8) |
| 5 759 783 | 56 619 000 | 12 375 200 | 49 500 800 | 61 876 000 | 7 458 233 |
| | | | | | Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010 |
| | | | | | (9) |
| | | | | | 4 474 940 |
| | | | | | Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010 |
| | | | | | (10) |
| | | | | | 2 237 470 |
| | | | | | Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010** |
| | | | | | (11) = (8) - (9) - (10) |
| | | | | | 745 823 |

* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

** Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

Le suivi des CP associés à la consommation des AE prend en compte l'intégration en 2009 des crédits de l'ex programme "transports aériens".

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Développement durable et régulation

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 28 777 000 | 28 777 000 |
| Crédits de paiement | | 28 356 000 | 28 356 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Ce poste reflète les dépenses de fonctionnement liées à l'action de la direction du transport aérien (DTA) qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente de renforcement de la sûreté. Ses crédits s'élèvent à 18 011 000 € en AE et 17 930 000 € en CP.

Les crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction et à l'accomplissement de ses missions mais aussi les dépenses de fonctionnement et d'infrastructures de la gendarmerie du transport aérien. La DTA supporte également la gestion des crédits destinés à la mission d'aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH).

1 - Moyens des services, études et aides à l'emploi : 8 391 000 € en AE et 8 350 100 € en CP.

Les crédits de fonctionnement de la DTA sont répartis entre les moyens des services, les études, les aides à l'emploi et le soutien au programme.

1-1 Moyens des services : 5 710 000 € en AE et 5 435 000 € en CP*a – Direction des transports aériens*

Il s'agit des dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction soit 1 400 000 € en AE et 1 325 000 € en CP, notamment en frais de missions et de déplacements générés par la représentation pour les dossiers institutionnels et réglementaires et la coopération avec les pays étrangers, en prestations de services et formations spécifiques et en achats.

Tableau de répartition des dépenses de fonctionnement de la direction des transports aériens :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--|---------|---------|
| Abonnements et documentation | 60 000 | 55 000 |
| Achats informatiques et bureautiques | 60 000 | 55 000 |
| Achats divers | 290 000 | 265 000 |
| Colloques, séminaires et conférences | 50 000 | 45 000 |
| Changement de résidence et congés bonifiés | 50 000 | 45 000 |
| Entretien et réparation (logiciels) | 30 000 | 30 000 |
| Frais de mission représentation internationale | 400 000 | 380 000 |
| Frais de mission (autres) | 200 000 | 180 000 |
| Rémunérations intérimaires et honoraires | 30 000 | 30 000 |
| Locations | 20 000 | 20 000 |
| Prestations de service et formations spécifiques | 120 000 | 135 000 |

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--------------------------------|------------------|------------------|
| Frais de réception | 40 000 | 40 000 |
| Télécommunications | 50 000 | 45 000 |
| TOTAL | 1 400 000 | 1 325 000 |

b – Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA)

Il s'agit des dépenses de fonctionnement du réseau d'ingénierie aéroportuaire dont la tête de pont est le SNIA. Ce service à compétence nationale met à disposition de la DTA ses compétences en matière d'ingénierie pour les infrastructures des aéroports, notamment les pistes, les stationnements, le balisage ou encore les immeubles. Il intervient également comme maître d'œuvre complet ou partiel, assistant à maîtrise d'ouvrage ou dans le cadre d'expertises architecturales et techniques. De plus, ce service apporte ses compétences dans le domaine du pilotage de la politique immobilière de la DGAC. Il participe aux projets importants tels que le nouvel aéroport de Nantes Notre Dame des Landes, la construction de la caserne sud d'Orly ou encore la deuxième phase de travaux pour les logements des gendarmes auxiliaires volontaires à Orly.

Le montant des crédits consacrés au fonctionnement de ce service s'élève à **1 687 000 € en AE et 1 637 000 € en CP**.

Tableau de répartition des dépenses de fonctionnement du SNIA :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--------------------------------|------------------|------------------|
| Fluides hors carburant | 110 000 | 110 000 |
| Carburants | 70 000 | 70 000 |
| Achats divers | 260 000 | 250 000 |
| Achat postes informatiques | 180 000 | 170 000 |
| Petits matériels informatiques | 16 000 | 16 000 |
| Locations | 150 000 | 140 000 |
| Prestations de service | 80 000 | 80 000 |
| Nettoyage des locaux | 130 000 | 130 000 |
| Maintenance des matériels | 60 000 | 60 000 |
| Entretien des bâtiments | 236 000 | 226 000 |
| Télécom et affranchissements | 160 000 | 150 000 |
| Communication | 35 000 | 35 000 |
| Frais de déplacement | 110 000 | 110 000 |
| Formation générale | 90 000 | 90 000 |
| Total | 1 687 000 | 1 637 000 |

c – Directions interrégionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)

De par leurs compétences techniques, les directions départementales de l'équipement et de l'agriculture (DDEA) assistent, en province, les services de l'aviation civile (DSAC/IR) dans nombre de dossiers relatifs aux missions de la DTA. Elles peuvent être chargées, par la DTA, d'assurer un suivi des dossiers notamment en matière de génie civil, maîtrise d'œuvre, ou d'assistance technique.

Ces crédits servent à payer l'ensemble des frais occasionnés par les agents en charge de ces activités sur l'ensemble du territoire. Il s'agit de frais de déplacement, d'entretien, d'achats de fournitures, de consommation de fluides...

Cette dotation est déléguée aux DSAC/IR qui assurent la gestion financière de ces crédits au profit des DDE. Le montant total de ces crédits s'élève à 650 000 € en AE et CP répartis sur les 9 territoires gérés par les DSAC/IR.

d – Service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA)

Le SGTA est un service à compétence nationale dont la mission consiste à assurer le recouvrement des taxes aéroportuaires. Les crédits de fonctionnement alloués à ce service s'élèvent à 40 000 € en AE et CP. Par ailleurs,

200 000 € en AE et 100 000 € de CP sont prévus pour le financement du développement et de la maintenance du système informatique de gestion de la taxe d'aéroport.

e – Service technique de l'aviation civile (STAC)

Le STAC est un service à compétence nationale, rattaché à la DTA, dont la mission consiste à apporter l'expertise technique utile pour les certifications, les contrôles de conformité et la surveillance prévus par les textes en vigueur, notamment par des audits ou des inspections techniques. Il agréé, certifie et vérifie les performances des systèmes ou équipements contribuant à la sécurité ou à la sûreté. Enfin il contribue à l'élaboration de la réglementation technique et à la normalisation, ainsi qu'à la production et à la diffusion des règles de l'art, sur les plans national et international.

Afin de mener à bien l'ensemble des missions qui lui sont confiées, les crédits de fonctionnement alloués à ce service s'élèvent à **1 733 000 € en AE et 1 683 000 en CP**.

Tableau de répartition des dépenses de fonctionnement du STAC :

| Identifiant de la dépense en € | AE 2010 | CP 2010 |
|--------------------------------------|------------------|------------------|
| Achats informatiques et bureautiques | 200 000 | 190 000 |
| Carburants | 100 000 | 100 000 |
| Entretien véhicules | 50 000 | 40 000 |
| Dépenses de personnels (hors T2) | 43 000 | 43 000 |
| Documentation | 80 000 | 80 000 |
| Formation | 110 000 | 100 000 |
| Frais de déplacement | 400 000 | 400 000 |
| Logistique site de Bonneuil | 350 000 | 340 000 |
| Logistique site de Toulouse | 230 000 | 220 000 |
| Télécommunications | 170 000 | 170 000 |
| TOTAL | 1 733 000 | 1 683 000 |

1-2 Études : 2 533 000 € en AE et 2 767 000 € en CP

La DTA diligente des études de régulation des aéroports, des études économiques, de prospective et de veille stratégique ainsi que des études liées au développement durable.

a- Régulation des aéroports : 733 000 € en AE et 1 367 000 € en CP

Ce poste comprend :

- 100 000 € en AE et 250 000 € en CP pour la poursuite du financement des études et des audits dans le domaine de l'activité aéroportuaire, notamment dans le cadre de la préparation ou du renouvellement des contrats de régulation économique des sociétés aéroportuaires ;
- 433 000 € en AE et 1 067 000 € de CP pour le financement des études liées à la réalisation du nouvel aéroport Notre Dame des Landes pour éclairer les choix de sa mise en concession, formaliser les engagements de l'Etat qui feront suite à la déclaration d'utilité publique du projet, et pour traiter les procédures réglementaires qui ne pourraient pas attendre l'attribution de la délégation de service public ou qui ne relèveront pas directement du concessionnaire; Il s'agit notamment des études d'aménagement foncier, des études plan de gestion environnemental en vue du déplacement d'espèces ou encore le solde des assistances techniques, juridiques et financières.
- 200 000 € en AE et 50 000 € de CP d'études pour optimiser la capacité d'un certain nombre d'aéroports.

b - En matière économique, prospective et veille stratégique : 1 200 000 € en AE et 800 000 € en CP

Ce poste comprend, d'une part, en matière économique :

- la poursuite de l'étude sur la compétitivité du pavillon français ;
- l'acquisition de données tarifaires ;
- des enquêtes auprès des passagers aériens en vue de l'élaboration d'un indice tarifaire du transport aérien ;
- la poursuite de l'étude sur les acteurs de la chaîne de transport du fret ;
- une enquête sur les compagnies à bas coût

Dans un domaine particulièrement sensible, seule une connaissance optimale des principaux facteurs économiques peut permettre à la DGAC d'assurer son rôle de régulateur.

Pour ce faire, des études sectorielles sont lancées chaque année ayant pour objet de cerner au mieux les réalités économiques conjoncturelles. Participent ainsi de cette logique l'établissement d'indices du prix du transport, notamment dans les compagnies dites à bas coûts, et les enquêtes sur les acteurs de la chaîne de transport du fret.

Plus généralement, les changements économiques engendrés par les tensions internationales rendent nécessaire une observation et des analyses constantes dans un secteur d'activité particulièrement soumis aux lois du marché international.

Ce poste comprend, d'autre part, en matière de prospective et de veille stratégique, des enquêtes auprès de la population (et des acteurs du secteur) pour compléter et actualiser les outils nécessaires aux réflexions stratégiques (Image de l'aviation civile, Complémentarité TGV-Avion, Enquête Nationale transports, Indicateurs d'évolution de l'aviation d'affaires, poursuite du projet d'enquête nationale auprès des passagers en aéroport).

c – En matière environnementale : 600 000 € en AE et en CP

La DTA s'emploiera en 2010, par des études à engager, à contenir les effets environnementaux sur les plates-formes aéroportuaires notamment en poursuivant la révision des plans d'exposition au bruit (PEB) (220 000 €) et les outils de mesure et d'analyses des émissions sonores et polluantes ; elle va poursuivre également la réalisation des plans de servitude aéronautiques (100 000 €) sur les aéroports.

Au niveau des aéronefs, l'accent mis sur l'application de la directive européenne sur les émissions de CO2 sera renforcé.

1-3 Aides à l'emploi : 148 000 € en AE et 148 000 en CP

Ce poste concerne les principales actions suivantes :

- mise à niveau en anglais des pilotes souhaitant se présenter aux sélections des compagnies étrangères (33 000 € en AE et en CP) ;

- prise en charge de la visite médicale de pilotes. La réglementation soumet les pilotes à une visite médicale d'aptitude annuelle qui devient bisannuelle au-delà de l'âge de 40 ans. Ces visites sont assurées par des centres d'expertise médicale qui relèvent du ministère de la défense. Le coût d'une visite est compris entre 200 et 280 euros (visite standard ou approfondie). La DGAC prend en charge cette visite médicale réglementaire des navigants techniques demandeurs d'emploi, conformément à un protocole d'accord avec le ministère de la défense (42 000 € en AE et en CP) ;

- hébergement et maintenance du serveur « emploi aviation » en partenariat avec le « Pôle-emploi » (ex ANPE). Ce serveur, dont la gestion est régie par une convention entre la DGAC et l'agence nationale pour l'emploi, héberge en permanence 1 400 candidatures de navigants techniques et commerciaux et de techniciens de maintenance aéronautique et constitue un outil de recherche et de prospection, facile d'emploi, apprécié des navigants demandeurs d'emploi, des compagnies et des employeurs du travail aérien (33 000 € en AE et en CP) ;

- études juridiques : (40 000 € en AE et 40 000 € en CP).

2 - Moyens de la gendarmerie du transport aérien (GTA) : 8 540 000 € en AE et 8 500 000 € en CP.

Implantée sur une quarantaine d'aéroports et d'installations sensibles, la GTA joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile.

L'effectif de gendarmes affectés à la GTA est un paramètre déterminant de la dépense. Il atteint 1034 gendarmes en 2009 contre 1027 en 2007.

Les crédits de fonctionnement couvrent essentiellement les dépenses de soutien de la gendarmerie des transports aériens (GTA), à l'exclusion des charges salariales.

Les principaux postes de dépenses pris en charge par la DGAC sont les suivants :

- entretien et location des logements pour les gendarmes en région parisienne : 5 100 000 € en AE et CP ;
- entretien et location des logements domaniaux et des locaux de service de la GTA en régions : 2 100 000 € en AE et CP ;
- fonctionnement courant de la GTA pour 1 140 000 € en AE et 1 100 000 € de CP ;
- formation et entraînement aérien des gendarmes pour 200 000 €.

En 2010 les locaux occupés par la GTA se composent ainsi :

a- En métropole :

- 16 000 m² pour les surfaces des locaux de service et techniques, généralement intégrés dans des ensembles immobiliers appartenant à la DGAC ;
- 704 logements dont 48 déclassés pour le logement des gendarmes adjoints volontaires. Sur ce total, 260 sont pris à bail ;
- 34 logements inoccupés temporairement (20 domaniaux et 14 pris à bail) cette situation est liée à la rotation des effectifs. En effet, les loyers sont très élevés notamment en région Parisienne, garder les logements même inoccupés pendant deux ou trois mois permet d'éviter les augmentations liées à la signature de nouveaux baux et de faire ainsi des économies sur le long terme.

b - En outre-mer :

- 1 450 m² pour les surfaces de locaux de service et techniques ;
- 62 logements dont 61 logements domaniaux et 1 logement pris à bail.

Ces crédits couvrent également la mise en place des moyens utilisés par les administrations intervenant dans le domaine de la sûreté tels que le fichier centralisé des habilitations et des titres de circulation sur les aérodromes ainsi que les équipes cynotechniques de la police aux frontières et des douanes.

3 - Crédits de fonctionnement de la mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH)

Les équipes spécialisées des bases aériennes (ESBA) interviennent pour l'entretien des terrains d'aviation légère. Les crédits de fonctionnement de ces équipes sont gérés en proximité par les DDEA 31, 68 et 69 ainsi que par le service technique de l'aviation civile. Les moyens de fonctionnement des ESBA s'élèvent à **1 080 000 € en AE et CP**.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Le montant des taxes foncières s'élève à 607 000 € en AE et CP et se répartit ainsi :

- 467 000 € en AE et CP pour le service technique de l'aviation civile (STAC) ;
- 140 000 € en AE et CP pour le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA).

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

1 - Les crédits versés aux organismes extérieurs s'élèvent à 1 025 000 € en AE et CP

Il s'agit, d'une part, des crédits concernant, les conventions passées avec l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) pour la formation de personnels des aviations civiles étrangères (405 000 € en AE et CP) et pour la formation des agents de l'État (Police, Gendarmerie, Douanes, DGAC) au contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté (360 000 € en AE et CP).

Et, d'autre part, de la cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) dont le siège est à Neuilly-sur-Seine. Le rôle de la CEAC consiste à proposer et à impulser les nouvelles réglementations, notamment dans le domaine de la sûreté. Précédemment pris en charge par le ministère des affaires étrangères et transférés en 2009 sur le budget annexe, ces crédits s'élèvent à 260 000 € en AE et CP.

