

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

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

2016

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 1^{er} 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 2016 en les détaillant par programme et par action. Elle inclut une présentation de la programmation pluriannuelle des crédits, de leur évolution et des principales réformes sur la période 2015-2017. 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 2016 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 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 crédits complets pour chaque action et programme de politique publique et de leur méthode de calcul.

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

TABLE DES MATIÈRES

Mission

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS	7
Présentation de la programmation pluriannuelle	8
Tableau d'équilibre	17
Évaluation des recettes	18
Récapitulation des crédits	25
Analyse des coûts	30

Programme 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE	33
Présentation stratégique du projet annuel de performances	34
Objectifs et indicateurs de performance	37
Présentation des crédits	44
Justification au premier euro	50
Opérateurs	71

Programme 612

NAVIGATION AÉRIENNE	77
Présentation stratégique du projet annuel de performances	78
Objectifs et indicateurs de performance	82
Présentation des crédits	88
Justification au premier euro	92

Programme 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION	109
Présentation stratégique du projet annuel de performances	110
Objectifs et indicateurs de performance	115
Présentation des crédits	121
Justification au premier euro	126

MISSION

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

Présentation de la programmation pluriannuelle	8
Tableau d'équilibre	17
Évaluation des recettes	18
Récapitulation des crédits	25
Analyse des coûts	30

PRÉSENTATION DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA MISSION

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

Le transport aérien joue un rôle essentiel dans le développement économique à plusieurs titres. Il favorise, en effet, les liens entre les acteurs ainsi que les échanges aux niveaux européen et international, il facilite le partage des connaissances et permet le transport rapide et efficace des biens et des personnes, nécessaire aux entreprises pour répondre aux attentes des consommateurs.

Par ailleurs, au travers d'acteurs majeurs, le transport aérien participe au rayonnement international de la France, avec 2,8 millions de vols contrôlés et 140 millions de passagers. La filière aéronautique, avec des entreprises importantes et nombreuses, est un secteur stratégique, vecteur de recherche et d'innovations et acteur de la souveraineté de la France. Elle représente, selon la DGAC, une activité de 75,2 milliards d'euros.

Partenaire de l'ensemble des acteurs économiques du secteur, la direction générale de l'aviation civile rassemble le prestataire de navigation aérienne, le régulateur économique au sens des règles économiques et l'autorité de surveillance. Cette structure, unique en Europe, permet une approche globale de l'ensemble des problèmes du secteur aérien.

En 2016, la DGAC continuera de participer à l'effort national de réduction du déficit public en poursuivant la trajectoire de désendettement du BACEA initiée en 2015.

Dans ce contexte, la stratégie de la mission demeure l'accompagnement des évolutions du trafic aérien. Elle s'applique à développer un espace aérien plus performant, c'est-à-dire plus sûr, plus accessible, avec des routes optimisées en termes de niveaux de vol et de trajectoire pour permettre aux compagnies aériennes des vols à la fois moins polluants et moins coûteux.

A cet effet, la mission poursuivra son engagement dans la construction du Ciel unique européen avec pour priorités la sécurité et la sûreté aériennes mais aussi le respect de l'environnement et l'efficacité économique. Ces objectifs seront conduits en s'appuyant sur une stratégie financière sociale responsable et destinée à assurer la continuité de la mission publique de sécurité et à préserver la capacité de la DGAC à investir tout en réduisant la dépense dans un contexte de contraintes budgétaires.

La DGAC approfondira sa politique de réduction des coûts structurels au moyen de la rationalisation des services territoriaux en métropole, de la réorganisation des services de navigation aérienne dans le cadre du Ciel unique européen et de l'optimisation des fonctions supports.

Les enjeux du projet de loi de finances pour 2016 doivent s'apprécier dans le contexte de poursuite de la deuxième période de régulation européenne de la performance dite « RP2 » (2015-2019) et du processus d'assainissement du budget annexe initié depuis la loi de finances pour 2015.

I. Les orientations majeures de la politique des transports aériens dans le cadre européen

I. 1. Poursuivre la construction du « Ciel unique européen » dans le cadre du FABEC

Dans le cadre de la construction du Ciel unique européen, l'année 2016 est celle de la mise en œuvre de la deuxième période de référence (2015-2019) au titre de la régulation européenne basée sur les règlements européens (performance et redevances) approuvés par le Comité Ciel unique II en mars 2013.

Ce plan de performance, qui est l'approfondissement des objectifs retenus au titre du premier plan (2012-2014), vise à satisfaire les exigences arrêtées par la Commission européenne en termes de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique.

Dans ce contexte, la France fait partie du bloc fonctionnel d'espace aérien « Europe central » (Fabec) avec l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, parmi huit autres blocs fonctionnels européens qui regroupent les espaces supérieurs de pays mitoyens pour optimiser le trafic international. Le FABEC représente 50 % du trafic aérien européen.

A terme, le traité FABEC prévoit la gestion commune des espaces aériens nationaux sur la base des flux de trafic en vue de gains en termes de sécurité, de ponctualité et de performance environnementale et économique. Il doit permettre l'absorption de la croissance du trafic attendue avec un meilleur niveau de sécurité et de ponctualité et la diminution de l'impact environnemental des vols.

Pour l'heure, les objectifs de performance relatifs à sécurité et au respect de l'environnement ont été validés par la Commission. Les discussions, en cours, sur les hypothèses en termes de capacité (retards « en route » dus à la régulation du trafic aérien dans l'espace aérien supérieur) et d'efficacité économique (coûts unitaires fixés de la redevance de route) entre les Etats du FABEC et la Commission s'achèveront d'ici à la fin de l'année 2015.

Ces objectifs de performance se déclinent dans le plan stratégique de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), structure prestataire de navigation aérienne de la DGAC, au moyen de trois axes : rendre un service de sécurité performant orienté clients, être au premier plan de la construction du Ciel unique et à l'international, optimiser le service rendu aux aéroports et aux territoires.

A cet égard, la DGAC doit moderniser les infrastructures et outils de navigation aérienne. Ainsi, elle participe au déploiement du volet technologique du Ciel unique européen (SESAR, Single European Sky ATM Research) aux côtés d'autres prestataires européens de contrôle aérien. Le but est de développer une nouvelle génération de gestion du trafic européen, à la fois sûre, performante et moins coûteuse.

En matière environnementale, enfin, le FABEC doit permettre d'absorber la croissance attendue du trafic aérien tout en limitant l'impact environnemental des vols au moyen des trajectoires optimisées et du développement d'un espace aérien supérieur transnational à itinéraires libres (free routes).

I. 2. Placer le développement durable au cœur des préoccupations du secteur aéronautique

A la fin de l'année 2015, la France présidera la 21^{ème} Conférence des Parties (COP 21) de la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques et endossera, ainsi, un rôle de premier ordre sur le plan international en matière d'écologie et de développement durable.

Dans ce contexte, elle doit être soucieuse d'assurer un développement durable du transport aérien en harmonie avec les principes de transition énergétique et écologique. La recherche de ce délicat équilibre implique la réduction des nuisances sonores subies par les riverains, la réduction des gaz à effet de serre et, plus globalement, de la pollution de l'air autour des aéroports.

Cette démarche suppose tant des actions d'ordre réglementaire et de régulation, que des mesures opérationnelles ou encore des mesures de recherche en construction aéronautique et de soutien aux efforts internationaux de lutte contre le changement climatique.

Ainsi, en 2016, la DGAC reformera les travaux d'amélioration du dispositif de prévention des nuisances sonores, en particulier la nuit, en s'appuyant sur les conclusions du groupe de travail mené par le préfet de région Ile-de-France en 2015. L'optimisation du dispositif d'aide à l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports sera renforcée, notamment, au moyen du maintien d'une programmation de l'aide aux aéroports dont les ressources sont insuffisantes au regard des besoins, de l'ajustement des tarifs en fonction des besoins des aéroports. En outre, sur la base de la mission de réflexion menée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en 2014, le couplage des aides à la rénovation acoustique et thermique sera étudié dans une logique d'efficacité et d'efficience de la dépense publique.

Le cas échéant, ces mesures seront mises en œuvre dans le respect du développement durable des territoires autour des aéroports. L'administration veillera, ainsi, à améliorer la concertation locale entre parties prenantes pour apporter des réponses aux nuisances environnementales, compatibles avec le développement de l'activité.

S'agissant de la pollution atmosphérique, la DGAC appliquera les mesures décidées dans le cadre du Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) ainsi que les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Enfin, concernant le changement climatique, la DGAC implémentera la directive communautaire 2008/101 intégrant les activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (European Trading Scheme – ETS) telle que modifiée en 2014. Elle contribuera en outre, aux activités menées par l'OACI, en particulier, celles relatives au mécanisme mondial basé sur le marché (en anglais Global MBM ou G-MBM) ou encore celles relatives à l'élaboration d'un nouveau standard sur les émissions CO2 des avions. La DGAC participera également à la réunion triennale du comité CAEP (committee on aviation environmental protection) ainsi qu'à la préparation de la 39ème assemblée de l'OACI sur les sujets environnementaux.

I. 3. Maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté du transport aérien

La DGAC s'emploie à assurer en permanence un haut niveau de sécurité et de sûreté du transport aérien. Dans le cadre européen, parallèlement aux actions de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), les autorités nationales de surveillance des Etats membres approfondiront leur coopération par des actions de surveillance menées en commun dans le cadre du Ciel unique et du FABEC.

Sur le plan de la sécurité, la DGAC poursuivra en 2016 la mise en œuvre régulière du cadre réglementaire européen dans le sens de l'augmentation du niveau d'exigences tant à l'égard des organismes et entreprises concernés que pour la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), l'autorité en charge de les faire appliquer en France (nouveaux référentiels réglementaires, définition d'une doctrine d'interprétation correspondante, production de documents d'assistance à la mise en œuvre, accompagnement des organismes dans le processus de mise en conformité).

Cela concerne, notamment, la mise en conformité, en 2016 et 2017, des règles propres aux opérations aériennes non commerciales ou encore aux activités de travail aérien (photographie aérienne, treuillage, etc.), au règlement européen « AIR OPS » de façon progressive entre 2016 et 2017.

De même, la certification des aéroports aux nouvelles normes européennes continuera en 2016 pour s'achever le 31 décembre 2017.

Par ailleurs, la DGAC maintiendra une surveillance sur les domaines déjà sous référentiels européens (transport aérien commercial, licence et formation du personnel navigant, contrôle du trafic aérien, navigabilité et entretien des aéronefs) tout en étant, elle-même, sous le contrôle régulier de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA). Elle devra, en 2016, mettre en place les nouvelles approches de la surveillance basées sur l'analyse des risques conformément aux orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Ce, dans l'optique de rendre la surveillance à la fois plus pertinente pour les opérateurs mais aussi plus efficace car ciblée sur les points clés posant problème.

En outre, la DGAC poursuivra une activité internationale soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'AESA ou de l'OACI, de la participation aux audits internationaux menés par ces mêmes autorités ou encore de l'action en sous-traitance de l'AESA pour la production de tâches touchant à la navigabilité.

En matière réglementaire, la DGAC participera activement à l'évolution prévue du règlement de base 2008/216 qui fixe les responsabilités respectives de l'agence européenne et des autorités de l'aviation civile des Etats Membres et dont les discussions en trilogue sont programmées en 2016.

Sur le plan de la sûreté, l'année 2016 se situera sous le signe de la continuité des projets initiés en 2015.

Ainsi, dans le prolongement de la mise à jour du document de stratégie internationale, la DGAC a élaboré, en 2015, sa propre doctrine nationale. Ce plan d'action confirme tant sa présence que son action au sein des instances internationales traitant du sujet. Cette position devra être développée, notamment, avec l'attention portée sur les évolutions réglementaires internationales dont il faudra s'assurer de la cohérence avec les évolutions européennes.

Du point de vue des innovations, les premières conclusions opérationnelles issues du projet VISION SURETE (infiltration filtrage) seront proposées fin 2016, au plus tôt. De même, l'état d'avancement de certains projets tels que STITCH, développé pour la gestion et la délivrance des habilitations et des titres de circulation aéroportuaire, ou encore le laboratoire de test des équipements de détections des explosifs artisanaux à Biscarosse, permettra de matérialiser ces travaux (déploiement des badges STITCH, mise en service du laboratoire).

Enfin, les visites d'aéroports étrangers dans le cadre des missions « vols entrants » et les actions d'assistance et de coopération dans le cadre de la prévention du risque MANPADS seront amplifiées en fonction des collaborations possibles avec le ministère des affaires étrangères, le ministère de l'intérieur, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

II. PLF 2015 : Orientations majeures de la stratégie financière du budget annexe

Dans la perspective du rétablissement de l'équilibre des comptes publics, la DGAC a engagé, dès la loi de finances pour 2015, une démarche de désendettement du budget annexe. Elle s'intensifiera dans le cadre du projet de loi de finances pour 2016 qui répond également aux exigences de financement des investissements nécessaires aux services de navigation aérienne.

Dans ce contexte, la DGAC mènera une politique ambitieuse de productivité pour faire face à la réduction des effectifs et à la croissance du trafic aérien, tout en assurant la sécurité des passagers.

Outre la limitation du recours à l'emprunt et la réduction de l'endettement du BACEA, les leviers de l'assainissement financier du budget annexe relèvent tant de l'optimisation des fonctions support, que de la professionnalisation des métiers ressources que de la modernisation des outils et des procédures. La politique de relance des investissements de productivité et l'optimisation du fonctionnement de la DGAC par la diminution de ses dépenses de fonctionnement (de l'ordre de 2% par an par rapport à la LFI 2014) constitue également un levier important d'économie et d'amélioration de la performance.