2 - Les subventions pour un montant de 1 240 000 € en AE et CP se répartissent ainsi :

2-1 La DTA soutient l'association PROAVIA (Association pour la promotion des équipements aéroportuaires) pour son action de promotion à l'exportation des techniques et des équipements français de sécurité aéroportuaire pour un montant annuel de 90 000 € en AE et CP.

2-2 Crédits d'intervention de la mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH)

En matière d'aviation légère, la DGAC soutient financièrement l'action des sept fédérations aéronautiques françaises (FFA, FFVV, FFPLUM, RSA, FFG, FFAérostation et FFAM) ainsi que l'Aéro-club de France. Les crédits consacrés pour ces interventions s'élèvent à 800 000 € en AE et CP.

La DTA verse également, au titre de la MALGH, une subvention au centre national de vol à voile (CNVV) qui a pour but de couvrir la prise en charge progressive par la fédération française de vol à voile (FFVV) de certaines dépenses actuellement assurées par le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA). Pour 2010, le montant global de cette subvention est de 350 000 € en AE et CP.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles de l'action sont constituées de dépenses juridiques pour un montant de **3 000 € en AE et CP** correspondant à une provision destinée à prendre en charge les exécutions de jugements défavorables à l'administration.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

1 – Investissements relatifs aux moyens de services : 1 565 000 € en AE et 665 000 € en CP

Les crédits se répartissent comme suit :

- 1 300 000 € en AE et 400 000 € en CP pour le développement du nouvel outil statistique de la DTA ;
- 265 000 € en AE et en CP qui représentent la prise en charge par la DTA d'une partie des petits travaux d'investissements du STAC relatifs au maintien en état des bâtiments.

2 - Investissement relatifs à la sûreté : 6 291 000 € en AE et 6 851 000 € en CP

2-1 Gendarmerie du transport aérien (GTA) : 5 991 000 € en AE et 5 498 000 € en CP

L'état du patrimoine immobilier occupé par la GTA nécessite non seulement des opérations de gros entretien et de réhabilitation mais aussi de nouvelles constructions. Il s'agit notamment de la poursuite du programme de relogement des gendarmes adjoints volontaires sur les plates formes de Paris Charles de Gaulle et d'Orly et de reconstruction des Centres Opérationnels de Sécurité et d'Intervention de ces deux plates-formes. Il s'agit également de la construction des logements de la nouvelle brigade de gendarmerie des transports aériens de Mayotte ainsi que de la création de trois dépôts d'explosifs nécessaires au fonctionnement des équipes cynotechniques de la GTA.

2-2 Autres investissements de sûreté : 300 000 € en AE et 1 353 000 € en CP

Les crédits consacrés aux autres activités couvrent les actions de veille technologique et d'expérimentation sur les technologies de détection d'explosifs et de contrôle d'accès, essentielles pour optimiser l'évolution des mesures de sûreté. Ils couvrent également le développement de la nouvelle application de gestion des habilitations nationales et des titres de circulations pour l'accès aux zones réservées des aéroports.

| Investissements sûreté en € | AE | CP |
|---|------------------|------------------|
| Bureautique et moyens radio GTA | 125 000 | 125 000 |
| Caserne Sud Orly (PSIGs) | 3 900 000 | 800 000 |
| Construction de la brigade GTA de Cayenne | | 640 000 |
| Construction de la brigade GTA de Chambéry | | 158 500 |
| Entretien et grosses réparations de la GTA réalisés par le SNIA | 463 000 | 463 000 |
| Investissements de la GTA bascule DDE 69 | | 25 000 |
| Logements des GAV à Orly 2nde tranche | | 1 495 000 |
| Logements GTA de Mayotte | | 780 000 |
| Nouvelles opérations immobilières de la GTA | 1 503 000 | 680 000 |
| Rénovation logements et abri voiture | | 271 500 |
| Véhicules blancs GTA | | 60 000 |
| Sous total GTA | 5 991 000 | 5 498 000 |

| Investissements sûreté en € | AE | CP |
|--|------------------|------------------|
| Applications SGITA et STITCH (contrôle d'accès) | | 518 000 |
| Matériels pour le STITCH et BDD sûreté aéroports secondaires | | 285 000 |
| Dépôts d'explosifs de Toulouse, Mulhouse et Montpellier | 300 000 | 300 000 |
| Équipements de détection des explosifs | | 250 000 |
| Sous hors GTA | 300 000 | 1 353 000 |
| Total | 6 291 000 | 6 851 000 |

3 - Investissement de la mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH)

Les crédits d'un montant de **35 000 € en AE et CP** permettront le renouvellement du parc d'engins des équipes spécialisées des bases aériennes chargées de l'entretien des terrains d'aviation utilisés par les aéro-clubs.

ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 15 597 000 | 15 597 000 |
| Crédits de paiement | | 16 024 000 | 16 024 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Surveillance et certification

– Formation des personnels

Dans le domaine de la surveillance et de la certification, la légitimité des actions de la DGAC repose en grande partie sur le niveau d'expertise des agents qui les réalisent. Ce haut niveau de compétence ne peut être maintenu que par un effort constant en matière de formation initiale mais aussi de formation continue. Il est proposé pour 2010 de maintenir cet effort notamment dans le domaine *de la sûreté et du maintien de compétence des personnels navigants*. Il est prévu pour ce poste **400 000 € en AE et CP** pour l'échelon central et **902 000 € en AE et CP** pour les directions de la sécurité de l'aviation civile inter régionales (DSAC IR), soit un effort global de **1 302 000 € en AE et CP**.

- Frais de déplacements

En matière de contrôle technique, les agents exercent un grand nombre d'audits au sein même des entreprises ou organismes à surveiller. En conséquence, il convient de disposer du budget nécessaire pour financer ces déplacements. Pour 2010, compte tenu de la mise en place de la nouvelle politique de voyage définie par la DGAC, du nouvel outil de gestion des déplacements (DIVA), et de l'augmentation sensible des tarifs de transport, il est proposé de prévoir pour ce poste, en **AE et CP** un montant de **1 150 000 €** pour l'échelon central et **902 000 €** pour les DSAC IR, soit un montant total de **2 052 000 € en AE et CP**.

– Fonctionnement courant

Le fonctionnement de l'échelon central de la DSAC nécessite des achats divers (abonnements, prestations de services, locations de salle, communication..) à hauteur de **676 000 € en AE**, et **655 000 € en CP**. Le fonctionnement des DSAC IR, (qui compte les moyens aériens mis à disposition des pilotes inspecteurs dans le cadre du maintien de leurs compétences estimés à **100 000 € en AE et CP**) nécessitera pour les mêmes postes de dépenses **802 000 € en AE et CP**, soit un total pour le service à compétence nationale (SCN) de la DSAC de **1 478 000 € en AE et 1 457 000 € en CP**.

- Etudes

Un montant de **150 000 € en AE et CP** sera dédié à une réflexion sur une démarche qualité globale au niveau de l'ensemble du SCN de la DSAC, éventuellement en vue d'une certification ISO.

Des études relatives aux facteurs humains (compréhension des relations entre acteurs concernés par le pilotage pour réduire les risques d'incidents), inscrites dans les missions de surveillance et de certification de la DSAC doivent être menées : **150 000 € en AE et CP** y seront consacrés.

- Organisme de contrôle en vol (OCV)

L'organisme de contrôle en vol (OCV) fonctionne grâce à la mise à la disposition auprès de la DGAC de commandants de bord employés par les compagnies aériennes. Des conventions prévoient le remboursement par la DGAC de la part de leurs salaires correspondant au temps passé pour des activités effectuées pour le compte de la DGAC. Il est prévu pour 2010 un budget de **3 150 000 € en AE et CP**, estimation faite sur la base des évolutions salariales observées sur les derniers exercices.

- Systèmes d'information

Dans le domaine de la maintenance des systèmes d'information, il est prévu que le CEDRe reprenne la gestion des marchés SEDRD / Périlès, IGC (anciennement gérés par SSI) et continue à suivre ceux dont il est déjà responsable (SICOMED, OCEANE, SIGEBEL, LCT, ECCAIRS). Il doit, de plus, disposer de crédits pour l'achat des matériels bureautiques nécessaires à la DSAC échelon central. Pour l'ensemble de ces missions, la DSAC a prévu de lui déléguer **140 000 € en AE et 215 000 € en CP**.

Egalement dans ce domaine SSI, afin de maintenir le niveau de sécurité, il est prévu d'allouer **43 000 € en AE et 109 000 € en CP**.

- Dépenses à réaliser au STAC

Les crédits prévus pour des études de sécurité, pour l'entretien des outils relatifs à la certification des matériels de lutte contre l'incendie et des matériels pour le centre tests de sûreté de Biscarosse et pour celui des bâtiments qui les accueillent, sont de **713 000 € en AE et 513 000 € en CP**.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

La surveillance et la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs sont déléguées à une entité habilitée, le GSAC (groupement pour la sécurité de l'aviation civile). La DSAC peut faire appel à l'expertise des agents de cette entité soit pour l'élaboration de la réglementation technique soit pour des groupes de travail internationaux. Afin de rémunérer cette prestation, **1 900 000 € en AE et CP** sont prévus.

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les frais de justice sont estimés à **767 000 € en AE et CP** pour 2010.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

- Achats de véhicules

Outre les moyens financiers dédiés aux déplacements des agents via la politique de voyage, un montant de **100 000 € en AE et CP** est dédié à l'achat des véhicules nécessaires aux déplacements des agents, certains de ces véhicules gérés en centrale étant dédiés aux contrôleurs techniques en exploitation et mis en place en DSAC-IR.

- Systèmes d'information

Dans le domaine de la maintenance des systèmes d'information, la reprise par le CEDRE de la gestion des marchés

SEDRD / Périclès, IGC (anciennement gérés par SSI) et la poursuite du suivi de ceux dont il est déjà responsable (SICOMED, OCEANE, SIGEBEL, LCT, ECCAIRS), nécessite la délégation de crédits d'investissement à hauteur de **1 610 000 € en AE et 1 860 000 € en CP**.

Afin de maintenir le niveau de sécurité, il est prévu d'allouer au SSI, **657 000 € en AE et 714 000 € en CP**.

Afin d'optimiser les activités de surveillance (établissement et suivi des plans de surveillance, base de données des tâches effectuées, suivi des autorisations et certifications, temps passé, ..), un système d'information métier est à envisager et il est proposé d'attribuer **500 000 € en AE et CP** à ce projet en investissement.

– Dépenses à réaliser au STAC

Les crédits d'investissement prévus pour des études de sécurité, pour l'entretien des outils relatifs à la certification des matériels de lutte contre l'incendie et des matériels pour le centre tests de sûreté de Biscarosse et pour celui des bâtiments qui les accueillent sont de **885 000 € en AE et 1 085 000 € en CP**.

ACTION n° 03 : Soutien opérationnel

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 9 369 000 | 9 369 000 |
| Crédits de paiement | | 13 810 000 | 13 810 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

La direction de la sécurité de l'Aviation civile est un service à compétence nationale (SCN) depuis le 1^{er} janvier 2009. Elle est composée d'un échelon central (DSAC-EC) et de 9 échelons locaux, les DSAC inter régionales (DSAC-IR) dont une en Antilles Guyane et une pour l'Océan indien. Ces DSAC-IR qui succèdent aux directions et service de l'aviation civile (DAC et SAC) interviennent bien entendu dans le domaine de la surveillance et certification mais assurent également des activités de soutien pour l'ensemble des entités de la DGAC situées sur leur ressort géographique (restauration, entretien des locaux, soutien informatique de gestion,..). Les crédits pour ces activités sont suivis au sein de l'action 3 du programme P 614.

Formation :

Il convient de maintenir un haut niveau de formation permanente, générale et bureautique des 1 066 agents des DSAC-IR. A cette fin, il est proposé d'affecter un montant de **700 000 € en AE et CP**.

Communication :

Avec la mise en place du SCN DSAC, la politique de communication revêt une dimension plus centralisée. Pour cette activité, les crédits en DSAC-IR seront réduits à **100 000 € en AE et CP**.

Le coût moyen prévisionnel de ces différents politiques ramené au nombre d'agents concernés est présenté ci-après :

| Identifiant de la dépense | Unité | Volume | Prix en euros | AE 2010 | Prix en euros | CP 2010 |
|---------------------------|-----------------|--------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| Formation | Nombre d'agents | 1 066 | 750 | 700 000 | 750 | 700 000 |
| Communication | Nombre d'agents | 1 066 | 94 | 100 000 | 94 | 100 000 |
| TOTAL | | | | 800 000 | | 800 000 |

Logistique : 6 100 000 € en AE et 5 661 000 € CP

Le coût moyen prévisionnel des différents postes de fonctionnement est présenté ci-après :

| Identifiant de la dépense | Unité | Volume | Prix € | AE 2010 | Prix € | CP 2010 |
|--|-----------------|--------|--------|------------------|--------|------------------|
| Fluides ¹ | m ² | 62 800 | 13 | 800 000 | 12 | 751 000 |
| Carburant | | | | 600 000 | | 600 000 |
| Achats divers ² | Nombre d'agents | 1 066 | 751 | 800 000 | 657 | 700 000 |
| Informatique ³ | Nombre d'agents | 1 066 | 281 | 300 000 | 253 | 270 000 |
| Locations de matériels ⁴ | Nombre d'agents | 1 066 | 188 | 200 000 | 169 | 180 000 |
| Prestations de service ⁵ | Agents | 1 066 | 328 | 350 000 | 328 | 350 000 |
| Nettoyage des locaux | m ² | 62 800 | 10 | 600 000 | 9 | 550 000 |
| Maintenance des matériels ⁶ | Nombre d'agents | 1 066 | 469 | 500 000 | 385 | 410 000 |
| Entretien des bâtiments | m ² | 62 800 | 8 | 500 000 | 6 | 400 000 |
| Télécom et affranchissement | Nombre d'agents | 1 066 | 610 | 650 000 | 610 | 650 000 |
| Frais de déplacement | Nombre d'agents | 1 066 | 750 | 800 000 | 750 | 800 000 |
| TOTAL | | | | 6 100 000 | | 5 661 000 |

1 électricité, gaz, eau, combustibles.

2 fournitures de bureau, petit matériel de bureau, habillement, consommables, petits matériels techniques, fournitures diverses.

3 achats de petits matériels, fournitures et documentation informatiques.

4 pour l'essentiel location de machines à affranchir et de boîtes postales.

5 entretien de matériels (climatisation, extincteurs, onduleurs, autocommutateurs, chaudières, réparations diverses) et travaux et prestations diverses (recours aux entreprises extérieures).

6 entretien et réparation des matériels, travaux et prestations diverses par recours aux entreprises extérieures.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Ces crédits, **293 000 en AE et en CP** correspondent en majorité aux taxes foncières.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles, pour un montant de **15 000 € en AE et en CP**, sont constituées essentiellement des remboursements aux assurances lors d'accidents de la circulation.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le montant total s'élève à : **2 161 000 € en AE et 7 041 000 € en CP**.

a) Infrastructures et divers équipements: 1 711 000 € en AE et 6 341 000 € en CP.

Ce poste couvre les frais liés à la maintenance, la rénovation et la modernisation des bâtiments ainsi que l'achat de terrains. S'agissant des équipements divers, ce sont des crédits destinés à l'achat de mobilier de bureau et des gros matériels de bureau.

b) Informatique et bureautique : 450 000 € en AE et 700 000 € en CP.

ACTION n° 04 : Enquêtes de sécurité aérienne

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|
| Autorisations d'engagement | | 2 876 000 | 2 876 000 |
| Crédits de paiement | | 3 686 000 | 3 686 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Le BEA est un organisme d'enquête créé fin 2001.

La loi n°99-243 du 29 mars 1999 lui impose d'enquêter systématiquement sur tout accident et incident grave d'aviation civile survenu sur le territoire national. Conformément aux textes nationaux (décret n°2001-1043 du 8 novembre 2001) et internationaux (Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale et son Annexe 13), le BEA intervient également fréquemment à l'étranger en participant au nom de la France à toute enquête technique sur des accidents et des incidents graves mettant en cause un transporteur français ou un avion de construction européenne (AIRBUS, EUROCOPTER, ATR, etc). Malgré des résultats satisfaisants obtenus pour l'amélioration de la sécurité des vols, le développement de l'activité aérienne entraîne globalement une augmentation du nombre d'événements soumis aux enquêtes du BEA.

Les effectifs d'ingénieurs et de techniciens du BEA se sont accrus sensiblement ces dernières années, notamment grâce à des autorisations de recrutements d'agents contractuels spécialisés. Ses moyens budgétaires ont été maintenus à un niveau compatible avec ses missions et ses objectifs, notamment en 2006, lorsque le financement du BEA, assuré par le budget annexe de l'aviation civile, a été transféré au budget général de l'État. Depuis 2009, le financement du BEA est de nouveau assuré par le budget annexe de l'aviation civile, sans que ce nouveau transfert n'affecte ses ressources budgétaires.

En 2010, le BEA connaîtra une période de stabilisation de ses effectifs comme de ses dépenses d'investissement et de fonctionnement.

La stabilisation des effectifs est la conséquence conjoncturelle du départ de certains de ses cadres techniques qu'il conviendra de remplacer au cours de cette période. Elle résulte également de plafonnements budgétaires généraux en 2008 et 2009.

La stabilisation de ses investissements et des coûts de fonctionnement associés est globalement le résultat de la fin du cycle durant lequel le BEA a acquis pour ses laboratoires les principaux équipements qui lui sont nécessaires pour ses investigations (microscope électronique à balayage, machine d'examen à rayons X, entre autres exemples d'équipements lourds).

Le budget de fonctionnement (hors autres charges de gestion courante) prévisionnel 2010 du BEA, **2 187 000 € en AE** et **2 997 000 € en CP**, est principalement déterminé par l'évolution contenue des coûts de diverses prestations de service, en particulier des déplacements et de la formation professionnels, ainsi que des travaux d'impression et de routage de ses publications (rapports d'enquête, études diverses de sécurité, etc.). Le montant budgétisé des AE est en sensible réduction par rapport au budget de 2009, année de reconduction de marchés formalisés de services importants (voir notamment les déplacements professionnels).

En ce qui concerne les dépenses sur bon de commande, prévues en hausse, le BEA complètera son stock de matériaux et pièces destinés aux travaux d'entretien de son siège et de son hangar de stockage d'épaves, qui ne sont pas externalisés mais réalisés par ses ouvriers d'Etat, et procédera au recrutement d'une personne intérimaire

désormais autorisé par l'article 10 de la loi relative à la mobilité et aux parcours professionnels dans la fonction publique.

Les données suivantes relatives à l'exercice 2009 correspondent à une prévision d'exécution actualisée du niveau d'exécution des dépenses sur le 1^{er} semestre 2009 ainsi que du gel de crédits de 300 000 K€ imputé exclusivement sur les crédits de fonctionnement dès l'établissement du Budget Opérationnel de Programme (BOP) de 2009.

Les données suivantes relatives à l'exercice 2010 prennent en compte un effort d'économies de 237 000 € en CP, par rapport à la programmation triennale pour 2010, imputé exclusivement sur les crédits de fonctionnement.

a) équipement des enquêteurs

| | AE = CP 2009 (prévision) | AE = CP 2010 |
|--|-----------------------------|--------------|
| Soutien aux enquêtes (équipement des enquêteurs) | 24 800 | 26 500 |

b) contrats de prestations de service (hors déplacements et formation professionnels)

| | AE 2009 (prévision) | CP 2009 (prévision) | AE 2010 | CP 2010 |
|--|---------------------|---------------------|---------|---------|
| Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, édition des rapports d'enquête, téléphonie, photocopieurs) | 453 538 | 566 391 | 71 947 | 513 724 |
| Marchés à procédure adaptée | 125 560 | 368 888 | 456 753 | 333 736 |
| Total | 579 098 | 935 279 | 528 700 | 847 460 |

c) déplacements et formation professionnelle

| | AE 2009 (prévision) | CP 2009 (prévision) | AE 2010 | CP 2010 |
|-----------------------------|---------------------|---------------------|---------|-----------|
| Déplacements professionnels | 1 938 182 | 778 768 | 321 000 | 809 000 |
| Formation professionnelle | 212 873 | 258 326 | 250 000 | 253 240 |
| Total | 2 151 055 | 1 037 094 | 571 000 | 1 062 240 |

d) tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

| Catégorie des dépenses | AE 2009 (prévision) | CP 2009 (prévision) | AE 2010 | CP 2010 |
|---|---------------------|---------------------|-----------|-----------|
| a) équipement des enquêteurs | 24 800 | 24 800 | 26 500 | 26 500 |
| b) marchés de prestations de service | 579 098 | 935 279 | 528 700 | 847 460 |
| c) marchés de déplacement et de formation professionnelle | 2 151 055 | 1 037 094 | 571 000 | 1 062 240 |
| d) Autres dépenses sur bons de commande | 826 045 | 953 825 | 1 060 800 | 1 060 800 |
| Total | 3 581 000 | 2 951 000 | 2 187 000 | 2 997 000 |

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les achats de logiciels et renouvellement de licences informatiques représentent un montant de **69 000 €** en AE et CP.

— DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le montant total des dépenses d'investissement est de **620 000 €** en AE et CP.

a) dépenses de mobilier

70 000 € en AE et CP sont prévus, en particulier pour une remise à niveau de postes de travail dans les laboratoires.

b) dépenses pour équipements de laboratoires

Le BEA continue d'acquérir régulièrement chaque année les calculateurs et logiciels que lui imposent les évolutions technologiques des aéronefs et des enregistreurs de données de génération récente.

| Nature | AE 2009 | CP 2009 | AE 2010 | CP 2010 |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Équipement de laboratoires | 360 000 | 360 000 | 140 000 | 140 000 |
| Logiciels calculateurs | 72 000 | 72 000 | 80 000 | 80 000 |
| Total | 432 000 | 432 000 | 220 000 | 220 000 |

c) véhicules de transport

Le renouvellement du parc automobile des antennes régionales du BEA (à titre principal) est engagé en 2010 à hauteur de **80 000 €** en AE et en CP.

d) dépenses d'immobilier, rapportées aux besoins d'entretien et à la surface des locaux

Le BEA doit engager en 2010 :

- des travaux d'entretien des locaux du siège : **50 000 €** en AE et CP;
- des travaux de construction pour l'agrandissement des locaux de son antenne de Toulouse (construction de deux bureaux et d'une salle de réunion) : **200 000 €** en AE et CP.

e) tableau synthétique des dépenses d'investissement

| Nature | AE 2010 | CP 2010 |
|--|----------------|----------------|
| a) Mobilier | 70 000 | 70 000 |
| b) Équipement des laboratoires et logiciels calculateurs | 220 000 | 220 000 |
| c) Véhicules de transport | 80 000 | 80 000 |
| d) Dépenses d'immobilier | 250 000 | 250 000 |
| Total | 620 000 | 620 000 |

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

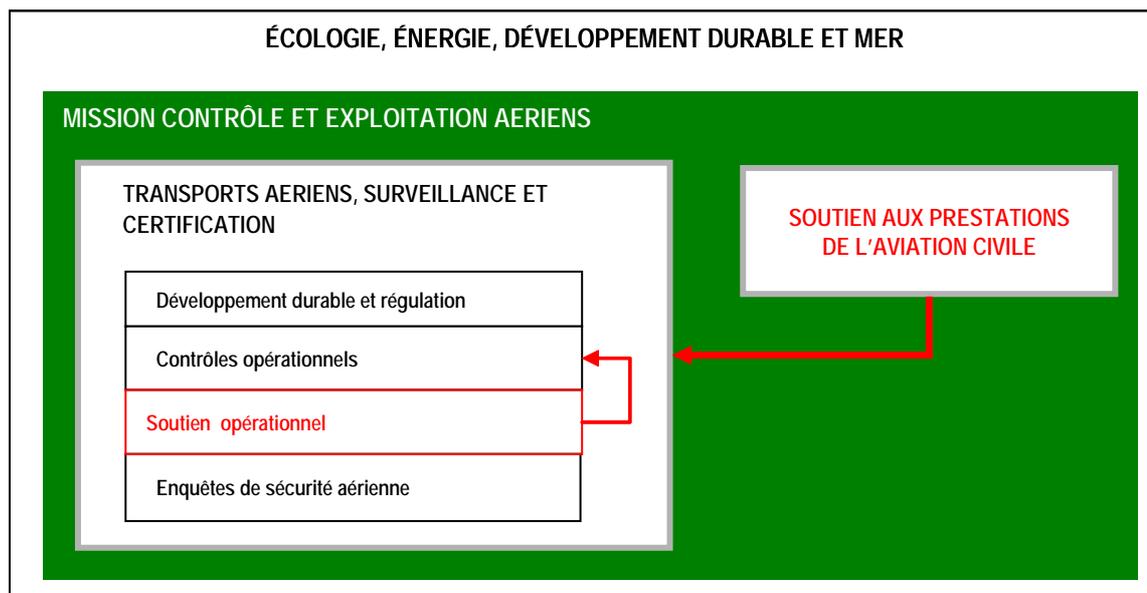
Avertissement

Sont décrites ici les dépenses prévisionnelles pour chaque action, après ventilation des crédits (comprenant autant que de besoin les évaluations de fonds de concours et attributions de produits) des actions de conduite, pilotage, soutien ou de services polyvalents vers les actions de politique publique. Cette description comporte trois volets : la cartographie des liens vers ou depuis les actions du programme, un tableau de synthèse et les commentaires explicatifs. Les données ont été élaborées par les ministères en charge des programmes, en concertation avec le ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

S'appuyant sur des principes et des méthodes définis au plan interministériel, la démarche pragmatique adoptée pour les projets de loi de finances précédents, faisant porter l'effort sur l'identification des enjeux pertinents en termes politiques et financiers, est reconduite et approfondie. L'analyse des coûts doit être envisagée comme une démarche progressive, dont la précision évoluera au fil des exercices, dès lors que les phases d'exécution permettront de valider les méthodes et de se référer à des données comptables.

SCHÉMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Ce schéma représente les liens entre les actions du programme et avec des actions d'autres programmes.



PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONCOURANT À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE

| Intitulé de l'action | PLF 2010 crédits directs (y.c. FDC et ADP) | Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence | | PLF 2010 après ventilation (y.c. FDC et ADP) | LFI 2009 après ventilation (y.c. FDC et ADP) |
|-------------------------------------|---|--|---------------------|---|---|
| | | au sein du programme | entre programmes | | |
| Développement durable et régulation | 28 396 000 | | +90 748 877 | +119 144 877 | +119 270 400 |
| Contrôles opérationnels | 20 034 000 | +14 010 000 | +112 152 154 | +146 196 154 | +158 986 713 |
| Soutien opérationnel | 14 010 000 | -14 010 000 | 0 | 0 | 0 |
| Enquêtes de sécurité aérienne | 3 686 000 | | +13 998 322 | +17 684 322 | +17 266 275 |
| Total | 66 126 000 | 0 | +216 899 353 | 283 025 353 | 295 523 388 |

| | |
|--|---------------------|
| Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes | -216 899 353 |
| Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | -216 899 353 |

OBSERVATIONS**LES FONCTIONS DE SOUTIEN DU PROGRAMME**

L'action « Soutien opérationnel » porte les crédits de soutien (hors crédits de personnel) de l'action « Contrôles opérationnels ». Ces crédits relèvent notamment de l'entretien immobilier, de la maintenance informatique et de l'action sociale.

Les crédits de l'action « Soutien opérationnel » se déversent intégralement sur l'action « Contrôles opérationnels ».

VENTILATION DES CRÉDITS EN PROVENANCE DU PROGRAMME « SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE »

Les actions de politiques du programme « Transports aériens, surveillance et certification » reçoivent des crédits du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » selon les clés suivantes :

- au prorata des ETP (des actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- au prorata des crédits de fonctionnement (des actions de politique) pour l'action « Logistique » et l'action « Affaires financières ».

PROGRAMME 611

PROGRAMME 611

FORMATION AÉRONAUTIQUE

MINISTRE CONCERNÉ : JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

| | |
|---|-----|
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 158 |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales | 160 |
| Présentation du programme et des actions | 165 |
| Objectifs et indicateurs de performance | 170 |
| Justification au premier euro | 174 |
| Opérateurs | 183 |
| Analyse des coûts du programme et des actions | 189 |

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 611 : Formation aéronautique

Le programme « Formation aéronautique » retrace les activités de formation aux métiers de l'aéronautique dont la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a la charge et qui sont mises en œuvre par deux organismes spécialisés, l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public administratif, et le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), service à compétence nationale.

Ces formations sont destinées au secteur aérien, à la DGAC – en particulier pour la formation de son personnel technique –, ainsi qu'à d'autres administrations (Armée de l'Air notamment). Elles ont pour objectifs de contribuer au maintien du haut niveau de sécurité du transport aérien, à l'amélioration de la capacité offerte au trafic aérien français et international, à l'équilibre économique du secteur aérien dans son ensemble, et de concourir au rayonnement de l'industrie aéronautique française dans le monde.

Bien que touchée par la crise actuelle, il ne fait pas de doute que l'activité aéronautique mondiale connaît une croissance continue sur la durée. C'est dans cette perspective que la DGAC ambitionne de promouvoir au plan international le savoir-faire français en matière d'ingénierie, de formation et de recherche et développement.

Pour répondre au mieux aux besoins de la communauté de l'aviation civile, l'ENAC se doit d'adapter les formations proposées aux évolutions de la réglementation et aux attentes des acteurs économiques.

Concernant les formations destinées à la DGAC, l'ENAC met en place la refonte de la formation initiale au contrôle aérien, avec le projet REEF (Refonte et Évolution Européenne de la Formation initiale au contrôle aérien). Par ailleurs, l'ENAC propose et développera de nouveaux modules anglophones, au nombre de 5 en 2010 (*Basic, Basic ACC, Aerodrome rating, Approach rating, ACC rating*). Enfin, l'école recherchera à obtenir le label OACI pour les formations sûreté qu'elle organise pour les agents de la DGAC et sera à terme une école importante dans le cadre du ciel unique européen pour former les ingénieurs et contrôleurs aériens du FABEC (bloc d'espace fonctionnel de contrôle aérien) en centre Europe.

Les besoins du monde aéronautique évoluent rapidement. Aussi, l'ENAC met en place des mastères spécialisés : 8 mastères en 2008 et en 2009. Elle prévoit en 2010 la création d'un master *Global Navigation Satellite System (GNSS)* avec un financement sur le programme européen Galileo et du Mastère spécialisé « Exploitation Aéronautique et Gestion du Trafic Aérien » en langue anglaise.

Par ailleurs, afin d'assurer sa notoriété et de mieux connaître les attentes du secteur, l'ENAC est présente dans les grands projets aéronautiques. A ce titre et dans la continuité des actions engagées en 2008 et 2009, l'école participe aux projets du Domaine d'Action Stratégique « Sécurité et Sûreté du Transport Aérien » initiés dans le cadre du Pôle de Compétitivité *Aerospace Valley* et met en place aux côtés de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) le programme européen SESAR (*Single European Sky ATM Research*). Elle développe par ailleurs en partenariat avec les industriels concernés (Airbus, Thales, DSNA et Steria), des projets de recherche comme celui relatif à la connexion des simulateurs avions et contrôle aérien (GAIA) pour étudier et former les systèmes du futur. Enfin, l'ENAC s'engage activement au développement de la plate-forme de recherche GNSS Toulouse/Europe, Toulouse ayant été identifiée comme l'un des trois sites d'excellence pour la navigation globale avec Munich et Turin.

Concernant son plan pluriannuel d'investissement, l'ENAC achèvera en 2010 la rénovation de ses résidences étudiantes et poursuivra avec celle des bâtiments pédagogiques dont l'ampleur sera ajustée en fonction des moyens budgétaires disponibles.