Enfin, la DGAC s'inscrit dans une démarche protocolaire depuis 1988. Support des axes majeurs de réforme, de modernisation et de performance des services de la DGAC, le protocole social signé en 2013 entre le ministre en charge de l'aviation civile et les organisations syndicales représentatives des personnels assure des mesures sociales pour l'ensemble des personnels en contrepartie des réformes. Cette démarche permet, ainsi, de reconnaître les efforts et le professionnalisme de chacun.

II. 1. Renforcer le rôle de régulateur et de prestataire de service de navigation aérienne sur le territoire

Concernant les métiers régaliens, les missions fondamentales de respect de l'environnement et d'aménagement du territoire de la DGAC s'exercent en conformité avec les fondamentaux européens en matière de sécurité et de sûreté aériennes et des nouveaux modes de relations avec les usagers qui en découlent.

En 2016, la DGAC continuera ses études de mesures d'allègement des charges afin d'aider les compagnies aériennes françaises à restaurer leur compétitivité avec pour dispositif d'alerte le suivi régulier des effectifs des compagnies aériennes. Elle mènera, par ailleurs, sa mission de prévention des faillites au moyen des procédures d'attribution des licences d'exploitation et du suivi des garanties financières.

En sa qualité d'autorité de supervision indépendante (ASI) pour les redevances aéroportuaires, la DGAC s'assurera du partage équitable de la valeur entre les aéroports et les transporteurs aériens.

Par ailleurs, elle veillera à un ajustement rigoureux des investissements programmés par les exploitants d'aéroports aux prévisions de croissance du trafic.

De manière plus générale, la DGAC impulsera la création d'un pôle français de recherche sur l'économie du transport aérien.

En matière de navigation aérienne, conformément aux exigences du plan de performance RP2, la DGAC, en tant que prestataire de navigation aérienne, doit optimiser le service rendu aux aéroports et aux territoires.

En conséquence, il conviendra de maintenir le développement de partenariats entre la navigation aérienne, les grands aéroports nationaux et les compagnies aériennes, de type CDM (*Collaborative Decision Making*). De même, l'organisation des contrôles d'approche et d'aérodrome (modernisation des tours de contrôle, réalisation d'approches communes) ainsi que celle de l'information de vol en métropole et outre-mer (centralisation des bureaux régionaux d'information en vol, BRIA) et le recours au mode satellitaire devront gagner en efficacité.

Par ailleurs, dans le sens des efforts de productivité actés pour les services rendus aux territoires, la DGAC poursuivra, en 2016, le processus de regroupement de services localisés à Bordeaux au sein du service de la navigation aérienne du Grand Sud-Ouest (SNA/GSO) qui acte les efforts de mutualisation des fonctions transverses, opérationnelles, techniques, administratives et logistiques.

Ces évolutions majeures passent par une réforme structurelle des services de la DGAC qui implique la modernisation des infrastructures et des outils de navigation aérienne et repose sur un programme d'investissement ambitieux indispensable pour le maintien de sa compétitivité, en particulier, face au défi technologique du Ciel unique.

II. 2. Optimiser la performance des fonctions support

Afin d'accompagner les évolutions du trafic aérien et le développement de ce secteur, la DGAC doit mener une démarche de productivité générale qui repose sur ses métiers et ses compétences ainsi que sur une gestion des ressources humaines ambitieuse.

Ainsi, dans le double contexte de rationalisation des fonctions support et de mutualisation des activités qui peuvent l'être, le Secrétariat Général a mis en place, en 2015, la mission du management du changement et des compétences, vecteur d'activation des leviers d'accompagnement du changement (pilotage des évolutions en termes de ressources humaines, coordination des moyens pour y parvenir).

Et, parce que la modernisation de la fonction ressources humaines se présente comme une action essentielle de l'optimisation des fonctions support, l'évolution du système d'information des ressources humaines (SIRH) est menée parallèlement à la démarche de modernisation organisationnelle et méthodologique. Ainsi, au premier trimestre 2016, le SIRH devrait intégrer la pré-liquidation de la paie des personnels de la DGAC et, donc, évoluer vers un système intégré.

Dans le même temps, la redéfinition des activités de ressources humaines se poursuit dans le but de rationaliser les procédures de gestion entre les échelons de proximité et l'échelon central.

II. 3. Améliorer l'organisation financière du budget annexe

L'assainissement financier du BACEA se poursuit dans le cadre d'une politique de désendettement maîtrisée grâce au maintien d'un niveau d'emprunt nécessaire à une gestion sécurisée de la dépense.

Ainsi, la modernisation de la fonction financière de la DGAC vers une organisation plus intégrée continue sous un axe de clarification de la gouvernance financière. Celle-ci est menée au moyen de la simplification de la cartographie financière, de la réduction des régies d'avances ou encore par un recours croissant à la mutualisation des achats ou encore de l'extension des services facturiers.

En 2016, la refonte de la cartographie et de la nomenclature budgétaires s'orientera vers la définition d'une structure plus resserrée et se prolongera par une réflexion sur l'organisation administrative, fonctionnelle et territoriale des services en lien avec les réformes structurelles en cours.

Par ailleurs, l'évolution du système d'information financier (SIF) continue dans le contexte de mise en conformité avec le décret relatif à la gestion budgétaire et comptable publique (GBCP) du 7 novembre 2012 et le lancement d'un audit de gestion sur le système.

Enfin, la transformation des processus de gestion touche des domaines variés tels que la carte achat, le pilotage financier décisionnel, les prévisions de trésorerie, la gestion des taxes et le traitement des immobilisations et la dématérialisation pour laquelle la DGAC est un organisme pilote avec l'AIFE.

■ PRINCIPALES RÉFORMES

Dans le cadre du projet de loi de Finances pour 2016, la DGAC poursuit ses efforts de modernisation afin d'accroître son efficacité au profit du transport aérien.

Ainsi, en matière de navigation aérienne, la deuxième période de référence (2015-2019) au titre de la régulation européenne se poursuit en 2016. Elle implique la mise en œuvre et le respect des objectifs de performance assignés par la Commission européenne dans quatre domaines, sécurité, environnement, capacité et efficacité économique. Les objectifs de performance des deux premiers ayant été validés par la Commission, il reste à la France et à ses partenaires du FABEC à obtenir une validation des objectifs de performance en termes de capacité et d'efficacité économique.

Dans le cadre du FABEC, la DGAC recherche tant la diminution des coûts des services, que la réunion des conditions d'absorption de la croissance attendue du trafic aérien, que la garantie d'un meilleur niveau de sécurité et de ponctualité des vols. Aussi, la poursuite de la modernisation des infrastructures et des outils de navigation aérienne est un objectif essentiel du budget pour 2016.

En outre, s'appuyant sur le développement d'outils et de référentiels modernes, la DGAC va poursuivre, en 2016, son effort de modernisation dans le cadre d'une démarche globale de productivité. Celle-ci vise, notamment, à l'optimisation des métiers des fonctions support, leviers essentiels d'économie et d'amélioration de la performance de la DGAC au service des directions métiers et des services techniques opérationnels.

Ainsi, l'optimisation financière de la DGAC s'appuie sur la refonte de la fonction financière. Ce processus de modernisation tend à l'amélioration de la gouvernance financière dans toutes ses composantes, à la recherche de la maîtrise des risques financiers, au développement des compétences et de l'expertise des agents et à la rationalisation de l'organisation financière au moyen de la refonte de la cartographie des unités organisationnelles (UO), de la réorganisation des régies d'avance et de la mise en œuvre du pôle fonctionnel de compétence des immobilisations.

La mutualisation des achats, le renforcement du guichet fiscal unique et le développement du service facturier participent, également, à la démarche de modernisation de la fonction financière.

Du point de vue « outils », le système d'information financier (SIF) fournit à la DGAC des données consolidées, notamment, pour ce qui concerne le prestataire de navigation aérienne. Il permet aux dirigeants de disposer d'une aide à la décision grâce à la qualité des informations financières contenues dans les restitutions. En 2016, l'évolution du SIF se poursuit en lien avec la trajectoire de mise en conformité avec le décret relatif à la Gestion Budgétaire et Comptable Publique (GBCP) du 7 novembre 2012 et les chantiers pilote avec l'AIFE au titre de l'expérimentation de la dématérialisation..

Autre secteur essentiel des métiers support, l'organisation de la fonction ressources humaines doit permettre de repenser celle de la DGAC afin de l'adapter aux nouveaux enjeux en s'appuyant sur la maîtrise des « équivalents temps plein » (ETP) et de la masse salariale.

La création, en 2015, de la mission du «management du changement et des compétences», rattachée au secrétariat général et chargée de coordonner la stratégie des ressources humaines, ouvre un nouvel axe de pilotage de la réforme de ce secteur d'activités.

Par ailleurs, la modernisation de la fonction ressources humaines repose sur un renforcement du système d'information des ressources humaines (SIRH) qui devrait basculer vers un système intégré au premier trimestre 2016 avec la reprise de la pré-liquidation de l'ensemble de la paie des personnels.

Enfin, le prochain protocole social devra accompagner cette dynamique de réforme forte.

■ OBJECTIFS ET INDICATEURS LES PLUS REPRÉSENTATIFS DE LA MISSION

Cinq indicateurs principaux reflètent les trois objectifs majeurs de la mission : la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, cœur de métier de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'optimisation des ressources et la maîtrise de l'impact environnemental du trafic aérien.

Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols (programme 612)

Cet indicateur traduit le souci constant des services de la navigation aérienne de garantir un haut niveau de sécurité. Il fait partie des indicateurs retenus au niveau européen au titre du règlement de performance du Ciel unique II et dont l'objectif est d'harmoniser le calcul entre les différents prestataires de la navigation aérienne.

Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés (programme 614)

Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité de l'ensemble des procédures de contrôle formalisées et validées. Chaque entreprise sous le contrôle de la DGAC fait l'objet d'un ou plusieurs audits par an, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé.

Respect de la réglementation environnementale (programme 614)

L'objectif est de favoriser un modèle de développement du transport aérien respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet indicateur mesure le respect par les compagnies aériennes de la réglementation environnementale mise en place sur les plates-formes aéroportuaires ainsi que l'amélioration des performances acoustiques des avions fréquentant les plus grandes plates-formes aéroportuaires.

Endettement/recettes d'exploitation (programme 613)

Cet indicateur permet de mesurer la capacité du BACEA à maintenir son endettement dans des limites permettant un éventuel désendettement en nombre d'années limitées.

Ratio d'efficience de la gestion des ressources humaines (programme 613)

Cet indicateur transversal permet de mesurer l'effort produit par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) dans l'adéquation du nombre d'agents affectés aux fonctions de gestion des ressources humaines (exprimé en équivalents temps plein) par rapport aux « effectifs gérés » exprimés en effectifs physiques.

OBJECTIF MXC.2 Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne
(P612.1) :

Indicateur P612.1.1 : **Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols**
(du point de vue de l'usager)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols	nombre	0,14	0,11	<=0,20	0,20	0,20	<=0,20

OBJECTIF MXC.3 Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile
(P614.1) :

Indicateur P614.1.1 : **Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés**
(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	93	91	>=90	>90	>90	95
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	2,2	1,1	<2	<2	<2	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	93	92	95	95	95	95

OBJECTIF MXC.4 Limiter les impacts environnementaux du transport aérien
(P614.2) :

Indicateur P614.2.1 : **Respect de la réglementation environnementale**
(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA	nombre	411	290	<=500	<=500	<=500	<=500
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	92,3	92,5	>=87	>=87	>=89	>=90

OBJECTIF MXC.5 Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe
(P613.2) :

Indicateur P613.2.1 : **Endettement / recettes d'exploitation**
(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Endettement / recettes d'exploitation	%	67,4	67,4	61,7	61,7	55,8	ND

Contrôle et exploitation aériens

Mission PRÉSENTATION DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

OBJECTIF MXC.1 Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût
(P613.1) :

Indicateur P613.1.1 :

Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines	%	2,77	2,71	2,77	2,73	2,69	2,50

TABLEAU D'ÉQUILIBRE

Dépenses		Recettes	
SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES			
Achats	25 663 393	Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	1 600 212 327
Variations des stocks		Variation des stocks (production stockée)	0
Services extérieurs	49 977 259	Production immobilisée	0
Autres services extérieurs	65 258 024	Subventions d'exploitation	0
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	750 500	Autres produits de gestion courante	400 527 358
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	1 141 607 693	Produits financiers	230 000
Autres charges de gestion courante	328 172 931	Produits exceptionnels hors cessions immobilières	1 150 000
Charges financières	28 217 263	Produits exceptionnels issus des cessions immobilières	0
Charges exceptionnelles	2 813 000	Reprises sur amortissements et provisions	0
Dotations aux amortissements	160 000 000	Autres recettes	0
Dotations aux provisions	0		
Excédent d'exploitation	199 659 622		
Total brut de la 1^{re} section	2 002 119 685	Total brut de la 1^{re} section	2 002 119 685
Évaluation FDC et ADP	10 360 000	Évaluation FDC et ADP	10 360 000
Total brut y.c. FDC et ADP	2 012 479 685	Total brut y.c. FDC et ADP	2 012 479 685
SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL			
Amortissement financier hors produit des cessions immobilières	219 645 287	Reprise du résultat d'exploitation	199 659 622
Amortissement financier issu du produit des cessions immobilières			
Acquisition d'immobilisations	252 626 881	<i>Dotations aux amortissements</i>	<i>160 000 000</i>
Augmentation de stocks constatée en gestion		Produit brut des emprunts	112 612 547
Excédent reversé au Trésor		Autres recettes en capital	0
Utilisation et reprises sur provisions		Diminution de stocks constatée en fin de gestion	
Autres dépenses en capital			
Augmentation du fonds de roulement	1	Prélèvement sur le fonds de roulement	0
Total brut de la 2^e section	472 272 169	Total brut de la 2^e section	472 272 169
Évaluation FDC et ADP ¹	15 660 000	Évaluation FDC et ADP	15 660 000
Total brut y.c. FDC et ADP	487 932 169	Total brut y.c. FDC et ADP	487 932 169
Total brut hors FDC et ADP	2 474 391 854	Total brut hors FDC et ADP	2 474 391 854
A déduire ²	-359 659 622	A déduire :	-359 659 622
Total net hors FDC et ADP	2 114 732 232	Total net hors FDC et ADP	2 114 732 232
Rappel évaluation FDC et ADP	26 020 000	Rappel évaluation FDC et ADP	26 020 000

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

² Résultat d'exploitation et 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	2015	2016	Différence entre 2015 et 2016
7010 – Ventes de produits fabriqués et marchandises	170 000	240 000	+70 000
7061 – Redevances de route	1 276 157 510	1 297 400 252	+21 242 742
7062 – Redevance océanique	12 000 000	12 000 000	0
7063 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	237 130 727	231 636 075	-5 494 652
7064 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	30 000 000	28 000 000	-2 000 000
7065 – Redevances de route. Autorité de surveillance	7 400 000	0	-7 400 000
7066 – Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance	1 700 000	0	-1 700 000
7067 – Redevances de surveillance et de certification	28 235 000	28 456 000	+221 000
7068 – Prestations de service	1 420 000	930 000	-490 000
7080 – Autres recettes d'exploitation	1 700 000	1 550 000	-150 000
7130 – 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	190 000	180 000	-10 000
7501 – Taxe de l'aviation civile	373 684 500	393 937 358	+20 252 858
7502 – Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	6 160 000	6 410 000	+250 000
7600 – Produits financiers	230 000	230 000	0
7781 – Produits exceptionnels hors cessions immobilières	3 300 000	1 150 000	-2 150 000
7782 – Produits exceptionnels issus des cessions immobilières	700 000	0	-700 000
7800 – Reprises sur amortissements et provisions	3 000 000	0	-3 000 000
7900 – Autres recettes	0	0	0
Total recettes nettes de fonctionnement	1 983 177 737	2 002 119 685	+18 941 948

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Numéro des lignes et désignation des recettes	2015	2016	Différence entre 2015 et 2016
Reprise du résultat d'exploitation	148 914 558	199 659 622	+50 745 064
9800 – Amortissements	165 840 000	160 000 000	-5 840 000
9700 – Produit brut des emprunts	167 856 329	112 612 547	-55 243 782
9900 – Autres recettes en capital	0	0	0
Prélèvement sur le fonds de roulement			
Total recettes brutes en capital	482 610 887	472 272 169	-10 338 718
À déduire :			
Reprise du résultat d'exploitation	148 914 558	199 659 622	50 745 064
Amortissements	165 840 000	160 000 000	-5 840 000
Total recettes nettes en capital	167 856 329	112 612 547	-55 243 782
Total recettes nettes du budget annexe	2 151 034 066	2 114 732 232	-36 301 834
Évaluation FDC et ADP	19 650 000	26 020 000	+6 370 000
Total recettes nettes y.c. FDC et ADP	2 170 684 066	2 140 752 232	-29 931 834

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 2016 sont présentés ci-après.

REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE

La DGAC perçoit, pour les services de navigation aérienne fournis par la DNSA, quatre redevances :

- la redevance de route (RR) ;
- la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) métropole ;
- la redevance océanique (ROC) ;
- la RSTCA outre-mer.

Les règlements « Ciel unique » européens (CE) n°549/2004 à 552/2004, adoptés par le Parlement européen et le Conseil et modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009, ont instauré un système de performance¹ pour les services de navigation aérienne pour contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services.

Des règlements d'exécution sur la performance et les redevances viennent compléter ce dispositif :

- Le règlement d'exécution (UE) n°390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 définit les mesures pour améliorer les performances globales des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau pour la circulation aérienne, en vue de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien.
- Le règlement d'exécution (UE) n°391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 fixe les mesures nécessaires à l'instauration d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Après un premier plan de performance sur la période de référence 2012-2014 (RP1), la DSNA a établi un deuxième plan de performance pour la période de référence 2015-2019 (RP2).

La version initiale du plan de performance pour RP2 a été déposée à la Commission européenne le 30 juin 2014. Faisant suite à la décision d'exécution (UE) n° 2015/347 de la Commission du 2 mars 2015 concernant l'incompatibilité de certains objectifs avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs, une version révisée du plan de performance pour RP2 a été transmise à la Commission européenne le 2 juillet 2015, et est aujourd'hui en cours d'évaluation.

Le plan de performance établit, pour chaque année de la période de référence, les coûts unitaires fixés pour les services de navigation aérienne en-route et terminaux. Les taux unitaires découleront de ces coûts unitaires fixés notamment par l'application de divers mécanismes d'ajustement liés aux écarts constatés entre données réelles et données prévues dans le plan de performance (en termes d'inflation, de trafic ou de coûts). Ainsi, en cas de trafic inférieur à la prévision de l'année N, le sous-recouvrement enregistré sera partiellement compensé par un ajustement à la hausse des coûts fixés (et donc du taux unitaire) de l'année N+2.

Redevances de navigation aérienne métropole

Les recettes de navigation aérienne pour 2016 présentées dans ce document s'appuient sur :

- des coûts unitaires fixés conformes au plan de performance ;
- des unités de service totales de RR et de RSTCA en ligne avec les dernières prévisions disponibles.

¹ Pour la France, ce système de performance ne s'applique qu'à la métropole, pas à l'outre-mer.

Compte tenu des prévisions de trafic actualisées, la recette de navigation aérienne métropolitaine pour 2016 est estimée à 1 529,0 M€ dont :

- 1 297,4 M€ pour RR ;
- 231,6 M€ pour la RSTCA.

Redevances de navigation aérienne outre-mer

La recette de navigation aérienne outre-mer pour 2016 est estimée à 40 M€ dont :

- 12 M€ pour la ROC ;
- 28 M€ pour la RSTCA.

REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

Les activités de surveillance et de certification dans les domaines de la sûreté et de la sécurité sont regroupées au sein du programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification » de la mission « Contrôle et exploitation aériens ».

Ces prestations correspondent à la surveillance des acteurs de l'aviation civile, à la délivrance d'agrèments et d'autorisations, de licences ou de certificats nécessaires aux opérateurs. Elles concernent les constructeurs, les ateliers d'entretien, les compagnies aériennes et les exploitants, les aéroports, les personnels (pilotes, contrôleurs, mécaniciens), les organismes de sûreté et les opérateurs de navigation aérienne.

Ces activités sont portées principalement par la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) qui intervient en métropole, en Antilles-Guyane et en Océan indien, également par le service technique de l'aviation civile (STAC) qui apporte son expertise dans le secteur de contrôle technique. Les autres services d'outre-mer (DAC Nouvelle-Calédonie et SEAC Polynésie Française) interviennent aussi, sous le pilotage de l'échelon central de la DSAC, pour ces mêmes activités sur leurs zones d'intervention respectives.

Ces prestations sont financées à partir de redevances pour services rendus 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 dispositif juridique a été complété par le décret n°2005-1680 du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile qui modifie le code de l'aviation civile. Aussi, l'arrêté du 28 décembre 2005 modifié par l'arrêté du 25 février 2013 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile 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.

Perspectives 2016

Définies par les textes précités et appliquées depuis le 1^{er} janvier 2006, ces redevances de contrôle technique ne couvrent qu'une fraction des coûts liés à ce contrôle. Le produit de ces activités affiche depuis quelques années une stabilisation malgré une évolution du dispositif réglementaire existant.

Pour 2016, les prévisions de recettes prennent en compte le contexte économique toujours fragile rencontré dans le secteur aérien qui se manifeste par une rétraction des recettes sur l'ensemble des différents postes de redevances. Néanmoins, compte tenu de l'évolution positive du nombre de passagers, le montant global envisagé des redevances de surveillance et de certification pour l'année 2016 est très légèrement majoré par rapport à l'année 2015.

Un projet de décret concernant de nouvelles redevances ainsi que l'adaptation des dispositifs existants aux exigences des règlements européens récemment promulgués, ont été transmis, avec l'arrêté associé, aux ministères concernés avant examen en conseil d'État au 2^e semestre 2015.

Prévisions 2016

Les prévisions de recettes pour les redevances de surveillance et de certification au titre de l'exercice 2016 sont estimées 28,5 M€.

Ces évaluations tiennent compte des hypothèses suivantes :

- évolution pondérée des tarifs (arrêté du 25 février 2013) ;
- prise en compte du non assujettissement des compagnies étrangères relevant de la communauté européenne ;
- modification de la formule appliquée dans le calcul de la facturation de la redevance des organismes de formation de personnel navigant ;
- nouveau critère de comptabilisation relatif aux personnes sans emploi ;
- diminution de la redevance de formation en raison d'une prise en charge de programmes de formation par des organismes privés ;
- poursuite du transfert au bénéfice de l'AESA de la facturation émise à l'encontre de compagnies étrangères de la redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol.

Prévisions de recettes pour les redevances de surveillance et certification en 2015 et 2016 (hors augmentation due au projet de décret en cours d'examen) :

Classification selon décret	Droits attendus 2015	Droits attendus 2016
Redevance d'exploitant d'aéronefs	11 000 000	10 860 000
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	11 400 000	11 900 000
Redevance de sûreté aérienne de transporteur	1 500 000	1 520 000
Redevance d'organisme de formation de personnel navigant	430 000	420 000
Formation d'examen	1 450 000	1 330 000
Redevance de titre personnel de l'aviation civile	850 000	850 000
Redevance de programme de formation	35 000	6 000
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol	700 000	700 000
Redevance de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs	0	0
Redevance de dispositif de sûreté	700 000	715 000
Redevance d'aptitude au vol	150 000	150 000
Redevance d'expertise	20 000	5 000
Total général	28 235 000	28 456 000

LA TAXE DE L'AVIATION CIVILE (TAC)

Le régime de la TAC a été modifié à la suite du rapport sur la compétitivité du transport aérien. Des évolutions ont été apportées par une inscription en loi de finances rectificative pour 2014, à l'article 92.

Ces évolutions portent sur l'exonération du paiement de la TAC de 100% des passagers en correspondance et sur une augmentation parallèle de la quotité de TAC affectée au BACEA de 93,67% au 1er janvier 2016.

Le produit estimé de la taxe de l'aviation civile pour 2016 s'élève à 420,6 M€ (434,9 M€ en 2015) et se décompose en produit spontané (414,6 M€), et en titres émis suite aux opérations de contrôle menées par le service de gestion des taxes aéroportuaires (6 M€).

Justification du produit estimé

En 2016, l'exonération de TAC concerne environ 12,6 millions de passagers en correspondance et entraîne une diminution de recette 63,5 M€.

Le trafic passagers, fret compris, est en hausse entre 2015 et 2016 de 3,5% globalement (+3 millions de passagers, soit 89 millions de passagers en assiette prévisionnelle 2016 (contre une assiette de 85,9 millions des passagers en LFI 2015), dont 76,4 millions assujettis au paiement de la TAC), soit une augmentation de 17,9 M€ entre 2015 et 2016 à périmètre constant. De plus, la tarification de la TAC varie selon la destination des passagers : 1,32 € pour le fret, 4,44€ pour les passagers à destination d'autres pays CEE, de la métropole ou des DOM/TOM et 8€ pour les passagers à destination d'autres pays hors CEE. Ces tarifications augmentent en fonction du taux prévisionnel de croissance des prix à la consommation hors tabac.

Taux d'évolution du trafic retenus pour 2016

La prévision du nombre de passagers soumis au paiement de la TAC en 2016 est estimée à 76,4 M€, compte tenu des prévisions d'évolution du trafic ci-dessous (+ 3,5 % au global) :

Destination	Taux d'évolution 2016/2015
Trafic international hors UE	+ 5,1 %
Trafic UE	+ 3,2 %
Trafic intérieur (métropole)	+ 2,8 %
Trafic métropole – OM	+ 2,3 %
Total trafic intracommunautaire	+ 3,0 %
Total trafic extra-communautaire	+ 5,0 %
Total	+ 3,5 %

Quotité et produit de la TAC

Pour la LFI 2016, la part affectée au BACEA s'élève à 93,67% et la part affectée au BG à 6,33%.

Le montant total de la TAC affectée au BACEA en 2016 s'élève ainsi à 393,9 M€ et celui affecté au budget général à 26,6 M€.

FRAIS D'ASSIETTE ET RECOUVREMENT SUR TAXES PERÇUES POUR LE COMPTE DE TIERS

La DGAC est chargée de l'établissement de l'assiette, du recouvrement et du contrôle de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TS), de la taxe d'aéroport (TA) et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Le produit de ces taxes n'est pas destiné à abonder les recettes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA). Il est reversé à des tiers :

- le produit de la TA est transféré aux aéroports au titre du financement des services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animal, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. En 2014, son produit s'est élevé à 920,6 M€ y compris majoration ;
- le produit de la TS participe au financement de l'aide au développement dans le domaine de la santé dans le cadre du programme UNITAID confiée pour la France à l'Agence française pour le développement (AFD). En 2014, son produit s'est élevé à 206,7 M€ ;
- le produit de la TNSA est reversé aux exploitants d'aéroport en vue du financement des aides accordées aux riverains pour l'atténuation des nuisances sonores ou au remboursement à des personnes publiques des avances consenties pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. Son produit s'est élevé en 2014 à 43,5 M€. Depuis 2014, la recette de cette taxe est plafonnée en LFI. Le plafond au titre de 2016 a été fixé à 47 M€ (48 M€ en 2015).