Un contrat d'objectifs, de moyens et de performance, en cours d'élaboration, précisera les objectifs stratégiques de l'école ainsi que les moyens lui permettant de les atteindre. Des indicateurs de performance seront renforcés afin de mesurer l'efficacité de l'école dans le cadre ainsi défini.

S'agissant du SEFA, un des axes stratégiques forts depuis 2006 est de se positionner sur le marché de la formation avancée pour les pilotes français et étrangers, marché à forte valeur ajoutée et qui correspond à une demande importante des opérateurs aériens internationaux (compagnies aériennes du Moyen-Orient, de l'Inde et de la Chine). Le SEFA propose ainsi des formations sur mesure pour ces clients et développe parallèlement des partenariats avec les constructeurs Airbus et ATR. C'est ainsi que des remises à niveau sont délivrées sur le site Airbus à Toulouse, à Bangalore en Inde ou à Saint Yan pour ATR.

Le SEFA dispose également de capacités importantes de formation de pilotes de ligne qui lui confèrent une opportunité de développement unique sur le marché export. Des contrats ont été signés pour la formation de cadets Equato-Guinéens, Laotiens, Marocains et prochainement Libyens et Chinois. Sur le plan national, le SEFA formera des cadets au profit d'Air France, et continuera d'accroître son volume de formation d'élèves pilotes de ligne (EPL). Concernant les EPL, filière d'excellence de la formation au pilotage, le SEFA prévoit de former 60 élèves en 2010. 8 400 heures d'avion et de simulateur supplémentaires seront ainsi réalisées en 2010 (une formation de pilote de ligne représentant environ 180 heures d'avion et 80 heures de simulateur par stagiaire).

Sur le plan financier, le SEFA poursuit l'exécution de son plan de modernisation, ses actions de réduction des coûts en matière d'effectifs (l'objectif consiste à atteindre 350 ETP en 2013 contre 420 actuellement) et de matériels (renouvellement de la flotte avions en remplaçant les appareils d'ancienne génération par des avions modernes, moins consommateurs de carburant, respectant l'environnement et nécessitant moins de maintenance) tout en rationalisant la gestion des surfaces exploitées et des bâtiments et en s'inscrivant dans des programmes d'économie d'énergie.

L'ENAC et le SEFA font partie intégrante du pôle aéronautique français, principalement implanté dans la région toulousaine. La DGAC, dans un souci de renforcement de l'outil de formation aéronautique français et d'une recherche d'efficacité, a demandé à ses deux écoles de rechercher les synergies permettant d'atteindre ces objectifs. Deux pistes sont mises en œuvre :

- d'une part, la fusion des deux écoles prévue début 2011 permettra de présenter une offre globale à leurs partenaires comme celle de la formation des pilotes et de générer des économies d'échelle en interne à la DGAC ;
- d'autre part, la recherche d'un partenariat renforcé avec le ministère de la défense, autre acteur public majeur dans le domaine aéronautique qui se traduit pour l'ENAC par une recherche de mutualisation avec l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (ISAE).

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

| | |
|-------------------|--|
| OBJECTIF 1 | Assurer la formation des ingénieurs, des techniciens de la sécurité aérienne et des élèves pilotes de ligne aux meilleures conditions économiques |
| INDICATEUR 1.1 | Coût de la formation des élèves |
| OBJECTIF 2 | Répondre aux besoins du secteur aéronautique français en actions de formation et d'expertise |
| INDICATEUR 2.1 | Taux d'insertion professionnelle des élèves |

Formation aéronautique

Programme n° 611 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|---|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 01 | Formation aux métiers de l'aviation civile | 21 252 000 | | 21 252 000 | |
| 02 | Formation pratique au pilotage | 11 387 000 | 2 000 000 | 13 387 000 | 230 000 |
| 03 | Formation aux métiers de la navigation aérienne | 42 543 000 | | 42 543 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 75 182 000 | 2 000 000 | 77 182 000 | 230 000 |

2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

| Numéro et intitulé de l'action | | Opérations courantes | Opérations en capital | Total | Prévisions FDC et ADP |
|--|---|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 01 | Formation aux métiers de l'aviation civile | 21 252 000 | | 21 252 000 | |
| 02 | Formation pratique au pilotage | 13 752 000 | 3 000 000 | 16 752 000 | 230 000 |
| 03 | Formation aux métiers de la navigation aérienne | 42 543 000 | | 42 543 000 | |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | 77 547 000 | 3 000 000 | 80 547 000 | 230 000 |

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Autres charges de gestion courante | 45 241 000 | 45 241 000 | 21 252 000 | 21 252 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 45 241 000 | 45 241 000 | 21 252 000 | 21 252 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 45 241 000 | 45 241 000 | 21 252 000 | 21 252 000 |

Formation aéronautique

Programme n° 611 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Achats | 5 330 000 | 6 830 000 | 7 020 000 | 7 320 000 |
| Services extérieurs | 1 130 000 | 2 800 000 | 1 454 000 | 2 389 000 |
| Autres services extérieurs | 2 740 000 | 4 230 000 | 2 450 000 | 3 580 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 10 000 | 10 000 | 13 000 | 13 000 |
| Charges exceptionnelles | | | 450 000 | 450 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 9 210 000 | 13 870 000 | 11 387 000 | 13 752 000 |
| FDC et ADP prévus | | | 200 000 | 200 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 9 210 000 | 13 870 000 | 11 587 000 | 13 952 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Acquisition d'immobilisations | 3 200 000 | 4 000 000 | 2 000 000 | 3 000 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 3 200 000 | 4 000 000 | 2 000 000 | 3 000 000 |
| FDC et ADP prévus | 450 000 | 450 000 | 30 000 | 30 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP | 3 650 000 | 4 450 000 | 2 030 000 | 3 030 000 |

ACTION n° 03 : Formation aux métiers de la navigation aérienne

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Intitulé du compte | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Autres charges de gestion courante | 11 998 000 | 11 998 000 | 42 543 000 | 42 543 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 11 998 000 | 11 998 000 | 42 543 000 | 42 543 000 |
| FDC et ADP prévus | | | | |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 11 998 000 | 11 998 000 | 42 543 000 | 42 543 000 |

Formation aéronautique

Programme n° 611 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|---|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Achats | 5 330 000 | 7 020 000 | 6 830 000 | 7 320 000 |
| Services extérieurs | 1 130 000 | 1 454 000 | 2 800 000 | 2 389 000 |
| Autres services extérieurs | 2 740 000 | 2 450 000 | 4 230 000 | 3 580 000 |
| Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération | 10 000 | 13 000 | 10 000 | 13 000 |
| Autres charges de gestion courante | 57 239 000 | 63 795 000 | 57 239 000 | 63 795 000 |
| Charges exceptionnelles | | 450 000 | | 450 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP | 66 449 000 | 75 182 000 | 71 109 000 | 77 547 000 |
| FDC et ADP prévus | | 200 000 | | 200 000 |
| Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP | 66 449 000 | 75 382 000 | 71 109 000 | 77 747 000 |

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

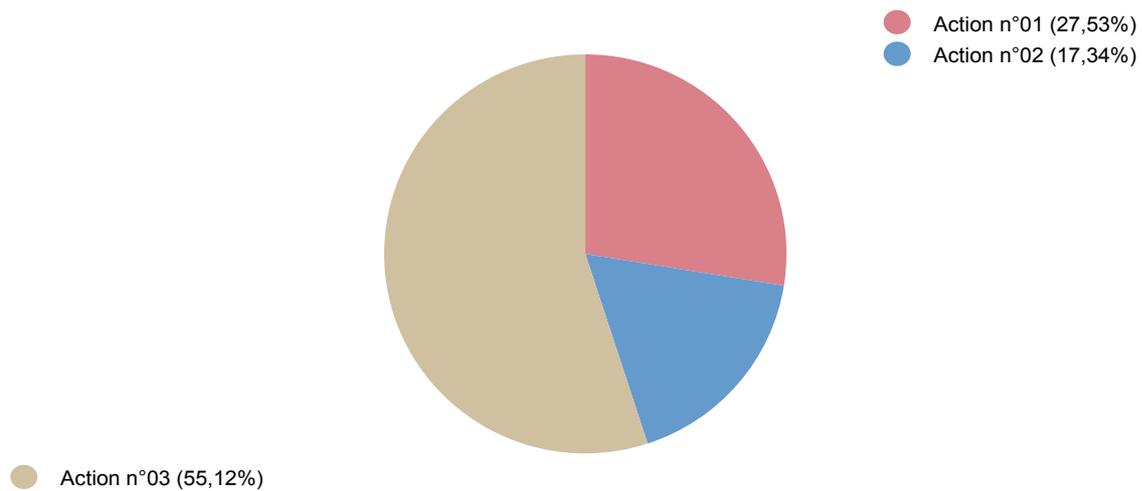
| Nature de dépenses | Autorisations d'engagement | | Crédits de paiement | |
|--|----------------------------|---------------------|--------------------------|--------------------|
| | Ouvertes en LFI pour 2009 | Demandées pour 2010 | Ouverts en LFI pour 2009 | Demandés pour 2010 |
| Acquisition d'immobilisations | 3 200 000 | 2 000 000 | 4 000 000 | 3 000 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP | 3 200 000 | 2 000 000 | 4 000 000 | 3 000 000 |
| FDC et ADP prévus | 450 000 | 30 000 | 450 000 | 30 000 |
| Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP | 3 650 000 | 2 030 000 | 4 450 000 | 3 030 000 |

PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

| Numéro et intitulé de l'action | | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|--------------------------------|---|----------------------------|---------------------|
| 01 | Formation aux métiers de l'aviation civile | 21 252 000 | 21 252 000 |
| 02 | Formation pratique au pilotage | 13 387 000 | 16 752 000 |
| 03 | Formation aux métiers de la navigation aérienne | 42 543 000 | 42 543 000 |
| Total | | 77 182 000 | 80 547 000 |

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2010



PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme «Formation aéronautique» retrace les activités de formation aux métiers de l'aéronautique dont la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a la charge. Elles sont mises en œuvre par deux organismes spécialisés, l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public administratif, et le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), SCN.

Ces formations sont destinées au secteur aérien français ou à la DGAC : elles contribuent au maintien du haut niveau de sécurité du transport aérien français et au rayonnement de l'industrie aéronautique ; elles servent également de référence au secteur privé.

Le maintien du haut niveau de sécurité suppose en premier lieu la compétence professionnelle des personnels opérationnels, pilotes et contrôleurs aériens, sur lesquels repose la sécurité immédiate du trafic aérien. Pour conserver tout au long de leur carrière leur niveau de compétence, ils bénéficient d'une formation initiale s'appuyant sur des modes de recrutement exigeants et sur une formation continue. La sécurité repose enfin sur les ingénieurs, les électroniciens et les techniciens qui contribuent aux performances et à la sécurité du système.

Le rayonnement de l'industrie aéronautique française nécessite que la vente des matériels et produits aéronautiques soit accompagnée de la formation de leurs utilisateurs. Ces actions concernent les pilotes à l'appui de la vente d'avions, les contrôleurs et électroniciens à l'appui de la vente de systèmes de contrôle aérien et les ingénieurs et techniciens à l'appui du développement des autorités et opérateurs de navigation aérienne d'autres pays.

L'environnement

La formation des contrôleurs aériens et des pilotes obéit à des normes internationales de sécurité. Elle est sanctionnée par la délivrance de licences définies par des directives européennes qui doivent être renouvelées périodiquement. Le respect de ces normes internationales et directives européennes par les entreprises, les administrations et les écoles de formation françaises se traduit pour ces dernières par la recherche de standards de qualité élevés.

Les acteurs et le pilotage

Les politiques mises en œuvre dans ce programme sont sous la responsabilité du secrétariat général de la DGAC qui assure la tutelle administrative de l'ENAC et le pilotage du SEFA.

D'autres directions de la DGAC assurent le pilotage ou la coordination des actions spécifiquement destinées à leurs personnels : direction des services de la navigation aérienne (DSNA) pour ses personnels techniques, direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) qui approuve par ailleurs les programmes de formation des pilotes et des contrôleurs, direction des transports aériens (DTA) qui entretient le réseau de relations avec le secteur industriel français et les autorités étrangères pour les activités à l'exportation.

Le programme est entièrement exécuté par le SEFA, service à compétence nationale de la DGAC et l'ENAC, établissement public placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Les modalités de gestion

Le secrétaire général de la direction générale de l'aviation civile exerce une autorité directe sur le SEFA, service à compétence nationale qui lui est rattaché. Il lui délègue un budget opérationnel de programme couvrant l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement.

Les relations de l'ENAC avec la DGAC sont régies par une convention annuelle qui précise les missions que l'établissement doit assurer pour le compte de la DGAC et les ressources que la DGAC lui alloue dans le cadre de ce programme, ainsi que des programmes « Navigation aérienne » et « Transports aériens, surveillance et certification ».

La structuration en actions

Ce programme comporte trois actions correspondant aux activités de l'opérateur ENAC pour les actions 01 et 03 et du service à compétence nationale SEFA pour l'action 02.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile
- ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage
- ACTION n° 03 : Formation aux métiers de la navigation aérienne

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

Formation aux métiers de l'aviation civile

27,5 %



L'école nationale de l'aviation civile (ENAC) assure la formation initiale et le perfectionnement des professionnels de l'aviation civile : ingénieurs, ingénieurs du contrôle aérien, ingénieurs des systèmes de sécurité aérienne, techniciens, pilotes de ligne. L'ENAC propose un large éventail de formations répondant aux besoins de l'ensemble des professionnels de l'aéronautique civile du secteur public ou du secteur privé, français ou étrangers, européens, en particulier dans les domaines de la formation initiale et de la formation continue, de la recherche et de la coopération internationale.

L'ENAC assure la formation initiale de 1 500 élèves par an, destinés à rejoindre l'administration ou les entreprises du secteur aéronautique. Les formations dispensées concernent les cursus suivants :

- ingénieurs des ponts et chaussées. L'ENAC est une des écoles du ministère de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de la mer, qui participent à la formation d'ingénieurs-élèves destinés aux fonctions d'encadrement de haut niveau du ministère et notamment de la DGAC ;
- ingénieurs ENAC. Cette formation à caractère pluridisciplinaire est orientée vers les activités du domaine aéronautique et spatial, pour les industries, le transport aérien ou le secteur public. L'ENAC joue en particulier un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de la politique de formation de la DSNA car elle occupe le cœur du dispositif de formation initiale et de formations qualifiantes et continues par les nombreux stages qu'elle dispense et l'importance des moyens techniques dont elle dispose (simulateurs notamment) ;
- pilotes de ligne. Dans le cadre d'une filière de formation nationale mise en œuvre par le ministère chargé des transports, l'ENAC participe à la formation théorique des pilotes de ligne. Les élèves issus de cette formation rejoignent les compagnies aériennes après leur formation pratique au SEFA ;
- agents d'exploitation. Les élèves qui en sont issus rejoignent les compagnies aériennes et les organismes chargés de gestion aéroportuaire pour y assurer notamment les tâches de préparation et de planification des vols.

La formation continue est développée essentiellement dans des domaines spécialisés où l'école a su acquérir des compétences internationales comme la circulation aérienne, les systèmes électroniques, l'informatique et les techniques aéronautiques. Avec 500 sessions organisées pour 230 thèmes différents et plus de 5 000 stagiaires accueillis chaque année, l'ENAC joue aux plans national et international un rôle essentiel dans le domaine de la formation continue au profit de l'aéronautique civile.

Les partenaires de l'action

L'ENAC participe activement aux actions de recherche développées dans son domaine de compétence, et plus particulièrement en économie de l'aérien, en programmation et systèmes, en informatique et simulation, en automatique, en mathématiques appliquées et en système de navigation et de surveillance. Pour ces activités de recherche, elle travaille en relation étroite avec les autres établissements scientifiques concernés, qu'ils soient en région Midi-Pyrénées ou ailleurs, en Europe ou dans le monde.