La gestion de ces taxes, qui incombe à la DGAC, repose sur la maîtrise de l'ensemble du système déclaratif, de la conception des formulaires déclaratifs au traitement des contentieux d'assiette et de recouvrement, en passant par la mise en place des télé-procédures et la taxation d'office des redevables défaillants. Les coûts liés à l'exercice, par la DGAC, de ces missions fiscales, sont supportés par le BACEA alors que celui-ci n'est pas affectataire du produit des taxes concernées. Or, conformément aux dispositions de l'article 1647 du CGI, l'État est autorisé à prélever ou à facturer des frais d'assiette et de recouvrement à l'occasion de la perception de nombreuses taxes dont le produit est reversé à des tiers.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, le BACEA perçoit un prélèvement pour frais de gestion, d'assiette et de recouvrement, correspondant à 0,5 % des produits de la TS, de la TA et de la TNSA. Le principe de détermination du prélèvement est que celui-ci est opéré sur le produit des taxes concernées, de sorte qu'il ne constitue pas une charge supplémentaire pour les redevables de ces taxes. Son taux de 0,5 % vise à couvrir l'ensemble des frais exposés liés à la gestion des taxes (coûts de personnel, de fonctionnement et d'investissement).

Au titre de 2016, à taux de prélèvement constant, la recette est estimée à 6,4 M€ soit +0,2 M€ par rapport aux prévisions de la LFI 2015.

LES AUTRES RECETTES

Les recettes de la section des opérations courantes : 4 280 000 €

Ligne 70-10 « Ventes de produits fabriqués et marchandises » : 240 000 euros. Le montant inscrit sur cette ligne de recette représente les produits provenant d'abonnements divers et de ventes de documents et de publications qui ne rentrent pas dans le cadre du décret n°2006-1810 du 23 décembre 2006 modifié par le décret n°2010-471 du 10 mai 2010 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 70-68 « Prestations de services » : 930 000 euros. Cette ligne regroupe des recettes de prestations de services qui ne rentrent pas dans le cadre du décret de 2006 modifié relatif aux attributions de produits. Ces recettes concernent des versements d'organismes variés et notamment ceux du ministère de la défense pour de la calibration de vol dont les prestations ne peuvent pas être régularisées par rétablissement de crédits au cours de l'exercice. Depuis 2015, cette ligne ne comprend plus les recettes pour prestations de services auparavant encaissées par la DGAC puis reversées dans le cadre du contrat liant la DGAC et l'AESA.

Ligne 70-80 « Autres recettes d'exploitation » : 1 550 000 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 locations domaniales 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 et autres.

Ligne 75-00 « Autres produits de gestion courante » : 180 000 euros. Cette ligne de recette permet de comptabiliser les annulations de mandats d'exercices antérieurs, les versements effectués au titre des immatriculations des aéronefs et les produits divers de gestion courante.

Ligne 76-00 « Produits financiers » : 230 000 euros. Le montant inscrit sur 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 77-81 « Produits exceptionnels hors cessions immobilières » : 1 150 000 euros. Les produits exceptionnels hors cessions immobilières comportent entre autres les versements effectués par des tiers condamnés suite à des contentieux et les régularisations constatées sur années antérieures des mécanismes correcteurs de recettes de navigation aérienne.

Les recettes de la section des opérations en capital :

Ligne 98-00 « Amortissements » : 160 000 000 euros. Cette ligne représente le virement du solde entre les recettes et les dépenses de la section des opérations d'exploitation à la section des opérations en capital.

Ligne 97-00 « Produit brut des emprunts » : 112 612 547 euros. Cette ligne enregistre la recette provenant de contrats d'emprunt 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 (*)
Navigation aérienne	528 930 269	534 727 439	
Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 536 376 987	1 535 956 130	10 726
<i>Soutien aux prestations de l'aviation civile (y compris dotation aux amortissements)</i>	<i>1 696 376 987</i>	<i>1 695 956 130</i>	
Transports aériens, surveillance et certification	44 403 769	44 048 662	
Total	2 109 711 025	2 114 732 231	10 726
<i>Total y.c. dotations aux amortissements, hors résultat d'exploitation et hors variation du fonds de roulement</i>	<i>2 269 711 025</i>	<i>2 274 732 231</i>	

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

Numéro et intitulé du programme	LFI 2015					PLF 2016				
	ETPT	ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT	ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	Total			sous plafond	hors plafond	Total
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	10 827		828	60	888	10 726		812	65	877
Total	10 827		828	60	888	10 726		812	65	877

Contrôle et exploitation aériens

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

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	1 459 981 005	1 459 560 148
Navigation aérienne	315 499 814	311 296 984
Transports aériens, surveillance et certification	31 958 038	31 602 931
Total hors résultat d'exploitation	1 807 438 857	1 802 460 063

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Section / Programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Soutien aux prestations de l'aviation civile	236 395 982	236 395 982
Navigation aérienne	213 430 455	223 430 455
Transports aériens, surveillance et certification	12 445 731	12 445 731
Total hors variation du fonds de roulement	462 272 168	472 272 168

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 2015	Demandées pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 482 171 265	1 459 981 005	40 000	1 482 171 265	1 459 560 148	40 000
01 – Ressources humaines et management	1 156 676 220	1 153 280 333		1 156 676 220	1 153 280 333	
02 – Logistique	25 083 586	25 429 171	40 000	25 083 586	25 008 314	40 000
03 – Affaires financières	205 458 155	188 217 263		205 458 155	188 217 263	
04 – Formation aéronautique	94 953 304	93 054 238		94 953 304	93 054 238	
612 – Navigation aérienne	61 198 215	315 499 814	8 960 000	60 819 015	311 296 984	8 960 000
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	10 081 215	247 294 871		10 204 015	247 294 871	
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	51 117 000	68 204 943	8 960 000	50 615 000	64 002 113	8 960 000
614 – Transports aériens, surveillance et certification	32 523 399	31 958 038	1 360 000	32 523 399	31 602 931	1 360 000
01 – Développement durable et régulation	9 510 232	9 518 824	50 000	9 510 232	9 420 027	50 000
02 – Surveillance et certification	20 608 386	20 082 528	1 310 000	20 608 386	19 826 218	1 310 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 404 781	2 356 686		2 404 781	2 356 686	
Total hors résultat d'exploitation	1 575 892 879	1 807 438 857	10 360 000	1 575 513 679	1 802 460 063	10 360 000

Contrôle et exploitation aériens

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	241 861 582	236 395 982	50 000	241 861 582	236 395 982	50 000
01 – Ressources humaines et management	500 000	300 000		500 000	300 000	
02 – Logistique	16 250 695	16 450 695	50 000	16 250 695	16 450 695	50 000
03 – Affaires financières	225 110 887	219 645 287		225 110 887	219 645 287	
612 – Navigation aérienne	55 850 000	213 430 455	15 520 000	59 877 000	223 430 455	15 520 000
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	1 000 000	3 430 455	20 000	1 000 000	3 430 455	20 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	54 850 000	210 000 000	15 500 000	58 877 000	220 000 000	15 500 000
614 – Transports aériens, surveillance et certification	12 445 731	12 445 731	90 000	12 445 731	12 445 731	90 000
01 – Développement durable et régulation	7 615 824	7 615 824	10 000	7 615 824	7 615 824	10 000
02 – Surveillance et certification	4 281 475	4 281 475	80 000	4 281 475	4 281 475	80 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	548 432	548 432		548 432	548 432	
Total hors variation du fonds de roulement	310 157 313	462 272 168	15 660 000	314 184 313	472 272 168	15 660 000

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

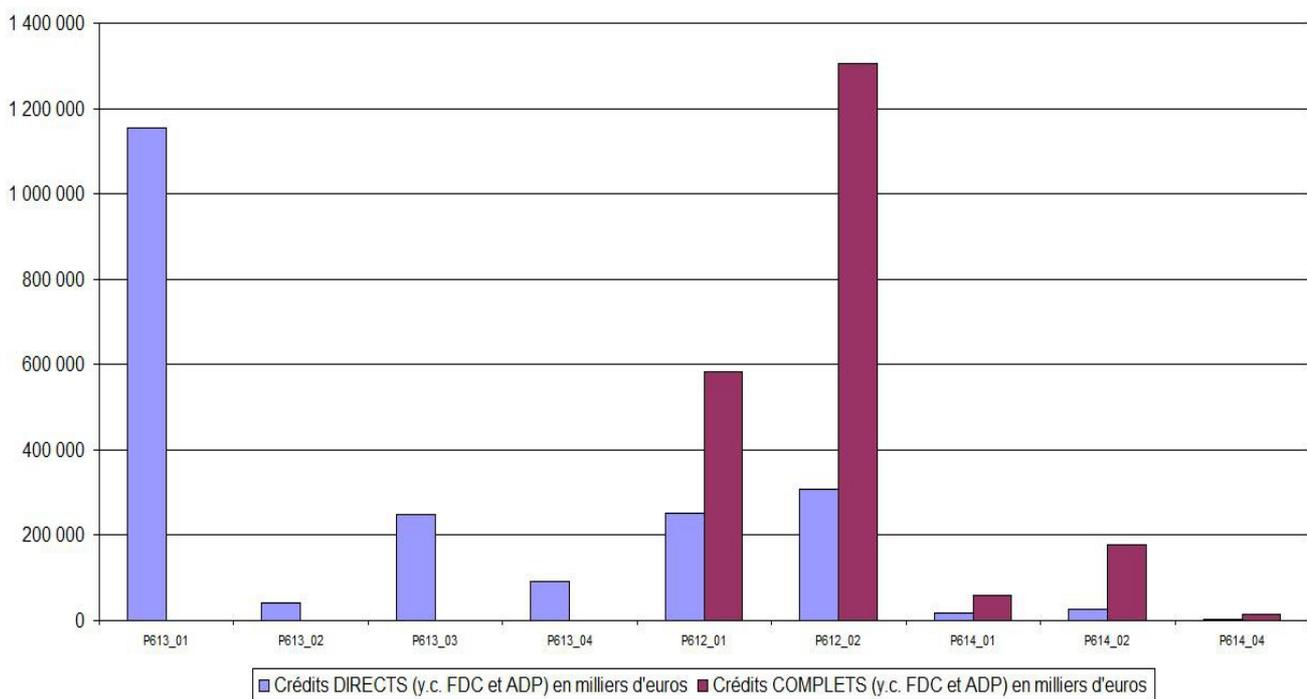
Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016
Achats	26 640 496	30 200 360		26 291 496	25 663 393	
Services extérieurs	38 006 865	50 184 089		38 554 265	49 977 259	
Autres services extérieurs	78 441 939	65 535 021		78 297 539	65 258 024	
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	910 900	750 500		906 900	750 500	
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	1 144 828 220	1 141 607 693		1 144 828 220	1 141 607 693	
Autres charges de gestion courante	338 160 604	328 130 931		338 110 604	328 172 931	
Charges financières	35 018 155	28 217 263		35 018 155	28 217 263	
Charges exceptionnelles	2 416 000	2 813 000		2 416 000	2 813 000	
Dotations aux amortissements	165 840 000	160 000 000		165 840 000	160 000 000	
Dotations aux provisions	4 000 000	0		4 000 000	0	
Total hors résultat d'exploitation	1 834 263 179	1 807 438 857	10 360 000	1 834 263 179	1 802 460 063	10 360 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016	FDC et ADP attendus en 2016
Amortissement financier	225 110 887	219 645 287		225 110 887	219 645 287	
Acquisition d'immobilisations	274 484 870	242 626 881		257 500 000	252 626 881	
Total hors variation du fonds de roulement	499 595 757	462 272 168	15 660 000	482 610 887	472 272 168	15 660 000

ANALYSE DES COÛTS

COMPARAISON PAR ACTION DES CRÉDITS DIRECTS ET DES CRÉDITS COMPLETS



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

La comptabilité d'analyse de coûts de la mission « Contrôle et exploitation aériens » s'appuie depuis 2014 sur une méthode de calcul des déversements inter programmes construite sur les éléments de comptabilité analytique.

Les actions de politique publique des programmes « Navigation aérienne » et « transport aérien, surveillance et certification » reçoivent des crédits de soutien du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » selon les clés suivantes :

- au prorata de la masse salariale pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- au prorata des crédits de fonctionnement pour l'action « Logistique » ;
- au prorata des crédits de fonctionnement et d'intervention pour l'action « Affaires financières » du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » ;
- au prorata des clés de répartition de comptabilité analytique pour l'action « Formation aéronautique ».

Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile », conformément à sa vocation de programme support, se déverse intégralement au profit des programmes 612 et 614. La comparaison entre les crédits directs et les crédits complets des programmes 612 et 614 permet principalement de visualiser la part des crédits de personnel (1 153 580 000 €) dans l'activité totale des deux programmes métiers de la DGAC, notamment au profit des services de la navigation aérienne.