Au niveau international, l'ENAC s'inscrit dans la politique internationale menée par la DGAC en vue de l'accroissement du niveau global de sécurité du transport aérien ; elle participe très activement aux travaux européens d'harmonisation des équipements et des programmes de formation ; enfin, elle intervient en appui des entreprises aéronautiques et spatiales françaises préparant ou conduisant des projets à l'étranger. Elle contribue largement au développement des activités d'export de la France, à la fois dans le domaine de l'enseignement spécialisé (ex : mastères délocalisés en Chine sur le management de la sécurité aérienne et formation de contrôleurs suisses), et dans celui de l'expertise et de l'ingénierie pédagogique (collaboration avec Eurocontrol).

Enfin, la formation des ingénieurs ENAC est assurée en collaboration étroite avec d'autres écoles ou universités européennes dans le cadre du programme Pegasus (*Partnership of a European Group of Aeronautics and Space Universities*).

Le cadre réglementaire

Créée en 1948 à Paris, l'ENAC est installée à Toulouse depuis 1968. Établissement public à caractère administratif, l'ENAC est placée sous la tutelle du ministère chargé des transports. Le statut de l'établissement et les missions qui lui sont confiées sont définis par le décret n°2007-651 du 30 avril 2007 portant statut de l'ENAC.

ACTION n° 02

17,3 %



Formation pratique au pilotage

Dans un secteur où les objectifs économiques et technologiques sont toujours plus prégnants, l'homme reste l'acteur central de la sécurité de l'ensemble du système : il est en particulier irremplaçable pour gérer les situations dégradées, quand la technique est prise en défaut. En plus de ses qualités intrinsèques, sa performance repose sur une formation de haut niveau.

L'action contribue à la sécurité du transport aérien par la formation pratique des professionnels suivants :

- les élèves pilotes de ligne (EPL), sélectionnés sur concours en fonction de leurs seuls mérites, suivent un cursus gratuit d'environ deux ans qui leur permet d'intégrer directement une compagnie aérienne. L'État assume ici un rôle d'équité sociale ;
- les pilotes de ligne sont formés pour le compte de compagnies, souvent étrangères, qui reconnaissent les compétences de la France pour former leurs pilotes, généralement en partenariat avec des écoles privées françaises. L'État apporte ainsi son soutien à l'export de formations aéronautiques françaises dans un monde très concurrentiel ;
- les compétences de pilotes des ingénieurs de conception et d'exploitation des moyens aériens assurent une prise en compte optimale des contraintes des pilotes dans leurs fonctions et contribuent ainsi à la sécurité du transport aérien civil ou militaire ;
- l'État compte enfin sur la formation des instructeurs au pilotage pour imprimer un très haut niveau de sécurité à l'ensemble de la formation aéronautique et, plus largement, aux activités aériennes.

Par ailleurs, les aéronefs exploités pour la formation pratique au pilotage sont utilisés par l'État pour calibrer les moyens radio de la circulation aérienne, pour des missions de liaisons pour le compte de la DGAC et pour l'expérimentation de nouveaux équipements de bord.

Les partenaires de l'action

Les partenaires de cette action sont les autres écoles de formation et les constructeurs aéronautiques.

L'État coopère pour cette action avec d'autres écoles généralement privées qu'il fait participer aux contrats obtenus (par le SEFA) pour étendre son champ de services aux compagnies aériennes ou pour apporter son soutien au secteur privé en apportant de la charge de travail. Fréquentes pour la partie théorique des formations de pilote de ligne, ces coopérations prennent aussi la forme de partage de la formation pratique avec d'autres écoles de pilotage dans le cadre de contrats d'export.

Par ailleurs, en assurant la mise à niveau de pilotes de compagnies clientes d'AIRBUS, l'État participe à la notoriété et à la sécurité des avions du constructeur européen dans le monde.

Le cadre organisationnel et réglementaire de l'action

L'action de formation pratique au pilotage des avions est dévolue au SEFA soumis au code de l'aviation civile en ce qui concerne l'exploitation de ses avions, aux règlements européens JAR-FCL (*Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing*) pour l'exercice de l'instruction et la gestion des licences de pilotes et d'instructeurs (à ce titre, le SEFA a obtenu l'agrément *Flight Training Organisation*) et aux réglementations, notamment européennes, relatives à la maintenance des aéronefs.

ACTION n° 03

55,1 %

Formation aux métiers de la navigation aérienne



L'école nationale de l'aviation civile (ENAC) assure la formation des élèves ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) et des techniciens supérieurs d'étude et d'exploitation de l'aviation civile destinés aux fonctions de contrôleurs aériens pour l'employeur DGAC.

La nécessité de fournir aux personnels les moyens de s'adapter aux évolutions des procédures, des méthodes et techniques, et d'acquérir une réelle polyvalence leur permettant d'évoluer au sein de la DGAC et de prendre des responsabilités durant leur carrière impose une formation initiale de haut niveau, s'appuyant sur des modes de recrutement exigeants. Cette formation initiale est dispensée de manière centralisée et cohérente par l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), à Toulouse, dans le cadre de cursus propres à chaque catégorie de personnels, s'appuyant en particulier sur d'importantes plates-formes techniques dédiées à la formation ainsi que de nombreux outils de simulation.

L'évolution des normes du contrôle aérien, en Europe particulièrement (licence européenne du contrôle aérien), ainsi que des exigences en matière de sécurité a nécessité une refonte de la formation dans le domaine du contrôle du trafic aérien.

Les partenaires de l'action

L'ENAC joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de la politique de formation de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) puisqu'elle occupe le cœur du dispositif en tant que fournisseur essentiel en matière de formation initiale des personnels.

La direction technique et de l'innovation (DSNA/DTI) est un prestataire important dans le domaine de la formation de par les équipements installés par ses soins et leurs évolutions logicielles ou matérielles.

Le cadre réglementaire

Outre les diverses prescriptions figurant aux annexes de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatives à la formation et à la qualification des personnels de la navigation aérienne sur certains équipements, le cadre réglementaire de la formation des personnels de la navigation aérienne est essentiellement constitué des différents textes élaborés par Eurocontrol dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) qui imposent la mise en place de règlements fixant les exigences requises en matière de sécurité dans le domaine du contrôle du trafic aérien *Eurocontrol Safety Regulatory Requirements* (ESARR).

La directive instaurant une licence européenne pour les contrôleurs aériens adoptée par le Parlement européen donne lieu à de nouvelles exigences qui ont demandé une refonte des formations destinées aux contrôleurs.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Assurer la formation des ingénieurs, des techniciens de la sécurité aérienne et des élèves pilotes de ligne aux meilleures conditions économiques

L'ENAC rassemble dans un même lieu la formation de la plupart des professionnels de la sécurité aérienne, et utilise les échanges croisés entre les différentes filières de formation pour fournir une formation efficiente par sa qualité. La spécificité des formations initiales de l'ENAC repose sur l'utilisation de moyens lourds et sophistiqués comme les simulateurs de contrôle ou les simulateurs de vol, utilisés par ailleurs pour la formation continue des pilotes et des contrôleurs de la navigation aérienne. Ces moyens spécialisés permettent d'offrir une imprégnation aux conditions du contrôle et du pilotage dans le cadre des autres formations dispensées par l'école. La mutualisation de ces moyens entre les diverses formations de l'école permet de fournir ces prestations aux élèves ingénieurs dans les meilleures conditions économiques.

L'État s'attache à maintenir la qualité de la formation au pilotage tout en recherchant les meilleures conditions économiques d'utilisation de moyens aériens relativement coûteux. L'objectif du SEFA consiste ainsi à réduire le coût de la formation pratique des élèves pilotes de ligne (EPL) afin de se rapprocher progressivement des prix pratiqués dans le secteur concurrentiel, tout en maintenant une qualité de formation reconnue par les professionnels de l'aéronautique. Cette qualité de formation se traduit par la délivrance d'un volume d'heures de vol et de simulateur nettement supérieur aux *minima* réglementaires et aux volumes de formation délivrés par les écoles concurrentes.

Indicateur 1.1 : Coût de la formation des élèves

Sous-indicateur 1.1.1 : Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC

Il s'agit du coût de formation couvrant les 3 ans de scolarité. La scolarité des ingénieurs de l'ENAC (IENAC) se déroule à l'ENAC à l'exception de la dernière année, dédiée à un stage d'immersion par des échanges avec des universités et des écoles étrangères. Le dernier trimestre de cette troisième année est consacré à un stage en entreprise, en France ou à l'étranger. Les élèves reçoivent un enseignement scientifique et technique délivré par des enseignants permanents, fonctionnaires de la DGAC, ou des intervenants du secteur qui leur présentent l'ensemble du domaine du transport aérien.

La prévision actualisée 2009 a été revue à la hausse. En effet, du fait du transfert de la paye de ses agents, l'ENAC, en tant qu'établissement public non soumis à la TVA, doit s'acquitter de la taxe sur les salaires. Cette taxe entraîne une augmentation de 10% de la masse salariale. La part des salaires dans le coût de la formation représente 62 % du total. Le coût de la formation d'un élève ingénieur devrait donc être de l'ordre de 83 000 euros en 2009.

Pour 2010, malgré une hausse prévue de 2% de la masse salariale par rapport à 2009, le coût unitaire de la formation des élèves ingénieurs devrait diminuer de l'ordre de 1 000 euros. En effet, en 2010, les effets cumulés des efforts engagés par l'ENAC dans la maîtrise de ses coûts de fonctionnement et dans le développement de son offre de prestations auprès des industriels et à l'international vont se faire sentir.

Il est ainsi attendu une baisse de la consommation d'énergie due notamment à la mise en place d'un marché de maintenance sur performance ainsi qu'une baisse de 30% des dépenses d'impression par la mise en œuvre d'une nouvelle politique d'impression initiée à la suite d'un audit sur ces questions. En outre, l'ENAC s'est engagée dans une politique de partenariat renforcé et de mutualisation des moyens avec l'ISAE dont l'un des objectifs est la recherche d'une diminution globale des coûts. Cette démarche pilotée par les tutelles respectives des deux écoles doit être mise en œuvre dès 2010.

Sous-indicateur 1.1.2 : Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne

La filière des élèves pilotes de ligne est la plus représentative de l'activité de l'action «Formation pratique au pilotage», car elle constitue, dans l'éventail des formations délivrées par le SEFA, celle qui requiert l'ensemble des compétences pédagogiques, techniques et humaines du SEFA. Les instructeurs engagés dans cette formation détiennent des qualifications élevées et utilisent des avions et des simulateurs de vol à hautes performances pédagogiques.

Cette filière permet à des élèves d'accéder au métier de pilote de ligne sur la seule base du mérite au terme d'une sélection sur concours, puis par une formation financée par l'État.

Les leviers d'action du SEFA pour améliorer les résultats résident dans l'amélioration du taux d'utilisation de ses avions, la recherche d'une meilleure disponibilité des appareils pour pouvoir réduire la flotte à activité constante et, dans le remplacement progressif d'avions anciens par des avions de nouvelle génération beaucoup plus économiques (Diamond Aircraft DA40 monomoteur et DA42 bimoteurs).

Les résultats de l'indicateur restent cependant soumis à des éléments extérieurs comme le coût du carburant et des pièces détachées des avions. Ce phénomène a été particulièrement sensible en 2008 et a atténué les efforts de productivité entrepris.

INDICATEUR 1.1 : Coût de la formation des élèves

(du point de vue du contribuable)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|---|---------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC | €/élève | 82 668 | 79 600 | 78 000 | 83 000 | 82 000 | 81 000 |
| Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne | €/élève | 118 500 | 115 000 | 115 000 | 115 000 | 115 000 | 105 000 |

Précisions méthodologiques

Source des données : Comptabilités analytiques de l'ENAC et du SEFA.

Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC

Le coût de la formation intègre les charges de l'ENAC et celles directement supportées par la DGAC (salaires des personnels affectés, amortissement des moyens mis à la disposition de l'ENAC par la DGAC). Depuis 2006, le coût d'un élève d'une année n est obtenu en reconstituant une promotion sur trois ans par les éléments de charges des trois promotions présentes à l'école pour cette année n.

L'effectif moyen de l'ENAC est de 92 élèves en 2007 et 98 élèves en 2008.

Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne

Il s'agit du coût direct d'une formation pratique d'un élève pilote de ligne sur un stage intégré *Air Transport Pilot (Aircraft) – ATP(A)* – formé par le SEFA.

Les principales hypothèses retenues pour établir la cible 2011 sont, par rapport à la réalisation 2007, une augmentation de 10% des dépenses de carburant et pièces détachées, une stabilisation des autres coûts de fonctionnement, un gain de 24% sur le coût de la maintenance et un gain de 15% sur le coût de l'instruction. En revanche dans l'optique d'une qualité de formation reconnue, une vingtaine d'heures effectuées actuellement en solo vont être désormais réalisées avec instructeur, ce qui va avoir tendance à augmenter le coût unitaire de la formation.

Fin 2007, un contrat a été signé entre le SEFA et Air France, pour qu'une partie de la formation soit payée par Air France, pour tout stagiaire embauché dans la compagnie aérienne. Ce contrat porte sur un montant forfaitaire de 13 500 € / stagiaire. N'ayant été signé qu'en fin d'année 2007, il ne porte que sur le quart d'une promotion, ce qui correspond à un gain moyen de 3 600 € par stagiaire pour l'année. Le coût réel de la formation pour le contribuable est ainsi de 115 000 euros en 2007. Sachant que 80% des stagiaires d'une promotion sont embauchés par Air France, on peut estimer le coût réel de la formation à 99 000 € en 2011.

Le nombre d'élèves recrutés sur concours est de 48 en 2006, 66 en 2007, 80 en 2008 et 60 en 2009.

OBJECTIF n° 2 : Répondre aux besoins du secteur aéronautique français en actions de formation et d'expertise

La formation à l'ENAC des futurs cadres de l'industrie aéronautique française et européenne concourt, par la qualité de l'enseignement dispensé, à proposer des professionnels de haut niveau à l'industrie aéronautique française, soutenant ainsi le développement de notre activité économique.

L'expertise de l'ENAC en ingénierie pédagogique auprès des clients étrangers, en soutien des industriels français, contribue à exporter le savoir-faire français à l'étranger. En effet, la dimension internationale de l'activité pédagogique de l'école est fortement encouragée par les partenaires industriels du secteur aéronautique. Au cours des dernières années, les actions de l'école à l'international se sont multipliées. Certaines débouchent sur des coopérations à long terme, comme par exemple la création d'un collège franco-chinois, supportées par l'industrie aéronautique, en particulier Airbus.

Le SEFA pour sa part a démontré sa capacité à former des pilotes de ligne et des instructeurs depuis plusieurs dizaines d'années, contribuant ainsi à la sécurité des activités aéronautiques en France et à l'étranger.

L'expertise que constitue le SEFA en matière de formation aéronautique permet à la DGAC d'inclure une prestation de formation au pilotage dans ses programmes de coopération. Dans le cadre du soutien de la DGAC à l'industrie aéronautique, le SEFA apporte sa contribution au développement commercial des constructeurs aéronautiques français et européens par la création de formations adaptées réalisées en partenariat avec les industriels. Le taux de croissance de l'aviation civile mondiale sur le long terme (même si la crise actuelle du transport aérien est forte) fait en effet craindre que la pénurie de pilotes induite (en particulier dans les pays émergents) aboutisse à une mise en péril de la sécurité ou à un risque de non livraison d'avions commandés.

Cette demande mondiale de pilotes permet de développer de nouveaux marchés où la technicité du SEFA, sa crédibilité et ses moyens lui permettent de s'imposer comme leader avec des prestations à forte valeur ajoutée telles que les formations de pilotes, clés en mains aux compagnies aériennes et aux constructeurs avec une approche innovante : *ATPL (Air Transport Pilot Licence)* dans une première étape puis intégration plus complète et plus productive par la mise à disposition de pilotes directement au sein de compagnies aériennes (*Multi Pilot Licence*).

Dans le but de mutualiser et rationaliser l'action de l'État dans le domaine de la formation de pilotes, le SEFA a également établi des contacts avec les écoles de pilotage de l'État (Armées de l'Air et de Terre, Marine, Sécurité Civile, Douanes) afin de positionner le SEFA comme l'école de référence de la formation *ab initio* de l'ensemble des services de l'État qui forment des pilotes. Les premiers contacts sont prometteurs et l'année 2009 devrait voir la réalisation par le SEFA des premières formations de pilotes au profit de la Marine et de l'armée de Terre.

Indicateur 2.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves.**Sous-indicateur 2.1.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) formés à l'école, 6 mois après la délivrance de leur diplôme**

Cet indicateur permet d'apprécier la qualité de la formation dispensée, selon le niveau de l'accueil réservé sur le marché de l'emploi aux nouveaux diplômés de l'école. Mais cet indicateur est aussi influencé par un changement de conjoncture économique du secteur aéronautique. C'est ainsi que, pour tenir compte de la crise économique actuelle, qui touche le secteur aéronautique et le monde des sous-traitants, le taux 2009 est révisé à 90%. L'effet devrait se faire sentir par un allongement de la recherche d'emploi et par la prolongation des études par certains étudiants. En 2010, les premiers effets d'une reprise sont espérés et le taux d'insertion devrait revenir à son niveau de 2007/2008.

Sous-indicateur 2.1.2 : Taux d'insertion professionnelle des élèves pilotes de ligne

Cet indicateur permet d'évaluer l'adéquation entre le besoin en pilotes de ligne du secteur aérien, et la réponse des services de l'État à ce besoin. En effet, un taux d'insertion professionnelle trop bas signifie soit un nombre de pilotes formés supérieur aux attentes des compagnies aériennes, soit un niveau de qualité des formations qui n'est pas en adéquation avec les objectifs poursuivis. A l'inverse, un taux maximum peut refléter un nombre trop faible de pilotes formés.

Deux indicateurs de contexte facilitent l'interprétation des résultats :

- l'écart en nombre d'heures de vols et de simulateurs de vols par rapport à la formation minimale réglementaire traduit le haut niveau de qualité recherché pour cette formation afin que l'effet sur la sécurité soit optimal. Cet écart s'établit à 85 heures d'instruction vol et simulateur ;
- le nombre de places au concours (80 en 2008) est une décision du ministre en charge des transports influant sur le coût unitaire de la formation du fait des frais fixes. Cet indicateur éclaire également de manière quantitative l'indicateur d'insertion professionnelle.

INDICATEUR 2.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves

(du point de vue du citoyen)

| | Unité | 2007 Réalisation | 2008 Réalisation | 2009 Prévision PAP 2009 | 2009 Prévision actualisée | 2010 Prévision | 2011 Cible |
|--|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme | % | 93 | 93 | 95 | 90 | 93 | ≥ 95 |
| Taux d'insertion professionnelle des élèves pilotes de ligne, un an après la délivrance de leur diplôme | % | 95 | 100 | 92 | 92 | 92 | ≥ 92 |

Précisions méthodologiques

Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) formés à l'école, six mois après la délivrance de leur diplôme.

Source des données : 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 du 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 (84,8 % en 2006). 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.

Taux d'insertion professionnelle des élèves pilotes de ligne

Source des données : l'Association des Élèves Pilotes de Ligne.

Cet indicateur correspond au nombre d'EPL d'une promotion ayant trouvé un emploi dans l'année suivant celle de la fin de formation au SEFA, sur le nombre d'EPL ayant réussi leur formation ATP(A). Pour une année donnée, c'est donc la promotion sélectionnée sur concours quatre ans plus tôt qui est considérée.

Le cycle des embauches dans le secteur du transport aérien est relativement long. Trois ans après leur sortie d'école, on observe un taux d'emploi des EPL compris entre 96% et 100% selon les promotions. Toutefois au vu du contexte économique actuel, la prévision 2009 risque d'être difficile à tenir.

Formation aéronautique

Programme n° 611 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

| Numéro et intitulé de l'action | | Autorisations d'engagement | | | Crédits de paiement | | |
|--|---|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| | | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total | Dépenses de personnel | Autres dépenses | Total |
| 01 | Formation aux métiers de l'aviation civile | | 21 252 000 | 21 252 000 | | 21 252 000 | 21 252 000 |
| 02 | Formation pratique au pilotage | | 13 387 000 | 13 387 000 | | 16 752 000 | 16 752 000 |
| 03 | Formation aux métiers de la navigation aérienne | | 42 543 000 | 42 543 000 | | 42 543 000 | 42 543 000 |
| Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement | | | 77 182 000 | 77 182 000 | | 80 547 000 | 80 547 000 |

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

| | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|--|--|--|--|---|---|-----------|------------|--|--|
| <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(1)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">71 323 405</td></tr> </table> | | AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009 | (1) | 71 323 405 | <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(2)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">75 164 882</td></tr> </table> | | CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009 | (2) | 75 164 882 | | |
| AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009 | | | | | | | | | | | |
| (1) | | | | | | | | | | | |
| 71 323 405 | | | | | | | | | | | |
| CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009 | | | | | | | | | | | |
| (2) | | | | | | | | | | | |
| 75 164 882 | | | | | | | | | | | |
| Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008 | AE demandées pour 2010 | CP demandés sur AE antérieures à 2010* | CP demandés sur AE nouvelles en 2010 | Total des CP demandés pour 2010 | Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 | | | | | | |
| (3) | (4) | (5) | (6) | (7) = (5) + (6) | (8) | | | | | | |
| 7 316 261 | 77 182 000 | 7 300 000 | 73 247 000 | 80 547 000 | 3 000 000 | | | | | | |
| | | | | | <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(9)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">600 000</td></tr> </table> | Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010 | (9) | 600 000 | | | |
| Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010 | | | | | | | | | | | |
| (9) | | | | | | | | | | | |
| 600 000 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(10)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">600 000</td></tr> </table> | Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010 | (10) | 600 000 | | | |
| Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010 | | | | | | | | | | | |
| (10) | | | | | | | | | | | |
| 600 000 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010**</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(11) = (8) - (9) - (10)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">1 800 000</td></tr> </table> | Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010** | (11) = (8) - (9) - (10) | 1 800 000 | | | |
| Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010** | | | | | | | | | | | |
| (11) = (8) - (9) - (10) | | | | | | | | | | | |
| 1 800 000 | | | | | | | | | | | |

* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

** Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

Les restes à payer au 31/12/2010 concernent le crédit-bail de l'avion Beech 200 destiné au transport ministériel et à la calibration en vol.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 21 252 000 | 21 252 000 |
| Crédits de paiement | | 21 252 000 | 21 252 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les crédits du programme 611 à destination de l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) sont rattachés aux actions 1 et 3. L'action 1 recouvre les prestations de formations autres que celles destinées aux corps techniques de la navigation aérienne de la DGAC, ces dernières étant regroupées dans l'action 3. Elle concerne donc la formation des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs ENAC, des pilotes de ligne ainsi que des actions de formations continues spécialisées à destination de l'ensemble des personnels de la DGAC.

La dotation versée à l'ENAC dans ce cadre correspond à une subvention pour charges de service public inscrite intégralement en dépenses de fonctionnement. Afin d'améliorer la présentation et le suivi de l'utilisation de cette subvention, les crédits sont présentés ci-dessous, pour chacune des actions 1 et 3, par leur destination finale, représentée par identifiant.

Trois identifiants sont retenus pour justifier les dépenses prévues pour l'ENAC : les crédits relatifs au financement des personnels, les crédits relatifs aux dépenses de fonctionnement et les crédits relatifs aux dépenses d'investissement.

La répartition des crédits entre les deux actions, pour chacun des déterminants de la dépense repose sur les résultats de la comptabilité analytique de l'année 2008. Les crédits affectés au financement des emplois subventionnés, qui étaient entièrement regroupés au sein de l'action 1 en 2009, sont désormais répartis entre les deux actions.

Le tableau ci-dessous précise pour chacun de ces postes de dépenses les crédits correspondants pour l'action 1. Les crédits accordés à l'ENAC sont égaux en AE et en CP.

| Identifiants de la dépense | Dépenses totales (actions 1 et 3) | Part de l'action 1 | |
|----------------------------|-----------------------------------|--------------------|-----------------|
| | | En M€ | Taux (arrondis) |
| Personnel | 47, 170 | 16, 103 | 34% |
| Fonctionnement | 6, 061 | 2, 325 | 38% |
| Investissements | 10, 564 | 2, 824 | 27% |
| Total | 63, 795 | 21, 252 | |

1 - Les crédits affectés au financement des personnels : 16,103 M€

L'opérateur ENAC bénéficie d'un plafond d'emplois de 529 ETP pour 2010 répartis entre 504 ETP financés à l'aide de la subvention de la DGAC et 25 ETP rémunérés par des ressources propres. La subvention pour rémunérer les 504 ETP est de 47,17M€ pour 2010.

Par application de la méthode analytique précitée, la part relevant de l'action 1 représente 34% du montant total des dépenses de personnel, soit un montant de **16,103 M€**, le solde étant affecté à l'action 3.

2 - Les dépenses de fonctionnement : 2,325 M€

Ces dépenses sont liées aux prestations de l'école (hors domaine de la navigation aérienne) en matière de formation, d'expertises et de recherche que l'ENAC accomplit pour la DGAC ou en son nom et qui comprennent notamment la formation initiale des ingénieurs ENAC, des pilotes de lignes et des actions de formations continues spécialisées (sûreté, transport aérien, concours..).

Elles correspondent :

- à l'entretien et au fonctionnement de la structure (0,420 M€) ;
- aux activités des personnels et des élèves (déplacement, formation, œuvres et actions sociales (0,444 M€)
- aux activités d'enseignement (1,461 M€).

3 - Les crédits relatifs aux dépenses d'investissement : 2,824 M€

En 2010, l'ENAC envisage de poursuivre son plan d'investissement pluriannuel dont les opérations pour 2010 sont détaillées ci-dessous (les opérations achevées ne sont pas rappelées). Le tableau présente l'ensemble des crédits des actions 1 et 3. Par application de la méthode analytique, un montant de 2,824 M€ est affecté à l'action 1.

| Plans d'investissements en € | | | Années antérieures | 2009 | 2010 | 2011 | Montant total de l'opération |
|--|--------------|-----------|-----------------------|------------------|-------------------|------------------|---------------------------------|
| Plan décennal | Total | AE | 179 765 | 5 662 056 | 6 494 000 | 3 656 000 | |
| | | CP | 93 782 | 2 578 039 | 8 564 000 | 4 756 000 | |
| Résidence Blériot | | AE | | 850 000 | 6 494 000 | 3 656 000 | 11 000 000 |
| | | CP | | 850 000 | 6 494 000 | 3 656 000 | 11 000 000 |
| Sécurisation des locaux - Contrôle d'accès | | AE | 4 736 | 530 000 | | | 534 736 |
| | | CP | | 404 736 | 130 000 | | 534 736 |
| Isolation bat H | | AE | | 350 000 | | | 350 000 |
| | | CP | | 50 000 | 300 000 | | 350 000 |
| Réhabilitation Amphis Bellonte et Daurat | | AE | 38 211 | 1 462 056 | | | 1 500 267 |
| | | CP | 20 761 | 379 506 | | 1 100 000 | 1 500 267 |
| Réhabilitation Bât C2 | | AE | 136 818 | 500 000 | | | 636 818 |
| | | CP | 73 021 | 63 797 | 500 000 | | 636 818 |
| Voiries et Réseaux Divers | | AE | | 800 000 | | | 800 000 |
| | | CP | | 260 000 | 540 000 | | 800 000 |
| Réhabilitation des sanitaires | | AE | | 800 000 | | | 800 000 |
| | | CP | | 200 000 | 600 000 | | 800 000 |
| Relogement subdivision Pans/Ops | | AE | | 200 000 | | | 200 000 |
| | | CP | | 200 000 | | | 200 000 |
| Mise en place signalétique | | AE | | 100 000 | | | 100 000 |
| | | CP | | 100 000 | | | 100 000 |
| Installation d'un lieu d'accueil dans le hall de la bibliothèque | | AE | | 70 000 | | | 70 000 |
| | | CP | | 70 000 | | | 70 000 |
| Pédagogie | Total | AE | 947 412 | 970 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 2 917 412 |
| | | CP | 947 412 | 970 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 2 917 412 |
| EGRAS * | Total | AE | 349 597 | 1 310 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 2 659 597 |
| | | CP | 349 597 | 1 310 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 2 659 597 |
| TOTAL GENERAL INVESTISSEMENTS | | AE | 1 476 774 | 7 942 056 | 8 494 000 | 5 656 000 | 21 568 830 |
| | | CP | 1 390 791 | 4 858 039 | 10 564 000 | 6 756 000 | 21 568 830 |

* Entretien et grosses réparations

Formation aéronautique

Programme n° 611 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 13 387 000 | 13 387 000 |
| Crédits de paiement | | 16 752 000 | 16 752 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

1 - Stratégie pour l'avenir

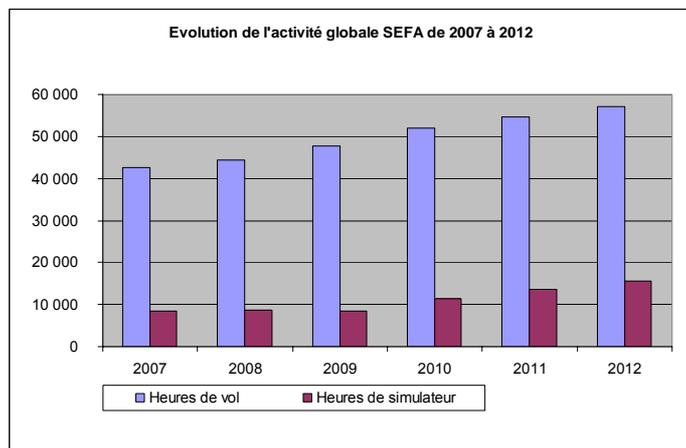
Depuis 2007 le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) s'est engagé dans un vaste plan de modernisation qui vise à le positionner à des niveaux de performance économique comparables à ceux des écoles de pilotage du secteur privé.

Cette modernisation s'appuie sur deux axes, contribuant à la baisse des coûts unitaires, le développement de l'activité et la réduction de ses coûts.

1.1 - Le développement de l'activité :

Le SEFA continue d'enregistrer une progression de son activité à un rythme annuel de 7%. Ce dynamisme s'explique par la politique de développement international du SEFA d'une part, et en direction des clients institutionnels français d'autre part. Ainsi, afin de compenser les fluctuations du marché de l'emploi de pilotes de ligne et donc du nombre d'élèves en formation initiale, le SEFA renforce sa stratégie commerciale en direction du marché international. Cette démarche se traduit par la signature de contrats avec des compagnies ou des États Etrangers (Guinée Équatoriale, Laos, Chine) pour des formations de cadets ou en intervenant en soutien des constructeurs aéronautiques pour les remises à niveau de pilotes. Pour 2010, des négociations sont en cours pour des formations complémentaires avec la Chine (20 à 50 cadets) et la Libye (23 cadets), et un contrat signé avec le Maroc est en attente d'exécution. Sachant que le SEFA forme également quelques cadets au profit d'Air France, environ 150 cadets (EPL compris) seront en formation au SEFA en 2010-2011, ce qui correspond à l'objectif final du plan de modernisation du service. Enfin, en direction des clients institutionnels le SEFA tend à se positionner comme l'organisme de formation référent notamment vis-à-vis du Ministère de la Défense (DGA, Armée de l'Air, Marine, ALAT,...). Le SEFA a donc proposé à ces services de l'État de dégager des synergies qui devraient déboucher sur des formations initiales et de reconversion.

Cette stratégie de développement permet ainsi au SEFA, malgré un contexte économique défavorable, de maintenir une croissance de ses activités et de ses recettes externes illustrée par l'histogramme et le tableau ci-dessous. On constate que l'augmentation des coûts corrélative à celle de l'activité est compensée par les recettes perçues.