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

(en milliers d'euros)

Numéro et intitulé du programme et de l'action	PLF 2016 crédits directs (1) (y.c. FDC et ADP)	Ventilation des crédits indirects		PLF 2016 crédits complets (2) (y.c. FDC et ADP)	Variation entre (2) et (1)
		au sein du programme	entre programmes		
P613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 536 046	0	-1 536 046	0	-100 %
P613_01 – Ressources humaines et management	1 153 580	0	-1 153 580	0	-100 %
P613_02 – Logistique	41 549	0	-41 549	0	-100 %
P613_03 – Affaires financières	247 863	0	-247 863	0	-100 %
P613_04 – Formation aéronautique	93 054	0	-93 054	0	-100 %
P612 – Navigation aérienne	559 207	0	+1 329 032	1 888 239	+237,7 %
P612_01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne (<i>libellé modifié</i>)	250 745	0	+331 205	581 951	+132,1 %
P612_02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne (<i>libellé modifié</i>)	308 462	0	+997 827	1 306 289	+323,5 %
P614 – Transports aériens, surveillance et certification	45 499	0	+207 014	252 513	+455 %
P614_01 – Développement durable et régulation	17 096	0	+42 317	59 413	+247,5 %
P614_02 – Surveillance et certification	25 498	0	+152 613	178 111	+598,5 %
P614_04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 905	0	+12 084	14 989	+416 %
Total de la Mission	2 140 752	0	0	2 140 752	0 %

PROGRAMME 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE

MINISTRE CONCERNÉE : SÉGOLÈNE ROYAL, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	34
Objectifs et indicateurs de performance	37
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	44
Justification au premier euro	50
Opérateurs	71

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 » exerce au bénéfice des programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens » une gestion mutualisée de différentes prestations, notamment, dans les domaines des ressources humaines, financiers, de la politique immobilière et des systèmes d'information. L'objectif est d'optimiser le coût de ces fonctions, tout en cherchant à offrir le meilleur service à l'ensemble des directions de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui peuvent ainsi se consacrer à leur cœur de métier. Il contribue ainsi activement aux objectifs stratégiques de la DGAC, en fournissant aux services les moyens et les outils leur permettant de développer leurs métiers au service du transport aérien. Le programme 613 comprend également la subvention pour charges de service public versée par la DGAC à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public administratif, qui lui est rattaché.

L'année 2016 présente des enjeux particuliers pour le secrétariat général (SG) avec la réaffirmation d'orientations stratégiques propres liées au pilotage de la cohérence de l'organisation de la DGAC. Son positionnement permet la mise en œuvre de la séparation fonctionnelle entre le régulateur et l'opérateur ainsi que le renforcement de son rôle de prestataire au profit des directions métiers.

Le respect de la trajectoire financière programmée et des plafonds d'emplois implique des gains en productivité au travers des changements organisationnels profonds. Ce constat, assez largement partagé par les différents acteurs, nécessite la mise en œuvre, au profit de toutes les fonctions support, d'une professionnalisation des filières, des emplois et des agents, une implication plus étroite des services impactés par les restructurations, l'introduction d'un fonctionnement en mode projet et, enfin, la mise en place de réseaux de management.

Les négociations du 10^{ème} protocole social de la DGAC pour la période 2016-2018 s'inscrivent dans cette dynamique forte.

A cette fin, le secrétariat général a mis en place une nouvelle entité, chargée de coordonner la stratégie des ressources humaines. La nouvelle mission «management du changement et des compétences» doit créer les leviers d'action d'accompagnement du changement et être en interaction avec les autres services du secrétariat général, les directions métier et les services en région. Cette structure doit anticiper les évolutions à venir, déterminer les métiers à renforcer, piloter et coordonner l'évolution des ressources humaines. Elle doit également s'appuyer sur les cadres de proximité, et faire partager ces changements au moyen d'un dialogue social soutenu.

Pivot de la cohérence d'ensemble de la DGAC, la fonction financière de la DGAC continue sa modernisation vers une organisation plus intégrée suivant un axe de clarification de la gouvernance financière avec la simplification de la cartographie financière, la réduction des régies d'avances et la poursuite de la mutualisation des achats ainsi que le déploiement des services facturiers. La refonte de la cartographie et de la nomenclature budgétaire doit se concentrer, en 2016, sur la définition d'une structure encore plus resserrée et se prolonger par une réflexion sur l'organisation administrative, fonctionnelle et territoriale des services en lien avec les réformes en cours. De plus, et en complément du dispositif général d'audit interne confié au CGEDD, il est apparu nécessaire d'instituer auprès du secrétariat général de la DGAC une mission visant à renforcer l'efficacité du dispositif du contrôle interne et du contrôle de gestion. L'objectif majeur de cette approche est de conforter la sécurisation financière, réglementaire et administrative dans un contexte de modernisation des activités support et de refonte de la fonction financière, tout en préservant un caractère pluridisciplinaire et transverse.

En parallèle à ces efforts globaux de modernisation organisationnelle et méthodologique, le système d'information de gestion et de pilotage de la DGAC (SIGP comprenant les infrastructures communes, les applications de gestion collaborative et l'ensemble des applications métiers) continue d'évoluer pour fournir un support adéquat aux nouvelles orientations stratégiques du secrétariat général ainsi qu'aux actions des différentes directions métiers. Les aspects de sûreté informatique font l'objet d'un travail soutenu en coopération étroite avec les directions métiers, en particulier, en matière de système d'information opérationnel de la navigation aérienne. Un travail de prospective est également lancé sur les fonctionnalités futures du SIGP de la DGAC permettant d'orienter les choix de long terme en la matière en tenant compte des attentes des nouvelles générations d'agents (nomadisme, mobilité, réseaux sociaux coopératifs).

Le système d'information financier (SIF), utilisant les technologies SAP et interopérable avec CHORUS, continue d'évoluer en lien avec la trajectoire de mise en conformité avec le décret relatif à la Gestion Budgétaire et Comptable Publique (GBCP) du 7 novembre 2012 et le lancement d'un audit de gestion du système (traitement dématérialisé de l'ensemble des processus et adaptation des écritures budgétaires et comptables). De plus, la DGAC a choisi en 2011 de compléter le périmètre du SIF en lui ajoutant un volet « gestion des immobilisations », qui est désormais pleinement opérationnel dans tous ses aspects (outil, procédures et organisation). L'optimisation et la convergence des organigrammes fonctionnels et des habilitations dans l'outil font également l'objet d'efforts soutenus (projet CIELO). La transformation des processus de gestion décidée en Comité de pilotage du Contrôle Interne Budgétaire et Comptable (CIBC) touche aussi des domaines variés comme la carte achat, le pilotage financier décisionnel, les prévisions de trésorerie, la gestion des taxes et le traitement des immobilisations.

En ce qui concerne le Système d'information des Ressources Humaines (SIRH utilisant les technologies HR ACCESS), après avoir effectué les ajustements techniques indispensables aux prochaines évolutions (montée de version du cœur applicatif), la DGAC maintient son objectif de basculer la pré liquidation de l'ensemble de la paye de ses personnels au premier trimestre 2016 vers un système intégré.

En matière de ressources humaines, l'articulation entre mobilité, gestion des compétences, recrutement, temps de travail et formation est en cours de remise à plat avec pour objectif de dynamiser le fonctionnement tout en conciliant les exigences de respect du plafond d'emplois et la préparation de l'augmentation prévue du trafic aérien. La vigilance sur le maintien du bien-être des agents et la recherche de la hausse de la productivité s'inscrit, par ailleurs, dans les travaux de mise en œuvre du télétravail. Dans le même temps, la communication interne en direction des services et des agents, particulièrement nécessaire pour appuyer les réformes en cours, va être développée en tenant compte des possibilités offertes par les nouveaux outils de communication, afin de faciliter l'appropriation et l'acceptation des réformes.

L'opérateur unique de la mission, l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), est à la veille d'une année charnière, en 2016, qui sera marquée par le changement de statut de l'école (établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel – grand établissement), par la mise en œuvre au 1^{er} janvier du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, par tous les établissements publics et par la première année du nouveau COP (contrat d'objectifs et de performance) signé par l'ENAC et son ministère de tutelle. Ce nouveau COP devrait conforter l'ENAC dans la poursuite de son développement à l'international, en accompagnement des grandes entreprises aéronautiques françaises. Les perspectives de développement du transport aérien, notamment dans les pays émergents, offrent des opportunités importantes à l'ENAC, bien placée en raison de la palette de ses formations dans les trois grands domaines que sont le pilotage, l'ingénierie et le contrôle aérien.

En plus du contrat avec Eurocontrol, confirmation de la qualité de la formation pour les contrôleurs de cette organisation, l'ENAC poursuit son développement notamment en Chine avec de nouveaux contrats pour la formation de pilotes ou la création de mastères, la pérennisation de l'Institut franco-chinois de Tianjin.

L'effort de modernisation du fonctionnement du secrétariat général est renforcé par la tendance favorable du contexte international en matière de transport aérien, la baisse du prix du pétrole et ses conséquences financières positives pour le désendettement du budget annexe «contrôle et exploitation aériens», ainsi que par l'impératif d'exemplarité sur les questions de développement durable qui découle de l'organisation par la France de la conférence sur le climat à la fin de l'année 2015 (COP21).

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 / recettes d'exploitation
■ OBJECTIF 3	S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe
INDICATEUR 3.1	Taux de recouvrement des recettes du budget annexe
■ OBJECTIF 4	Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques
INDICATEUR 4.1	Coût de la formation des élèves
■ OBJECTIF 5	Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger
INDICATEUR 5.1	Taux d'insertion professionnelle des élèves
INDICATEUR 5.2	Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

A compter du PAP 2016, les objectifs 4 et 5 relatifs à la performance de l'école nationale de l'aviation civile évoluent dans l'optique de mieux rendre compte de cette performance.

Ainsi, le sous indicateur relatif au coût unitaire de la formation des élèves pilotes de ligne a été supprimé. En effet, cette formation représente une part de moins en moins importante du coût global de la formation au pilotage de l'ENAC, compte tenu de la diminution des effectifs formés au bénéfice des cadets étrangers. Par ailleurs, s'agissant d'un sous indicateur calculé à l'élève, dont la part fixe est élevée, toute évolution des effectifs formés influe de façon importante sur le coût unitaire. Or, les effectifs formés dépendent du marché de l'emploi des pilotes, donnée dont l'ENAC n'a pas la maîtrise.

Par ailleurs, le sous indicateur relatif au taux d'insertion professionnelle des élèves pilotes de ligne a, également, été supprimé. En effet, l'évolution de ce taux est en majeure partie liée aux perspectives de croissance du trafic aérien en Europe ainsi qu'aux capacités d'emploi de la compagnie aérienne Air France. Le pilotage de ces éléments ne relevant pas de l'ENAC, il paraît préférable de les exclure du dispositif.

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 ;
- contenir les coûts de gestion, notamment, dans le cadre de la rationalisation des fonctions support.

INDICATEUR 1.1 transversal

Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Ratio d'efficacité de la gestion des ressources humaines	%	2,77	2,71	2,77	2,73	2,69	2,50

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Mode de calcul : le ratio est calculé selon la méthodologie définie par la fonction publique dans le cadre de la démarche interministérielle exposée dans la circulaire de la direction du budget du 15 mars 2010. Les ETP affectés à la fonction "soutien" RH (291 ETP RH au 31/12/2014) sont rapportés aux effectifs gérés (11 761 agents gérés au 31/12/2014 : périmètre = DGAC + ENAC hors personnels affectés à Météo France, disponibilités, détachement, divers, hors cadres et mises à disposition).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La cible 2017 fixée pour cet indicateur est en amélioration par rapport aux réalisations du triennal passé. Le contexte initial, qui influe toujours sur le rythme de variation de cet indicateur, est celui d'un nombre d'ETP affecté à la fonction RH qui a peu varié alors que les effectifs gérés ont continué à baisser du fait des engagements de réduction de la DGAC, en lien avec la modernisation de l'action publique (MAP).

Cette baisse générale des effectifs va se poursuivre dans les années à venir. Les effectifs RH sont toujours corrélés à l'organisation de la DGAC dont la technicité et les spécificités nécessitent une diversité de corps gérés et un partage des responsabilités de l'opérateur, du régulateur et du service chargé des activités de surveillance. L'amélioration de ce ratio est subordonnée à une diminution du nombre d'ETP RH, qui doit suivre les importantes restructurations des services, des procédures et des outils tels que prévus dans le protocole social 2013-2015 : réorganisation territoriale de la DGAC, mutualisation des fonctions support et renforcement de la fonction RH dans les échelons centraux, déploiement du nouveau SIRH afin d'accroître la productivité, etc... Ces mesures commencent à être mises en œuvre et les effets ne peuvent se mesurer dans l'immédiat. Il faut souligner que de telles réorganisations emportent des périodes de transition pour le redéploiement des effectifs.

Il convient de relever, d'une part, l'amélioration de la réalisation 2014 de 0,06 point (soit 2 %) par rapport à 2013. D'autre part, les prévisions à la hausse pour 2015 s'expliquent par le fait qu'il s'agisse de l'année pivot en matière de réorganisation des services, l'écart étant toutefois moindre que ce qui était attendu. A cet égard, la prévision pour 2016 est en amélioration.

La baisse du ratio s'enclenchera avec un effet retard et sera facilitée par les départs à la retraite compte tenu de la pyramide des âges de la DGAC dans les années 2016-2018.

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. Cette construction s'inscrit dans une trajectoire de désendettement équilibrée.

INDICATEUR 2.1

Endettement / recettes d'exploitation

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Endettement / recettes d'exploitation	%	67,4	67,4	61,7	61,7	55,8	ND

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Mode de calcul : l'endettement est la somme des emprunts annuels du budget annexe déduction faite des remboursements d'emprunts annuels. Cet endettement s'élève à 1 281,5 M€ au 31 décembre 2014 et devrait atteindre 1224,2 M€ en 2015 (données LFI 2015).