Synthèse de l'activité et évolution des dépenses et des recettes externes

| Activité | Réalisé 2006 | Réalisé 2007 | Réalisé 2008 | LFI 2009 | 2010 | 2011 * | 2012 |
|---|--------------|--------------|--------------|----------|----------|--------|--------|
| Effectifs au 1 ^{er} juillet en ETP | 498 | 472 | 439 | 416 | 397 | 376 | 360 |
| Activité en heures de vol | 39 000 | 43 000 | 45 000 | 47 000 | 52 000 | 54 000 | 56 000 |
| Activité en heures de simulateur | 9 500 | 9 400 | 8 800 | 8 400 | 11 000 | 13 000 | 15 000 |
| AE fonctionnement en M€ | 11,883 | 13,139 | 21,508 | 9, 210 | 11,387** | 13,800 | 14,300 |
| AE investissement en M€ | 5,176 | 4,270 | 3,496 | 3,200 | 2,000 | 3,000 | 3,000 |
| CP fonctionnement en M€ | 11,216 | 12,536 | 13,114 | 13, 870 | 13 752** | 14,400 | 14,900 |
| CP investissement en M€ | 4,173 | 3,894 | 3,822 | 4,000 | 3,000 | 3,300 | 3,300 |
| Recettes encaissées en M€ | 4,200 | 5,507 | 9,485 | 7,000 | 8,000 | 8,000 | 9,000 |

* En 2011, le budget du SEFA devrait être intégré à celui de l'ENAC suite à la fusion des deux entités.

** Hors charges exceptionnelles et impôts, taxes et versements assimilés.

1.2 - La réduction des coûts

L'action du SEFA en vue de la diminution de ses coûts porte sur la masse salariale et le renouvellement de sa flotte d'avion par des aéronefs moins consommateurs de carburant et nécessitant une maintenance allégée.

La masse salariale constitue les 2/3 des coûts du SEFA, c'est pourquoi le plan de modernisation prévoit une réduction forte des effectifs ; l'objectif est d'atteindre 348 ETP en 2013 avec 60 000 heures de vol contre 500 ETP en 2006 pour 39 000 heures de vol. Cette baisse des effectifs s'accompagne d'une diminution de la masse salariale du SEFA.

Gain de masse salariale

| Années | Réalisé 2006 | Réalisé 2007 | Réalisé 2008 | Réalisé 2009 | Prévision 2010 | Prévision 2011 | Prévision 2012 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| ETP (au 1 ^{er} juillet) | 498 | 472 | 439 | 416 | 394 | 376 | 360 |
| Gain annuel de masse salariale en K€ p/r aux effectifs 2006 | - | 1 720 | 3 900 | 5 410 | 6 870 | 8 050 | 9 110 |

NB : 1 ETP = 66 000 € en année pleine

Le gain constaté représente environ 5 % de masse salariale chaque année.

2 - Justification des crédits demandés pour 2010

Pour accompagner la croissance de l'activité attendue pour 2010, les crédits de fonctionnement sont évalués à **10 924 000 € en AE et 13 289 000 € en CP**.

Par rapport à 2009, le niveau des crédits de paiement reste relativement stable alors qu'en AE le besoin est supérieur de 2,46 M€. Cette évolution est justifiée par la nécessité de couvrir des marchés pluriannuels arrivés à expiration. En effet, le SEFA a mis en place une budgétisation annualisée, afin de simplifier et d'optimiser autant que possible la gestion des crédits de fonctionnement ; le retour à une budgétisation annuelle pour retrouver un niveau équivalent à celui des CP est prévu en 2011.

L'année 2010 sera marquée par l'initialisation de mutualisations avec les autres services du site toulousain (DSAC-S, DTI, ENAC) en matière d'achats et en matière de moyens logistiques.

Compte tenu des retombées des contrats conclus fin 2009 et des perspectives dans les négociations en cours, le total des recettes à encaisser devrait se situer aux alentours de 8 M€ soit un surplus 1 M€ par rapport à 2009.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les crédits se justifient à partir de trois déterminants :

- déterminant « superficie des bâtiments (m²) » : sont retenus dans les frais liés aux structures et infrastructures, toutes les dépenses d'entretien et de nettoyage des locaux, de fluides : fioul, gaz pour le chauffage, eau, électricité, etc... ;

- déterminant « effectifs du service » (nombre d'agents en activité) : les frais liés aux personnels concernent toutes les dépenses de déplacements (carburant auto, indemnités de déplacements), de téléphone et de réseaux, de fournitures de bureaux, d'habillement (uniformes de pilotes, vêtements de sécurité des agents et ouvriers), de formation continue,... ;

- déterminant « volume d'activité » (nombre d'heures de vol) : les frais liés à l'activité incluent notamment toutes les dépenses de formation des élèves (cours au sol, simulations), des frais inhérents aux vols (carburant avion, redevance d'atterrissage), des frais d'entretien et de maintenance de la flotte des aéronefs (pièces détachées avion, révisions périodiques).

| Identifiant de la dépense | Volume | Unité | Montant unitaire (€ CP / unité) | AE 2010 (en M€) | CP 2010 (en M€) |
|---|---------------|----------------------|---------------------------------|-----------------|-----------------|
| Dépenses d'infrastructures | 70 000 | m² | 23 | 1, 044 | 1, 659 |
| dont fluides | | | | 0, 520 | 0, 620 |
| dont entretien des bâtiments et matériels techniques | | | | 0, 324 | 0, 339 |
| dont nettoyage des locaux | | | | | 0, 300 |
| dont autres (prestations diverses) | | | | 0, 200 | 0, 400 |
| Dépenses de Personnel | 397 | agents | 5 113 | 1, 550 | 2, 030 |
| dont frais de déplacement | | | | 0, 960 | 1, 000 |
| dont formation continue | | | | 0, 250 | 0, 400 |
| dont téléphone, frais de correspondance et de réseaux | | | | 0, 080 | 0, 300 |
| dont carburant automobile | | | | 0, 100 | 0, 150 |
| dont autres (frais médicaux, uniformes,...) | | | | 0, 160 | 0, 180 |
| Dépenses d'activité | 52 000 | heures de vol | 185 | 8, 330 | 9, 600 |
| dont carburants avion | | | | 4, 000 | 4, 250 |
| dont pièces détachées | | | | 2, 400 | 2, 300 |
| dont location avion | | | | 0, 030 | 0, 700 |
| dont prestations (entretiens périodiques, révision moteurs...) | | | | 0, 300 | 0, 400 |
| dont documentation aéronautiques | | | | 0, 300 | 0, 300 |
| dont prestations de formation | | | | 0, 800 | 1, 000 |
| dont autres (assurances, redevances d'atterrissage, bourses EPL, prestations diverses...) | | | | 0, 500 | 0, 650 |
| TOTAL | | | | 10, 924 | 13, 289 |

Les prévisions des AE en retrait par rapport aux CP s'expliquent par la budgétisation de la totalité des engagements des marchés pluriannuels effectués en 2008.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

13 000 € en AE et CP sont prévus au titre de la taxe foncière.

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles de l'action sont constituées de dépenses juridiques pour un montant de **450 000 € en AE et en CP** correspondant à une provision destinée à prendre en charge les exécutions de jugements défavorables à l'administration.

— DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les investissements 2010 pour un montant total de **2 000 000 € en AE et de 3 000 000 € en CP** concernent :

- le remplacement progressif d'avions d'ancienne génération par de nouveaux aéronefs qui présentent, outre des qualités pédagogiques intéressantes, des caractéristiques techniques rendant leur exploitation nettement moins coûteuse (carburant moins cher avec du kérosène à la place de l'AVGAS, visites de maintenance périodiques moins fréquentes). Ces avions présentent en outre un bilan carbone plus favorable ;
- le développement des simulateurs qui permet de réduire les coûts d'exploitation du service et s'avère sans impact sur l'environnement ;
- des travaux de rénovation des bâtiments pour respecter les normes environnementales, d'hygiène et de sécurité.

| | AE (M€) | CP (M€) |
|---|---------------|---------------|
| Achats avions | 1, 000 | 1, 600 |
| Equipements de moyens avioniques et aéronautiques | 0, 400 | 0, 400 |
| Investissements sur simulateurs | 0, 100 | 0, 100 |
| Travaux d'infrastructures | 0, 450 | 0, 850 |
| Mobilier, informatique et multimédia | 0, 050 | 0, 050 |
| TOTAL | 2, 000 | 3, 000 |

L'écart entre les CP et les AE correspond au décalage entre les engagements et les paiements des opérations et à la couverture en CP des AE des opérations antérieures.

ACTION n° 03 : Formation aux métiers de la navigation aérienne

| | Dépenses de personnel | Hors dépenses de personnel | Total |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| Autorisations d'engagement | | 42 543 000 | 42 543 000 |
| Crédits de paiement | | 42 543 000 | 42 543 000 |

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

— AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

L'école joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de la politique de formation de la DSNA. C'est pourquoi en 2009, a été créée l'action 3 « Formation aux métiers de la navigation aérienne du programme 611, qui regroupe les formations à destination des trois catégories d'agents employés par la DGAC suivants :

- les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA), destinés à assurer le contrôle de la circulation aérienne ;
- les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA), qui prennent en charge le développement, l'installation et l'entretien des matériels utilisés pour la navigation aérienne ;
- les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC), qui assurent des fonctions diversifiées : contrôleurs d'aérodromes, assistants d'ingénieurs, chargés de maintenance, de contrôle et de sécurité, etc.

L'action 3 du programme 611 correspond donc comme ce fut le cas l'an passé à la quote-part qu'aurait versée le programme 612 « Navigation aérienne » pour couvrir le coût de ces formations initiales avant que n'intervienne le changement de périmètre entre les deux programmes ainsi que des coûts de formations continues spécialisées dans le domaine de la navigation aérienne et n'intervenant pas dans le cadre des formations statutaires couvertes par le programme 612. Pour 2010 et comme annoncée dans l'action 1, l'évaluation de cette action s'est appuyée sur les résultats de la comptabilité analytique et tient également compte du coût des personnels intervenant dans la réalisation des prestations couvertes par cette action.

Le tableau de synthèse ci-dessous retrace les différents montants appliqués pour cette action, pour les trois identifiants retenus : personnel, fonctionnement et investissement.

| Identifiants de la dépense | Dépenses totales (actions 1 et 3) | Part de l'action 3 | |
|----------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------|
| | | En M€ | Taux (arrondis) |
| Personnel | 47, 170 | 31, 067 | 66 % |
| Fonctionnement | 6, 061 | 3, 736 | 62 % |
| Investissements | 10, 564 | 7, 740 | 73 % |
| Total | 63, 795 | 42, 543 | |

1 - Les crédits affectés au financement des personnels : 31,067 M€

Un montant de 31,067 M€ a été affecté au sein de l'action 3 afin de couvrir les rémunérations des emplois consacrés à la réalisation des activités relevant du périmètre de cette action. Ce montant correspond à 66% du montant total des crédits versés pour financer les 504 ETP sous plafond et subventionnés.

2 - Les dépenses de fonctionnement : 3,736 M€

Ces dépenses sont liées aux prestations de l'école consacrées à la formation initiale et à la formation continue spécialisée des personnels de la navigation aérienne.

Elles correspondent aux dépenses liées à l'entretien et au fonctionnement de la structure pour 0,674 M€, aux dépenses liées aux activités des personnels et des élèves (déplacement, formation, œuvres et actions sociales) pour 0,715 M€ et aux dépenses liées aux activités d'enseignement pour 2,347 M€.

3 - Les crédits relatifs aux dépenses d'investissement : 7,740 M€

Les opérations d'investissement sont présentées dans l'action 1 et représentent un montant total de 10,564 M€. La partie financée par l'action 3 s'élève à 7,740 M€.

OPÉRATEURS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DESTINÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

| Nature de la dépense | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Subventions pour charges de service public | 59 024 000 | 59 024 000 | 65 515 000 | 65 515 000 |
| Dotations en fonds propres | | | | |
| Transferts | | | | |
| Totaux | 59 024 000 | 59 024 000 | 65 515 000 | 65 515 000 |

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

Avertissement

A compter du 1er janvier 2009, le plafond des autorisations d'emplois des opérateurs de l'État est fixé chaque année en loi de finances (article 64 de la LFI 2008).

| | Réalisation 2008 (1) | Budget prévisionnel 2009 | Prévision 2010 |
|---|----------------------|--------------------------|----------------|
| Rappel du total des emplois (ETPT) rémunérés par le programme (inclus dans le plafond d'emplois du ministère) | | | |
| Emplois (ETPT) des opérateurs rémunérés par le programme (inclus dans le plafond d'emplois du ministère) | 142 | 0 | 0 |
| Emplois (ETP) rémunérés par les opérateurs (hors plafond d'emplois du ministère) | 20 | 544 | 539 |
| - sous plafond d'emplois opérateurs | 11 | 524 | 529 |
| - hors plafond d'emplois opérateurs | 9 | 20 | 10 |
| - contrats aidés | | | |

(1) La réalisation 2008 reprend la présentation du RAP 2008.

EMPLOIS DES OPÉRATEURS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS Y COMPRIS OPÉRATEURS MULTI-IMPUTÉS SI PROGRAMME CHEF DE FILE

| Intitulé de l'opérateur | Réalisation 2008 (1) | | | Prévision 2009 (Budget prévisionnel) | | | | Prévision 2010 | | | |
|---|-------------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------|
| | ETPT rémunérés par ce programme (2) | ETP rémunérés par les opérateurs | | ETPT rémunérés par ce programme (2) | ETP rémunérés par les opérateurs | | | ETPT rémunérés par ce programme (2) | ETP rémunérés par les opérateurs | | |
| | | sous plafond | hors plafond | | sous plafond | hors plafond | contrats aidés | | sous plafond | hors plafond | contrats aidés |
| ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile | 142 | 11 | 9 | 0 | 524 | 20 | | 0 | 529 | 10 | |
| Total | 142 | 11 | 9 | 0 | 524 | 20 | | 0 | 529 | 10 | |

(1) La réalisation 2008 reprend la présentation du RAP 2008.

(2) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère.

Le plafond d'emplois de l'ENAC pour 2010 connaît une évolution à la hausse de ses emplois sous plafond par rapport aux prévisions inscrites dans la programmation pluriannuelle. En effet, lors de l'élaboration du PAP 2009, les emplois permanents sous plafond financés sur ressources propres avaient été omis. Leur prise en compte aurait conduit à fixer pour 2009 le nombre d'ETP sous plafond à 544 au lieu des 524 ETP retenus et qui correspondent aux seuls ETP

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OPÉRATEURS

subventionnés. Le plafond proposé pour 2010 vise donc à ne pas renouveler cette erreur en comptabilisant, en sus des 504 ETP subventionnés du plafond, 25 ETP correspondant à des permanents financés sur ressources propres. Ces derniers concernent les emplois principalement orientés vers le développement propre de l'école et générateur de recettes comme ceux affectés au développement international et commercial, à certaines activités de formations continues spécialisées à destination du secteur privé ou encore à l'accueil en résidence des stagiaires. Ils concernent également certains ETP du bureau concours. Au total, le nombre d'ETP sous plafond passe donc de 544 en 2009 (chiffre corrigé pour intégrer les 20 ETP qui avaient été omis dans le PAP 2009) à 529 en 2010.

PRÉSENTATION DES OPÉRATEURS PRINCIPAUX (OU CATÉGORIES D'OPÉRATEUR)

ENAC - ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Créée en 1949 et localisée depuis 1968 sur un campus de 20 hectares à Toulouse, capitale aéronautique européenne, l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public à caractère administratif, est placée sous la tutelle du ministère chargé des transports.

La mission principale de l'ENAC est de répondre aux besoins de formations initiales et continues de la direction générale de l'aviation civile et en particulier à celles de ses personnels techniques : ingénieurs ENAC, ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Mais l'ENAC est également une école qui, au-delà des besoins de formation de la DGAC, forme à la plupart des métiers du domaine du transport aérien et accompagne ainsi les besoins de formation de l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. C'est le cas en particulier de la formation des agents d'exploitation et des pilotes de ligne.