Les recettes d'exploitation correspondent au total brut des recettes de la première section.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Cet indicateur mesure le ratio d'endettement rapporté aux recettes d'exploitation. Il est calculé en rapportant le total de la dette contractée par le budget annexe, non encore remboursée, aux recettes d'exploitation.

La prévision 2016 poursuit l'amélioration de ce ratio entamée en 2015 qui devrait être à nouveau en baisse de presque 6 points par rapport à 2015 (soit 55,8 % en prévision LFI 2016 contre 61,7 % en LFI 2015). Ce résultat est le reflet de l'effort continu de la DGAC sur son désendettement avec une prévision de dette cumulée au 31 décembre 2015 évaluée à 1224,2 M€ (1281,5 M€ au 31 décembre 2014). Comme en 2015, ce résultat s'explique par l'effet conjugué du niveau des recettes du budget annexe et par la mise en place de mesures d'économies structurelles. Cette évolution améliore la capacité d'autofinancement du budget annexe et permet également de limiter le recours à l'emprunt d'un montant de 112,6 M€ en LFI, soit une réduction d'un tiers par rapport à 2015 (-55,2 M€ et - 32,9 %) et de poursuivre la trajectoire d'assainissement financier du BACEA.

La cible pour 2017 sera déterminée par le niveau des dépenses et des recettes pour 2017 qui reste subordonné au résultat des discussions avec les instances européennes sur les assiettes de coûts et la tarification associée en RP2.

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 *encaissement* 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. L'objectif est de maintenir ces taux à un niveau très élevé, et, d'accroître autant que possible la part du recouvrement constituée par les encaissements.

INDICATEUR 3.1

Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux de recouvrement de la RSTCA	%	88,99	88,42	89,15	89,15	89,30	89,30
Taux de recouvrement de la TAC	%	96,96	95,98	97,15	96,00	96,05	97,30

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : les taux de recouvrement sont calculés à partir des données de l'agence comptable au 31 décembre.

- taux de recouvrement de la RSTCA : il s'agit d'un taux brut tous exercices confondus. Le dénominateur est calculé en prenant en compte l'ensemble des prises en charge de titres de l'exercice (les facturations) auxquels s'ajoutent les restes à recouvrer au 31 décembre de l'exercice précédent (factures non entièrement soldés par paiement ou annulation au 31/12 de l'année précédente), montant duquel on retranche les réductions de titre et dégrèvements de l'exercice. Le numérateur est constitué de l'ensemble des encaissements (trésorerie du BACEA) et des recettes d'ordre (admission en non-valeur et remise gracieuse, constitutive d'une consommation de crédits de paiement pour le BACEA).

- taux de recouvrement de la TAC : il s'agit d'un taux brut tous exercices confondus. Le dénominateur est calculé en prenant en compte l'ensemble des prises en charge de titres de l'exercice (régularisation de paiements spontanés et titres constatant le défaut ou l'insuffisance de déclaration ou de paiement), auxquelles s'ajoutent les restes à recouvrer de l'exercice précédent (titres non entièrement soldés par paiement ou annulation au 31/12 de l'année précédente), montant duquel on retranche les réductions de titres et dégrèvements de l'exercice. Le numérateur est constitué de l'ensemble des encaissements (trésorerie du BACEA) et des recettes d'ordre (admission en non-valeur et remise gracieuse, constitutive d'une consommation de crédits de paiement pour le BACEA).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Depuis le PAP 2015, le mode de calcul de l'indicateur « Taux de recouvrement des recettes du BACEA » est modifié afin de présenter des taux bruts tous exercices confondus et non plus des taux nets, non calculables depuis la mise en production du système d'information financière de la DGAC.

Les taux bruts permettent, par ailleurs, de suivre les sommes recouvrées par rapport à la totalité des titres pris en charge, ce qui donne une visibilité sur l'exhaustivité des restes à recouvrer. L'indicateur mesure ainsi l'action d'ensemble des acteurs de la DGAC pour assurer un recouvrement amiable et contentieux optimal de la RSTCA et de la TAC.

En outre, concernant la RSTCA, la politique d'apurement des créances anciennes en cours de finalisation entre la DSNA et l'ACBACEA devraient permettre à la fois de concentrer l'action en recouvrement sur les créances de moins de deux ans et d'apurer des créances dont le recouvrement est fortement compromis. La prévision n'est donc pas modifiée.

Afin de tenir compte des délais de recouvrement négociés avec les grandes compagnies aériennes pour tenir compte des difficultés financières qu'elles rencontrent (saisines du comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI) et de la commission des chefs des services financiers (CCSF)), le taux de recouvrement de la TAC a été ajusté de 1,15 %. De plus, la forte augmentation d'émission de titres de contrôle fin 2014, liée à un taux de recouvrement sur titres de l'ordre de 70 %, minorera le taux brut global.

OBJECTIF N° 4

Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

L'ENAC rassemble, dans un même lieu, la formation de la plupart des professionnels du transport aérien et capitalise les échanges croisés entre les différentes filières de formation pour fournir une formation efficiente. L'objectif essentiel est de former des professionnels sensibilisés aux enjeux de la sécurité aux meilleures conditions économiques.

La spécificité des formations initiales de l'ENAC repose sur le recours aux moyens lourds et sophistiqués tels que les simulateurs de contrôle et les simulateurs de vol utilisés pour la formation des pilotes et des contrôleurs de la navigation aérienne. Ces moyens spécialisés permettent de garantir un haut niveau de technicité et de professionnalisme aux agents. La mutualisation des moyens et le développement des synergies pédagogiques entre les diverses formations de l'école permettent de dispenser ces prestations aux élèves ingénieurs dans les meilleures conditions économiques

INDICATEUR 4.1

Coût de la formation des élèves

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	58 051	58 255	72 300	55 300	54 300	54 000

Précisions méthodologiques

Source des données : comptabilité analytique de l'ENAC

Mode de calcul :

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

L'exécution 2013 a fait apparaître une diminution substantielle du coût de la formation Ingénieur ENAC (IENAC). Cela s'explique par les effets concomitants d'une augmentation de la taille des promotions (de 100 à 120 élèves par an), d'une part, de l'ouverture de la formation IENAC en apprentissage (25 élèves supplémentaires par an sur le site ENAC de Montpellier), d'autre part. La formation par apprentissage se caractérise par un cursus théorique optimisé, par un financement partiel par la région Languedoc Roussillon et par les entreprises via la taxe d'apprentissage versée à l'école. Le coût unitaire de formation IENAC s'est trouvé réduit notamment grâce à la mise en place de cette formation par apprentissage.

Cette tendance est confirmée par le montant du coût unitaire de 2014 qui est sensiblement identique à celui de 2013.

Cet effet favorable sur l'évolution du coût se poursuivra et sera renforcé par des promotions IENAC par apprentissage étoffées dès la rentrée 2015 (prévisions de 40 élèves au lieu de 25). Les effets de la mise en œuvre de la refonte de la formation classique d'ingénieur ENAC s'en verront, par ailleurs, compensés.

Cette refonte, mise en place en septembre 2014, favorise les travaux en modules et a pour objectif de réduire le nombre d'heures de cours en présentiel (recommandation de la Commission des Titres Ingénieurs) tout en maintenant, à terme, le coût de la formation stable. Les prévisions 2015 et 2016 intègrent ces éléments ainsi que des valeurs de taux d'inflation de l'ordre de 0,5 % en 2014 et de 0 % en 2015 (prévisions de mars 2015).

OBJECTIF N° 5

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

La formation à l'ENAC des futurs cadres de l'industrie aéronautique 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 l'activité économique. C'est également dans cet objectif que l'ENAC s'est investie dans la mise en place d'une formation ingénieur ENAC en alternance en partenariat avec la région Languedoc-Roussillon.

La reconnaissance de l'excellence des formations de l'ENAC se concrétise également par les contrats de formation de contrôleurs aériens conclus avec des opérateurs étrangers (Géorgiens, Eurocontrol à Maastricht,...).

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. Les actions de l'école à l'international, fortement encouragées par les partenaires industriels du secteur aéronautique, se sont multipliées au cours de ces dernières années. Certaines aboutissent sur des coopérations à long terme comme, par exemple, la création d'un collège franco-chinois, supportées par l'industrie aéronautique, en particulier Airbus.

Des discussions ont été également engagées avec des compagnies aériennes, les États Omanais et Indonésiens pour développer un partenariat avec l'ENAC ayant pour objectif l'accompagnement de la mise en place ou la refonte de formations dans le domaine de l'aviation civile.

L'ENAC s'investit activement dans les grands projets de recherche aéronautique. Les principaux facteurs dimensionnant de l'évolution de la recherche reposent, notamment, sur les thèmes retenus dans les programmes européens d'envergure tels que SESAR (Single European Sky ATM Research). L'agenda stratégique 2020 d'ACARE (Conseil Consultatif de la Recherche Européenne) donne également des orientations à long terme, en particulier dans la perspective du développement durable de l'aérien et du programme CLEAN SKY (programme européen : Ciel Propre). Enfin, au sein de la DGAC, la mise en place récente du CORAC (Comité d'Orientation de l'Aviation Civile) ainsi que les orientations données par le Directeur Général visant à faire de l'ENAC l'organisme de recherche privilégié de la DGAC constituent des facteurs essentiels de développement de la recherche à l'ENAC. Afin de parfaire l'intégration des laboratoires de recherche dans le tissu universitaire et de recherche du secteur des micro-drones, la création d'un GIS (Groupement d'Intérêt Scientifique) associant neuf partenaires du domaine est à l'étude.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le nouveau statut de l'ENAC en EPSCP – GE permettra à l'École de bénéficier d'une reconnaissance accrue au sein des instances universitaires telles que la COMUe (communauté d'universités et d'établissements), tout en conservant la tutelle technique de son ministère d'appartenance et, notamment, dans le domaine de la recherche.

INDICATEUR 5.1**Taux d'insertion professionnelle des élèves**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme	%	96	96	95	95	95	95

Précisions méthodologiques

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La cible est atteinte depuis 2013 ($\geq 95\%$) et, malgré un contexte d'emploi plutôt défavorable pour les jeunes diplômés, la reconnaissance de la formation Ingénieur ENAC par les professionnels du secteur aéronautique ne se dément pas.

Ce taux reste supérieur à la moyenne des taux d'insertion moyens des autres écoles d'ingénieurs françaises.

Il faut noter également que l'évolution de la valeur de cet indicateur reste liée aux choix des élèves en ce qui concerne la prolongation de leur période de stage professionnel, ou de leurs études, après l'obtention de leur diplôme d'ingénieur ENAC (environ 30% d'une promotion).

Ce taux d'insertion va intégrer, dès 2016, la sortie de la première promotion d'ingénieurs ENAC par apprentissage dont la mise en place a été saluée par les industriels du secteur aéronautique. La bonne insertion des élèves ingénieurs ENAC devrait donc être confortée par les résultats des élèves formés par apprentissage.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires	%	59	45	60	50	52	60

Précisions méthodologiques

Source des données : base de données Aurion (outil de suivi de la scolarité des élèves à l'ENAC).

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

Les élèves fonctionnaires français formés pour les besoins de la DGAC sont exclus de cet indicateur. En effet, l'ENAC répond aux besoins en formations de la DGAC. Leur intégration dans le calcul de l'indicateur aurait introduit un biais, car le nombre de ces élèves étant significatif, leur évolution à la hausse ou à la baisse aurait entraîné une variation de l'indicateur non maîtrisée par l'ENAC et sans commune mesure avec l'attractivité de l'école.

Ce développement reflète la stratégie de long terme de l'ENAC et a été formalisé dans le COP. L'objectif poursuivi est la visibilité et la reconnaissance des formations de l'ENAC à l'étranger et plus particulièrement au niveau européen (label *EUR ACE* pour la formation IENAC, formation BASIC ATCO et ATSEP conforme aux normes FABEC, formations pilotage aux normes FTO...).

Cette visibilité accrue et cette reconnaissance internationale devraient permettre à l'école de se positionner dans le cadre du FABEC, pour ses formations aux métiers de l'aviation civile. Elles devraient également permettre à l'établissement de se positionner vis-à-vis des autres écoles d'ingénieurs pour ses formations IENAC, et vis-à-vis des autres écoles de pilotage européennes dans un contexte de concurrence accrue.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaires a diminué en 2014. En effet, le nombre d'élèves étrangers formés a été moins important en raison d'un important projet de formation de formateurs à l'université de Tianjin Chine en 2013 mené avec l'Union Européenne. Ce projet s'est achevé fin 2013 et il n'y a pas eu, en 2014, de projet d'envergure comparable pour le compenser.