Cette diversité de formation fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi totalité des métiers du transport aérien. C'est la raison pour laquelle elle est souvent regardée comme l'université des métiers du transport aérien.

Enfin, en complément obligatoire à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC a développé des activités de recherche.

Actions du programme auxquelles se rattache l'opérateur

L'ENAC est rattachée à deux actions du programme 611 « Formation aéronautique » :

- l'action 1 « Formation aux métiers de l'aviation civile » : 21 252 000 € ;
- l'action 3 « Formation aux métiers de la navigation aérienne » : 42 543 000 €.

Nature des liens avec l'opérateur, modalités de tutelle

La DGAC et l'ENAC élaborent annuellement une convention qui rappelle les missions de l'école et précisent les contributions de la DGAC à leur mise en œuvre. Cette convention liste l'ensemble des objectifs de performance et d'activité fixés à l'ENAC et qui font l'objet d'un suivi trimestriel. Par ailleurs l'ENAC, comme l'ensemble des opérateurs du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, sera doté d'un contrat d'objectifs pluriannuels en cours d'élaboration.

Description des principaux objectifs et indicateurs de l'opérateur qui concourent à la réalisation des objectifs du programme

L'ENAC concourt à la performance du programme au travers des objectifs et indicateurs suivants :

Objectif 1 : assurer la formation des ingénieurs et des techniciens de la sécurité aérienne aux meilleures conditions économiques ;

Indicateur 1.1 coût de la formation des élèves ingénieurs

Objectif 2 : répondre aux besoins du secteur aéronautique français en actions de formation et d'expertise ;

Indicateur 2.1 : taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OPÉRATEURS

Ces deux objectifs, en conjuguant l'effort porté sur les coûts de formation et sur le niveau d'employabilité des lauréats, visent à mesurer l'efficacité de la formation dispensée par l'école. On constate ainsi que depuis 2007 le coût de la formation ingénieur a diminué de 3,7% (passant de 82 668 € à 79 585 €) pour un taux d'employabilité stabilisé à un niveau excellent de 93%.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

| Action ou programme intéressé ou nature de la dépense | Exécution 2008 | | LFI 2009 | | PLF 2010 | |
|---|-------------------------------|------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------|------------------------|
| | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
| Action n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile | 4 249 | 4 867 | 45 241 | 45 241 | 21 252 | 21 252 |
| Subventions pour charges de service public | 4 249 | 4 867 | 45 241 | 45 241 | 21 252 | 21 252 |
| Action n° 03 : Formation aux métiers de la navigation aérienne | | | 11 998 | 11 998 | 42 543 | 42 543 |
| Subventions pour charges de service public | | | 11 998 | 11 998 | 42 543 | 42 543 |
| Total pour ce programme | 4 249 | 4 867 | 57 239 | 57 239 | 63 795 | 63 795 |
| Programme 612 : Navigation aérienne | 10 489 | 8 052 | 1 425 | 1 425 | 1 360 | 1 360 |
| Subventions pour charges de service public | 10 489 | 8 052 | 1 425 | 1 425 | 1 360 | 1 360 |
| Programme 614 : Transports aériens, surveillance et certification | 240 | 240 | 360 | 360 | 360 | 360 |
| Subventions pour charges de service public | 240 | 240 | 360 | 360 | 360 | 360 |
| Total | 14 978 | 13 159 | 59 024 | 59 024 | 65 515 | 65 515 |

NB : en 2008, les crédits (0,240 M€) étaient sur le P225 « Transports aériens ». Depuis 2009, un changement de périmètre est intervenu, ainsi le P225 a été intégré au sein du P614 « Transports aériens, surveillance et certification ».

Le financement de l'ENAC par l'État a évolué depuis 2008.

En 2009, la subvention versée à l'ENAC a intégré la rémunération des personnels de la DGAC affectés à l'école, ce qui a conduit à réévaluer le niveau de cette subvention de près de 45 M€. Par ailleurs différents changements de périmètre entre programmes sont intervenus :

- transfert des crédits de formation des personnels de la navigation aérienne (hors actions de maintien de compétence statutaire) du P612 vers la nouvelle action 3 du P611 à hauteur de 11, 998 M€ ;
- intégration du programme 225 dans le programme 614.

En 2010, la subvention versée à l'ENAC connaît une augmentation de 6,5 M€ par rapport à celle octroyée en 2009. Cette évolution est due en premier lieu à une réévaluation de 2,5M€ des crédits versés au titre des rémunérations des personnels afin de corriger la sous-évaluation constatée de ce socle budgétaire lors de l'élaboration du budget triennal.

Cette évolution est également due au besoin de rattrapage du report du financement des opérations d'investissement de 2009 sur 2010, les montants initialement prévus pour ceux-ci ayant été consommés en 2009 au titre des dépenses de personnel dont le montant s'est avéré supérieur aux prévisions. Le montant des travaux qu'il est devenu urgent de financer en matière d'investissement (en premier lieu ceux concernant la sécurité de la résidence Blériot) a été fixé à 4 M€.

BUDGET PRÉVISIONNEL 2009 DE L'OPÉRATEUR

Compte de résultat

(en milliers d'euros)

| Dépenses | Exécution 2008 | Budget prévisionnel 2009 | Recettes | Exécution 2008 | Budget prévisionnel 2009 |
|---------------------------|----------------|--------------------------|------------------------------|----------------|--------------------------|
| Personnel | 2 380 | 47 302 | Ressources de l'État | 6 957 | 53 521 |
| Fonctionnement | 22 171 | 24 164 | - subventions de l'État | 6 441 | 53 111 |
| Intervention | | | - ressources fiscales | 516 | 410 |
| | | | Autres subventions | | |
| | | | Ressources propres et autres | 16 654 | 17 945 |
| Total des dépenses | 24 551 | 71 466 | Total des recettes | 23 611 | 71 466 |
| Résultat : bénéfice | | | Résultat : perte | 940 | |
| Total : équilibre du CR | 24 551 | 71 466 | Total : équilibre du CR | 24 551 | 71 466 |

Tableau de financement abrégé

(en milliers d'euros)

| Emplois | Exécution 2008 | Budget prévisionnel 2009 | Ressources | Exécution 2008 | Budget prévisionnel 2009 |
|--------------------------------|----------------|--------------------------|--|----------------|--------------------------|
| Insuffisance d'autofinancement | 940 | | Capacité d'autofinancement | | |
| Investissements | 12 196 | 7 100 | Ressources de l'État | 6 845 | 5 913 |
| | | | Autres subv. d'investissement et dotations | | |
| | | | Autres ressources | 1 | 1 187 |
| Total des emplois | 13 136 | 7 100 | Total des ressources | 6 846 | 7 100 |
| Apport au fonds de roulement | | | Prélèvement sur le fonds de roulement | 6 290 | |

Outre la subvention versée par la DGAC, l'ENAC perçoit des ressources propres qui se décomposent comme suit :

| RESSOURCES PROPRES | MONTANTS EN € |
|---|-------------------|
| INSCRIPTIONS CONCOURS | 417 000 |
| PRESTATIONS DE SERVICES (CONVENTIONS PASSÉES AVEC DES ORGANISMES DIVERS, ÉTUDES EXPERTISES) | 2 502 400 |
| DROITS DE SCOLARITÉ DES CYCLES | 1 207 000 |
| FORMATIONS STAGES CATALOGUES | 1 509 000 |
| FORMATIONS SUR MESURE | 4 460 000 |
| HÉBERGEMENT | 1 400 000 |
| REDEVANCES SUR BREVETS | 395 000 |
| RESSOURCES AFFECTÉES | 1 070 000 |
| RECETTES DIVERSES | 290 000 |
| TOTAL | 13 250 400 |

Hormis ces recettes, il convient de noter une quote-part à hauteur de 4 700 000 € pour équilibre de la dotation aux amortissements.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OPÉRATEURS

DÉPENSES 2009 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

Avertissement : Les dépenses 2009 présentées par destination n'incluent pas les charges non décaissables comme les amortissements et les dépréciations d'actif.

(En milliers d'euros)

| Destination | Personnel | Fonctionnement | Intervention | Investissement | Total |
|----------------------------------|---------------|----------------|--------------|----------------|---------------|
| Divers (hébergement et concours) | 1 165 | 2 000 | | 210 | 3 375 |
| Expertises | 6 717 | 3 463 | | 751 | 10 931 |
| Formation continue | 7 594 | 4 314 | | 1 307 | 13 215 |
| Formation initiale | 27 496 | 13 056 | | 4 140 | 44 692 |
| Mastères spécialisés | 1 603 | 547 | | 364 | 2 514 |
| Recherche | 2 727 | 784 | | 328 | 3 839 |
| Total | 47 302 | 24 164 | | 7 100 | 78 566 |

80% des dépenses de l'école sont consacrées à la réalisation des activités premières de l'établissement (formation initiale, continue, mastères et recherche). 15 % concernent des activités d'expertise demandées soit à l'initiative de l'Etat soit à la demande du secteur aéronautique national et international. Ces activités d'expertise portent tant sur l'ingénierie pédagogique comme l'aide à la création d'école de formation à l'étranger (Chine, Arabie Saoudite) que sur la conception de logiciels de navigation aérienne (nouvelle approche, expérimentation d'espaces aériens...). Les 5% restant concernent les frais engagés pour l'organisation des concours et l'accueil et l'hébergement des élèves

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

| | Réalisation 2008 (1) | Budget prévisionnel 2009 | Prévision 2010 |
|--|-------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Emplois (ETP) rémunérés par l'opérateur | 20 | 544 | 539 |
| - sous plafond opérateurs | 11 | 524 | 529 |
| - hors plafond opérateurs | 9 | 20 | 10 |
| Autres emplois (ETPT) en fonction dans l'opérateur | 509 | 0 | 0 |
| - rémunérés par l'État par ce programme | 142 | 0 | 0 |
| - rémunérés par l'État par les autres programmes de rattachement | 363 | 0 | 0 |
| - rémunérés par d'autres collectivités ou organismes | 4 | 0 | 0 |

(1) La réalisation 2008 reprend la présentation du RAP 2008.

Jusqu'en 2008 la plupart des emplois permanents de l'ENAC étaient directement rémunérés par la DGAC et rattachés aux différents programmes contributeurs. A compter du 1er janvier 2009, l'ENAC bénéficie de son propre plafond d'emplois et les ETP jusqu'alors gérés par la DGAC lui ont été transférés. Cependant lors de l'élaboration de ce premier plafond, les emplois permanents rémunérés sur ressources propres ont été comptabilisés parmi les emplois hors plafond, ce qui a conduit à minorer le nombre d'emplois sous plafonds de 20 ETP. Ainsi les 524 ETP sous plafond en 2009 ne concernaient que les seuls ETP financés sur subvention de la DGAC. Afin d'éviter que ne se reproduise la même erreur, les 25 emplois permanents financés sur des ressources propres ont été inscrits dans le plafond et additionnés au 504 ETP initialement prévus dans le cadre de la programmation initiale. L'orientation générale de la programmation annuelle a été respectée. Celle-ci prévoyait, pour 2010, un niveau d'emplois rémunérés par l'opérateur de 539 ETP (emplois sous plafond et hors plafond confondus)

Comme indiqué au tableau 3.1, les emplois sous plafond financés par des ressources propres concernent les emplois principalement orientés vers le développement propre de l'école et générateur de recettes comme ceux affectés au développement international et commercial, à certaines activités de formations continues spécialisées à destination du secteur privé ou encore à l'accueil en résidence des stagiaires. Ils concernent également certains ETP du bureau concours. Les emplois hors plafond concernent les emplois saisonniers, les emplois en CDD liés à des activités d'appuis aux enseignements et les post doctorants

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

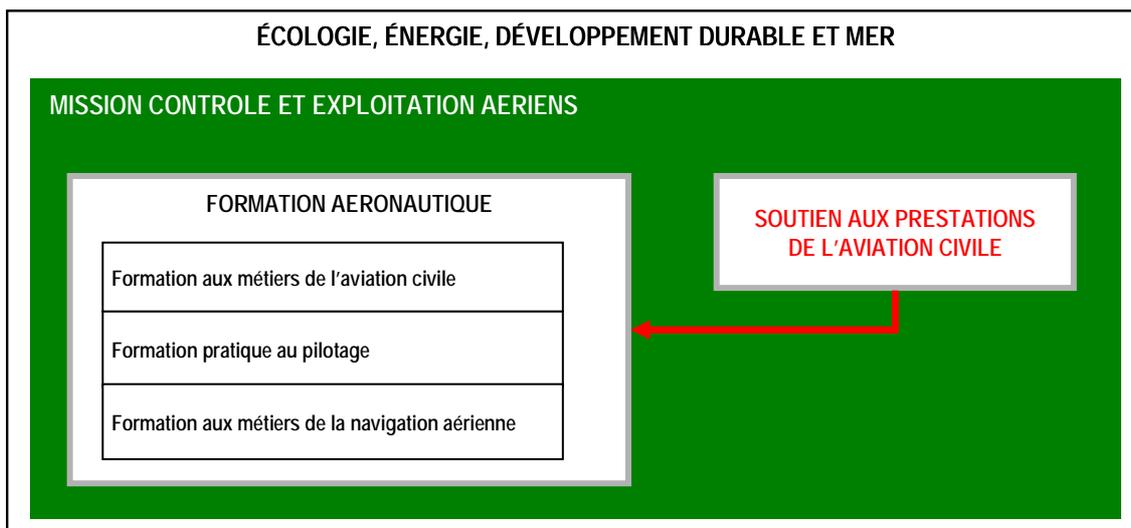
Avertissement

Sont décrites ici les dépenses prévisionnelles pour chaque action, après ventilation des crédits (comprenant autant que de besoin les évaluations de fonds de concours et attributions de produits) des actions de conduite, pilotage, soutien ou de services polyvalents vers les actions de politique publique. Cette description comporte trois volets : la cartographie des liens vers ou depuis les actions du programme, un tableau de synthèse et les commentaires explicatifs. Les données ont été élaborées par les ministères en charge des programmes, en concertation avec le ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

S'appuyant sur des principes et des méthodes définis au plan interministériel, la démarche pragmatique adoptée pour les projets de loi de finances précédents, faisant porter l'effort sur l'identification des enjeux pertinents en termes politiques et financiers, est reconduite et approfondie. L'analyse des coûts doit être envisagée comme une démarche progressive, dont la précision évoluera au fil des exercices, dès lors que les phases d'exécution permettront de valider les méthodes et de se référer à des données comptables.

SCHÉMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Ce schéma représente les liens entre les actions du programme et avec des actions d'autres programmes.



PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONOURANT À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE

| Intitulé de l'action | PLF 2010 crédits directs (y.c. FDC et ADP) | Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence | | PLF 2010 après ventilation (y.c. FDC et ADP) | LFI 2009 après ventilation (y.c. FDC et ADP) |
|--|--|---|--------------------|--|--|
| | | au sein du programme | entre programmes | | |
| Formation aux métiers de l'aviation civile | 21 252 000 | | +8 644 094 | +29 896 094 | +63 723 170 |
| Formation pratique au pilotage | 16 982 000 | | +57 328 239 | +74 310 239 | +72 497 862 |
| Formation aux métiers de la navigation aérienne | 42 543 000 | | +17 304 050 | +59 847 050 | +16 899 507 |
| Total | 80 777 000 | | +83 276 383 | 164 053 383 | 153 120 539 |

| | |
|---|--------------------|
| Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes | -83 276 383 |
| Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission « Contrôle et exploitation aériens ») | -83 276 383 |

Formation aéronautique

Programme n° 611 | ANALYSE DES COÛTS

OBSERVATIONS**VENTILATION DES CREDITS EN PROVENANCE DU PROGRAMME « SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE »**

Les actions de politiques du programme « Formation aéronautique » reçoivent des crédits du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » selon les clés suivantes :

- au prorata des ETP (des actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- au prorata des crédits de fonctionnement (des actions de politique) pour l'action « Logistique » et l'action « Affaires financières ».