La cible 2017 reste atteignable dans la mesure où de nouvelles formations vont s'ouvrir en Inde (Mastères spécialisés), en Indonésie (formation de flight dispatchers). De nouvelles promotions de contrôleurs étrangers vont, également, être formées (élèves Eurocontrol) ainsi que des promotions de cadets étrangers sur la partie formation au pilotage.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2016 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2016 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Ressources humaines et management	1 153 280 333	300 000	1 153 580 333	
02 – Logistique	25 429 171	16 450 695	41 879 866	90 000
03 – Affaires financières	28 217 263	219 645 287	247 862 550	
04 – Formation aéronautique	93 054 238		93 054 238	
Total hors résultat d'exploitation, variation du fonds de roulement et hors dotations aux amortissements	1 299 981 005	236 395 982	1 536 376 987	90 000

2016 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Ressources humaines et management	1 153 280 333	300 000	1 153 580 333	
02 – Logistique	25 008 314	16 450 695	41 459 009	90 000
03 – Affaires financières	28 217 263	219 645 287	247 862 550	
04 – Formation aéronautique	93 054 238		93 054 238	
Total hors résultat d'exploitation, variation du fonds de roulement et hors dotations aux amortissements	1 299 560 148	236 395 982	1 535 956 130	90 000

2016 / PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	35 800	35 800	46 000	46 000
Services extérieurs	268 563	268 563	629 000	629 000
Autres services extérieurs	3 275 637	3 275 637	2 980 000	2 980 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	150 000	150 000	100 000	100 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	1 144 828 220	1 144 828 220	1 141 607 693	1 141 607 693
Autres charges de gestion courante	8 018 000	8 018 000	7 857 640	7 857 640
Charges exceptionnelles	100 000	100 000	60 000	60 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	1 156 676 220	1 156 676 220	1 153 280 333	1 153 280 333
FDC et ADP prévus	260 000	260 000		
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	1 156 936 220	1 156 936 220	1 153 280 333	1 153 280 333

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	500 000	500 000	300 000	300 000
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	500 000	500 000	300 000	300 000
FDC et ADP prévus				
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	500 000	500 000	300 000	300 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

ACTION n° 02 : Logistique

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	4 669 000	4 669 000	4 292 171	4 211 314
Services extérieurs	10 813 586	10 813 586	11 448 000	11 234 000
Autres services extérieurs	9 091 000	9 091 000	8 996 000	8 828 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	320 000	320 000	246 000	246 000
Autres charges de gestion courante			261 000	303 000
Charges exceptionnelles	190 000	190 000	186 000	186 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	25 083 586	25 083 586	25 429 171	25 008 314
FDC et ADP prévus	40 000	40 000	40 000	40 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	25 123 586	25 123 586	25 469 171	25 048 314

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	16 250 695	16 250 695	16 450 695	16 450 695
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	16 250 695	16 250 695	16 450 695	16 450 695
FDC et ADP prévus	50 000	50 000	50 000	50 000
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	16 300 695	16 300 695	16 500 695	16 500 695

ACTION n° 03 : Affaires financières

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Autres charges de gestion courante	600 000	600 000		
Charges financières	35 018 155	35 018 155	28 217 263	28 217 263
Dotations aux amortissements	165 840 000	165 840 000	160 000 000	160 000 000
Dotations aux provisions	4 000 000	4 000 000		
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	205 458 155	205 458 155	188 217 263	188 217 263
FDC et ADP prévus				
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	205 458 155	205 458 155	188 217 263	188 217 263

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Amortissement financier hors produit des cessions immobilières	224 410 887	224 410 887	219 645 287	219 645 287
Amortissement financier issu du produit des cessions immobilières	700 000	700 000		
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	225 110 887	225 110 887	219 645 287	219 645 287
FDC et ADP prévus				
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	225 110 887	225 110 887	219 645 287	219 645 287

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

ACTION n° 04 : Formation aéronautique

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Autres charges de gestion courante	94 953 304	94 953 304	93 054 238	93 054 238
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	94 953 304	94 953 304	93 054 238	93 054 238
FDC et ADP prévus				
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	94 953 304	94 953 304	93 054 238	93 054 238

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Achats	4 704 800	4 338 171	4 704 800	4 257 314
Services extérieurs	11 082 149	12 077 000	11 082 149	11 863 000
Autres services extérieurs	12 366 637	11 976 000	12 366 637	11 808 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	470 000	346 000	470 000	346 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	1 144 828 220	1 141 607 693	1 144 828 220	1 141 607 693
Autres charges de gestion courante	103 571 304	101 172 878	103 571 304	101 214 878
Charges financières	35 018 155	28 217 263	35 018 155	28 217 263
Charges exceptionnelles	290 000	246 000	290 000	246 000
Dotations aux amortissements	165 840 000	160 000 000	165 840 000	160 000 000
Dotations aux provisions	4 000 000		4 000 000	
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	1 482 171 265	1 459 981 005	1 482 171 265	1 459 560 148
FDC et ADP prévus	300 000	40 000	300 000	40 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	1 482 471 265	1 460 021 005	1 482 471 265	1 459 600 148

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Amortissement financier hors produit des cessions immobilières	224 410 887	219 645 287	224 410 887	219 645 287
Amortissement financier issu du produit des cessions immobilières	700 000		700 000	
Acquisition d'immobilisations	16 750 695	16 750 695	16 750 695	16 750 695
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	241 861 582	236 395 982	241 861 582	236 395 982
FDC et ADP prévus	50 000	50 000	50 000	50 000
Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP	241 911 582	236 445 982	241 911 582	236 445 982

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 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 – Ressources humaines et management	1 141 607 693	11 972 640	1 153 580 333	1 141 607 693	11 972 640	1 153 580 333
02 – Logistique		41 879 866	41 879 866		41 459 009	41 459 009
03 – Affaires financières		407 862 550	407 862 550		407 862 550	407 862 550
04 – Formation aéronautique		93 054 238	93 054 238		93 054 238	93 054 238
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	1 141 607 693	554 769 294	1 696 376 987	1 141 607 693	554 348 437	1 695 956 130

EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

Catégorie d'emploi	Emplois (ETPT)							Crédits	
	Plafond autorisé pour 2015 (1)	Effet des mesures de périmètre pour 2016 (2)	Effet des mesures de transfert pour 2016 (3)	Effet des corrections techniques pour 2016 (4)	Impact des schémas d'emplois pour 2016 (5) = 6-1-2-3-4	dont extension en année pleine des schémas d'emplois 2015 sur 2016 7	dont impact des schémas d'emplois 2016 sur 2016 8	Plafond demandé pour 2016 (6)	Demandés pour 2016 (y.c. charges sociales)
Administratifs et cadres	2 914				-69		-35	2 845	254 966 561
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	4 033				-34		-18	3 999	518 564 745
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 160				+17		-10	3 177	308 332 680
Ouvriers et personnels navigants	720				-15		-7	705	59 743 707
Total	10 827				-101		-34	10 726	1 141 607 693

ÉVOLUTION DES EMPLOIS

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	dont départs en retraite	Mois moyen des sorties	Entrées prévues	dont primo recrutements	dont mouvements des agents entre programmes du ministère	Mois moyen des entrées	Schéma d'emplois du programme
Administratifs et cadres	106	106	6	48	48		6	-58
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	89	89	6	71	71		7	-18
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	57	57	6	46	46		7	-11
Ouvriers et personnels navigants	19	19	6	6	6		5	-13
Total	271	271		171	171			-100

Le schéma d'emplois de la DGAC (BACEA) prévoit un solde net de 100 suppressions d'emplois en 2016. Ce schéma permet à la DGAC de préserver ses missions essentielles de sécurité et de sûreté et de respecter ses engagements européens liés à la capacité de contrôle du trafic aérien. Il permet, en outre, de limiter les suppressions d'emplois dans les corps techniques qui représentent les cœurs de métier de l'aviation civile.

HYPOTHÈSES DE SORTIES

Le nombre de départs à la retraite prévu s'élève à 271. Les hypothèses retenues pour déterminer les départs à la retraite sont de 56,5 ans pour le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, 60 ans pour les ouvriers et 63,5 ans pour toutes les autres catégories de personnels.

Les mois moyens de sortie sont estimés au 1^{er} juin pour l'ensemble des corps.

HYPOTHÈSES D'ENTRÉES

Le nombre total des entrées prévu s'établit à 171. Les prévisions reposent, quasi-exclusivement, sur les seules entrées par concours. Les autres entrées (réintégrations, recrutements de contractuels, accueil en détachement,...) ne pourront s'effectuer qu'au fur et à mesure de sorties excédentaires constatées afin de respecter le schéma d'emplois de -100 ETP au 31 décembre 2016,

Les mois moyens d'entrée sont estimés :

- au 1^{er} juin pour les administratifs et les cadres ;
- au 1^{er} juillet pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, les ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et les techniciens des études et d'exploitation de l'aviation civile ;
- au 1^{er} mai pour les ouvriers et les personnels navigants.

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

Service	LFI 2015 ETPT	PLF 2016 ETPT
Administration centrale	10 827	10 726
Services régionaux		
Services départementaux		
Opérateurs		
Services à l'étranger		
Autres		
Total	10 827	10 726

Les ETPT de la DGAC sont regroupés et gérés au niveau de l'administration centrale, en cohérence avec son organisation administrative (par grands services) : un service (secrétariat général), une direction d'administration centrale (direction des transports aériens) et deux services à compétence nationale (la direction des services de la navigation aérienne et la direction de la sécurité de l'aviation civile).

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 726
Total	10 726

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS SALARIAUX

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions (en millions d'euros)	
Socle Exécution 2015 retraitée	864,5
<i>Prévision Exécution 2015 hors CAS Pensions</i>	880,9
<i>Impact des mesures de transferts et de périmètre 2015 - 2016</i>	
<i>Débasage de dépenses au profil atypique</i>	-16,4
<i>GIPA</i>	-2,3
<i>Indemnisation des jours de CET</i>	-0,7
<i>Mesures de restructurations</i>	0
<i>Autres</i>	-13,4
Impact du schéma d'emplois	-4,4
<i>EAP schéma d'emplois 2015</i>	-1,6
<i>Schéma d'emplois 2016</i>	-2,7
Mesures catégorielles	7,5
Mesures générales	0,6
<i>Rebasage de la GIPA</i>	0,5
<i>Variation du point de la fonction publique</i>	
<i>Mesures bas salaires</i>	0,1
GVT solde	2,2
<i>GVT positif</i>	15,3
<i>GVT négatif</i>	-13,1
Rebasage de dépenses au profil atypique – hors GIPA	11,2
<i>Indemnisation des jours de CET</i>	0,7
<i>Mesures de restructurations</i>	0
<i>Autres</i>	10,5
Autres variations des dépenses de personnel	-2,2
<i>Prestations sociales et allocations diverses – catégorie 23</i>	0
<i>Autres</i>	-2,2
Total	879,4

La masse salariale, hors CAS Pensions, est en baisse de 3,29 M€ par rapport à la LFI 2015. Elle s'élève ainsi à 879,39 M€ (882,68 M€ en 2015).

La ligne « Autres » de la rubrique « Débasage » à hauteur de 13,39 M€ correspond à :



- La contribution au financement de l'Allocation temporaire complémentaire (ATC) des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) au titre de son maintien à l'équilibre comme cela a déjà été pratiqué en 2015 : 6,89 M€ ;
- La contribution au financement du complément individuel temporaire (CIT) des ICNA, dispositif créé par la LFI 2015 ayant pour objet de compenser les effets de l'allongement de la durée de cotisation, introduite par la loi 2003-775 du 21/08/2003 portant réforme des retraites, pour les ICNA radiés des cadres par limite d'âge ou invalidité afin de tenir compte de l'impossibilité de toute prolongation d'activité au-delà de la limite d'âge imposée à ce corps. Cette contribution s'élève à 4,7 M€ ;
- Les mesures non sociées pour un montant à hauteur de 1,8 M€ : 1,1 M€ au titre de la prime d'intéressement à la performance collective et 0,725 M€ au titre de la prime de redéploiement des compétences exécutées en 2015.

La ligne « Autres » de la rubrique « Rebasage » à hauteur de 10,53 M€ correspond à :

- La contribution au financement de l'ATC des ICNA au titre de son maintien à hauteur de 7,24 M€ ;
 - La contribution au financement du CIT à hauteur de 1,87 M€ ;
 - Les mesures non sociées pour un montant à hauteur de 1,42 M€ : 1,1 M€ au titre de la prime d'intéressement à la performance collective et 0,315 M€ au titre de la prime de redéploiement des compétences.
- La ligne « Autres » de la rubrique « Autres variations des dépenses de personnel » correspond à l'économie générée en 2016 par la suppression progressive de l'indemnité exceptionnelle de compensation de la contribution sociale généralisée (IECSG) en application du (décret n° 2015-492 du 29 avril 2015) pour un montant de 2,2 M€.

Un montant de 7,5 M€ a été inscrit au titre des mesures catégorielles :

- 3,5 M€ correspond à l'enveloppe catégorielle pour le paiement du solde de quelques mesures sociales des protocoles antérieurs et notamment pour le paiement des mesures programmées en 2016 au titre du protocole 2013 2015 ; le financement de ce protocole ayant été prévu sur 4 ans de 2013 à 2016 ;
- un montant de 4 M€ a été provisionné au titre des mesures catégorielles indemnitaires et statutaires inscrites dans le prochain protocole.

COÛTS ENTRÉE-SORTIE

Catégorie d'emploi	Coût d'entrée (*)	Coût de sortie (*)
Administratifs et cadres	45 607	68 438
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	38 339	119 925
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	33 861	72 963
Ouvriers et personnels navigants	48 310	78 425

(*) y compris charges sociales hors CAS Pensions

Selon la méthode utilisée en programmation budgétaire, les coûts prévisionnels correspondent aux coûts réels constatés en année pleine (année 2014) par catégorie d'emplois.

MESURES GÉNÉRALES

Le PLF 2016 intègre une dépense prévisionnelle de 0,56 M€ au titre de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) due au titre de 2016 (0,474 M€) ainsi que la mesure en faveur des bas salaires (0,083 M€).

MESURES CATÉGORIELLES

Catégorie ou intitulé de la mesure	ETP concernés	Catégories	Corps	Date d'entrée en vigueur de la mesure	Nombre de mois d'incidence sur 2016	Coût 2016	Coût en année pleine
Mesures statutaires						568 978	568 978
<i>Mesures statutaires</i>				01-2016	12	568 978	568 978
Mesures indemnitaires						6 931 022	6 931 022
<i>Mesures indemnitaires (hors provision protocolaire)</i>			Tous corps, y compris contractuels et ouvriers	01-2016	12	2 931 022	2 931 022
<i>Provision protocolaire (statutaire et indemnitaire)</i>		toutes catégories	tout corps	01-2016	12	4 000 000	4 000 000
Total						7 500 000	7 500 000

GLISSEMENT VIEILLESSE-TECHNICITÉ

Un GVT négatif de **13,10 M€** est prévu au titre de l'écart de rémunération entre les agents sortants et les agents entrants.

Un GVT positif de **15,3 M€** est prévu se décomposant en :

- GVT indiciaire : l'hypothèse retenue pour le GVT positif indiciaire dans le cadre du PLF 2016 est de 2,58 %. La progression du GVT positif indiciaire est stable par rapport à celui de l'an dernier (2,56 % en 2015 représentant une progression de 0,02 point) ;
- GVT indemnitaire : la rubrique « mesures individuelles » inclut désormais le GVT indemnitaire des personnels techniques de la navigation aérienne au titre de l'acquisition de leurs qualifications sur site (rubrique « autres dépenses » antérieurement). Le coût évolue peu par rapport à celui de l'an dernier : 5,37 M€ (5,33 M€ en 2015).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

COTISATIONS SOCIALES ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS POUR LES PENSIONS

	LFI 2015	PLF 2016
Contributions d'équilibre au CAS Pensions	262 149 164	262 213 278
<i>Civils (y.c. ATI)</i>	246 652 334	247 277 876
<i>Militaires</i>		
<i>Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre FSPOEIE)</i>	15 496 830	14 935 402
<i>Autres (Cultes et subvention exceptionnelle)</i>		
Cotisation employeur FSPOEIE	7 700 000	7 700 000

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 (ATI) est de 247,27 M€. Le taux applicable en 2016 n'a pas évolué par rapport à 2015. Il est maintenu à 74,60 % dont 0,32 % au titre de l'ATI.

Le montant de la cotisation employeur au fonds national d'aide au logement est de 1 813 577,23 €.

Le montant de la cotisation employeur à la caisse nationale des allocations familiales est de 17,2 M€.

PRESTATIONS SOCIALES

Type de dépenses	Nombre de bénéficiaires	PLF 2016
Accidents de service, de travail et maladies professionnelles	95	430 000
Revenus de remplacement du congé de fin d'activité	1	20 000
Remboursement domicile travail	1 360	760 000
Capital décès	12	360 000
Allocations pour perte d'emploi	20	400 000
Autres	2 490	860 000
Total		2 830 000

Les dépenses de prestations sociales inscrites dans la catégorie « Autres » restent stables en 2016 et s'établissent à 0,86 M€. Le tableau ci-dessous indique la répartition des diverses prestations par bénéficiaires.

Prestations action sociale	Nombre de bénéficiaires	PLF 2016
Prestations familiales (allocation de rentrée scolaire, séjours enfants, prestations pour garde de jeunes enfants et prestations soutien à l'aide à domicile)	2020	0,36
Prestations solidarité (aides exceptionnelles et prêts sociaux)	270	0,31
Prestations logement (Aide Installation des personnels)	100	0,1
Prestations handicap	100	0,09

ACTION SOCIALE – HORS TITRE 2

Type de dépenses	Effectif concerné (ETP)	Prévision Titre 3	Prévision Titre 5	Total
Restauration	12 800	3 766 000		3 766 000
Logement	500	676 000		676 000
Famille, vacances	2 500	706 000		706 000
Mutuelles, associations	12 800	579 384		579 384
Prévention / secours	350	28 000		28 000
Autres	12 800	47 000	300 000	347 000
Total		5 802 384	300 000	6 102 384

Les crédits consacrés à l'action sociale figurant dans ce tableau sont exprimés en AE=CP. A ces montants s'ajoutent les sommes versées au titre des subventions aux associations et aux comités locaux d'action sociale (1 815 256 €). Au total les crédits dédiés à l'action sociale s'élèvent à 7 917 640 €. Ils font l'objet d'une justification détaillée dans l'action 01 de ce programme.

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant initial)	AE engagées au 31/12/2015	CP réalisés au 31/12/2015	AE demandées pour 2016	CP demandés pour 2016	CP sur engage- ments à couvrir après 2016
04 – Formation aéronautique	984 000	2 000	2 000	982 000	540 000	442 000
Total	984 000	2 000	2 000	982 000	540 000	442 000

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2016	CP sur engagements à couvrir après 2016
540 000	442 000

L'ENAC a déposé fin 2014 auprès de la Région Midi-Pyrénées **deux projets de Contrats Plan Etat-Région (CPER) pour la période 2015-2020**, dont l'objet est de financer de nouvelles infrastructures et de soutenir les filières d'avenir. Les deux projets ENAC retenus en Assemblée Plénière au niveau de la Région Midi-Pyrénées, sont :

- Le projet de **Volière Drones Midi-Pyrénées (VDMP)** relatif à la construction d'un espace expérimental pour les micro-drones, destiné à être l'équipement mutualisé spécialisé dans la recherche sur les drones et les systèmes embarqués, partagé par l'ensemble des acteurs du campus mais ouvert également aux entreprises toulousaines, ainsi qu'aux partenaires étrangers académiques ou industriels. Le projet VDMP est évalué à 918 k€ HT pour le volet immobilier et 251 k€ HT pour le volet équipements, soit 1 169 k€ HT au total.

- Le projet **ACHIL** relatif à des plateformes d'essais pour les systèmes Hommes-Machines, en partenariat avec l'ISAE. Le projet ACHIL est évalué à 1 600 k€ HT au total dont 800 k€ HT pour les équipements scientifiques ISAE et 800 k€ HT pour les équipements scientifiques pris en charge par l'ENAC.

Ces projets sont financés globalement à 50% par l'Etat et les collectivités territoriales. Le montant financé par l'ENAC s'élève à 984 K€.

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 (HORS TITRE 2)**

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2015

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 (RAP 2014)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2014	AE LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	CP LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015
20 619 373		583 194 507	579 623 481	24 190 399

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP au-delà de 2018
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015	CP demandés sur AE antérieures à 2016 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP 2018 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE antérieures à 2016
24 190 399	15 096 621 0	7 555 347	1 538 431	0
AE nouvelles pour 2016 AE PLF / AEFDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2016 CP PLF / CPFDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP 2018 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016
554 769 294 90 000	539 251 816 90 000	8 388 011	5 227 520	1 901 947
Totaux	554 438 437	15 943 358	6 765 951	1 901 947

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2016

CP 2016 demandés sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2017 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016
97,2 %	1,5 %	0,9 %	0,3 %

La détermination des clés d'ouverture de crédits de paiement est basée sur une procédure permettant d'extraire du système comptable SIF le détail des engagements non couverts des exercices antérieurs qui seront soldés en 2016. L'évaluation des CP à prévoir pour couvrir les engagements antérieurs à solder après 2016 est fondée sur une prolongation de cette tendance sur les exercices ultérieurs.

Les CP 2016 se rapportent principalement aux engagements 2016 avec un ratio de 97 %. Cette situation s'explique par l'engagement annuel des principaux postes du programme soutien, notamment les remboursements d'emprunts, la subvention à l'ENAC, les dépenses informatique, logistique, juridique et celles relatives à la formation. Il faut noter que la généralisation des marchés à tranches et à bons de commande pour les projets contribue également à faciliter la programmation annuelle des crédits en AE = CP.

Les principales opérations associées aux engagements à couvrir sont les applications de gestion collaboratives, les applications financières, le système d'information des ressources humaines ainsi que la rénovation et l'extension du siège de la Direction de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie. Le calendrier de décaissement de ces opérations reste prévisionnel, compte tenu des aléas liés à leur avancement et aux décisions stratégiques prises par le comité de suivi des grands projets informatiques.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01

68,0 %

Ressources humaines et management

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement	1 141 607 693	11 972 640	1 153 580 333	
Crédits de paiement	1 141 607 693	11 972 640	1 153 580 333	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les dépenses au titre des achats et services extérieurs pour l'action 1 s'élèvent à 3 650 000 M€ en AE et en CP en hausse de +2 % par rapport à la LFI 2015.

1 – Administration centrale : 3 388 000 € en AE et en CP (3 270 000 en LFI 2015)

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale financent les politiques de formation, de management, de communication et de gestion des ressources humaines.

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 = CP
Dépenses de formation	10 000	Journées de formation *	130 €	1 300 000
Dépenses de communication	1 106	Agents de l'administration centrale	940 €	1 040 000
Gestion des ressources humaines	1 106	Agents de l'administration centrale	495 €	548 000
Dépenses juridiques	1 106	Agents de l'administration centrale	452 €	500 000
TOTAL				3 388 000

a) Formation : 1 300 000 € en AE et CP (niveau inchangé par rapport à la LFI 2015)

Identifiant de la dépense en €	AE = CP
Accueil - sensibilisation à l'environnement professionnel - Management - gestion des ressources humaines - Europe - Développement durable	300 000
Reconversion - Formations spécialisées des ouvriers d'Etat	100 000
Achats publics et gestion et suivi des politiques publiques	370 000
Techniques juridiques – Formations techniques – Techniques administratives et bureautiques – formations informatiques	80 000
Formations linguistiques	200 000
Préparation concours et examens (PEC)	200 000
Autres dépenses - Logistique	50 000
TOTAL	1 300 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

De nombreuses actions de formation continue s'inscrivent dans la pluri-annualité et le renouvellement de marchés de prestation de services. Elles répondent à une expression de besoins de formation pérenne résultant des entretiens d'évaluation des agents et des orientations stratégiques définies par les services.

Une meilleure mutualisation des formations transverses, a été engagée en 2015 et sera poursuivie en 2016 pour réaliser des économies d'échelle. Celles-ci sont axées notamment sur les formations management, sur les métiers financiers, sur les réponses aux besoins linguistiques.

Par ailleurs, la préparation aux épreuves écrites et orales des concours constitue une partie importante des besoins en formations à caractère obligatoire.

De plus, le bureau de la formation contribue au financement de formations réglementaires et obligatoires dédiées aux ouvriers d'État (systèmes informatiques, hygiène et sécurité, conducteurs de véhicules légers, mécanicien).

En outre, devant les risques d'atteinte à la sécurité des systèmes d'information, des actions généralisées de sensibilisation et de formation continueront à être organisées pour tous les personnels de la DGAC.

Enfin, un effort conséquent de réduction sera poursuivi sur les dépenses de location de salles d'examen et de formation.

b) Communication : 1 040 000 € en AE et en CP (1 010 000 en LFI 2015)

Le budget consacré aux dépenses de communication se répartit ainsi :

	AE = CP
Salon du Bourget 2017(engagement des marchés)	350 000
Participation aux expositions et salons aéronautiques (hors Bourget)	30 000
Revue Aviation Civile Magazine	200 000
Veille information et revue de presse (y compris droits de diffusion)	80 000
Actions dans le domaine de la biodiversité	70 000
Frais de réception	60 000
Objets publicitaires	10 000
Achats et prestations divers (actions de communication)	40 000
Dépenses d'abonnement du siège (LOGIS)	200 000
TOTAL	1 040 000

c) Gestion des ressources humaines : 548 000 € en AE et CP (560 000 en LFI 2015)

Ce poste retrace les dépenses relatives à la mise à disposition de personnel (332 000 €), aux gratifications et prestations intérimaires (61 000 €) à la prise en charge des risques psychosociaux (60 000 €) et aux dépenses courantes du service (60 000 €).

d) Dépenses juridiques : 500 000 € en AE et CP (400 000 € en LFI 2015)

Ce poste de dépense est constitué principalement d'une provision de frais d'honoraires et d'avocats de 500 000 € en AE et en CP selon le détail suivant :

Identifiant de la dépense en €	AE = CP
Contentieux pénal	200 000
Contentieux administratif	200 000
Soutien - Documentation	100 000
TOTAL	500 000

2- Services déconcentrés : 267 000 € en AE et en CP (150 000 en LFI 2015)**a- Service national d'ingénierie aéroportuaire : 160 000 € en AE et en CP**

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE = CP
Formation	475	Agents concernés	253 €	120 000
Communication	475	Agents concernés	84 €	40 000
TOTAL				160 000

b- Services d'outre-mer : 107 000 € en AE et en CP

Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » regroupe la direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie, le service d'État de l'aviation civile de Polynésie Française et le service de l'aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon.

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE = CP
Formation	460	Agents concernés	148 €	68 000
Communication	460	Agents concernés	85 €	39 000
TOTAL				107 000

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

La contribution de la DGAC au fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP) nécessite un budget de **100 000 €** en AE et en CP.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Le montant des crédits dédiés aux autres charges de gestion courantes s'élève à 7 847 640 € en AE et en CP contre 8 018 000 € en LFI 2015 soit une baisse de -2 %.

1 – Administration centrale : 240 000 € en AE et en CP (niveau inchangé par rapport à la LFI 2015)

Ces crédits 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 prévoit un versement aux organisations syndicales de 190 000 € en AE et en CP pour 2016.

S'agissant des dépenses de communication, 50 000 € en AE et en CP sont prévus pour les actions de parrainage dont 10 000 € pour la mission mémoire de l'aviation civile.

2 – Action sociale : 7 617 640 € en AE et en CP (contre 7 778 000 en LFI 2015)

Comme en 2015, l'ensemble des crédits d'action sociale est inscrit sur le programme 613 pour l'année 2016.

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

Le comité central d'action sociale (CCAS) renouvelé en juin 2015 a confirmé la nouvelle politique d'action sociale entérinée lors de la réunion plénière de juin 2014. La rénovation de la politique d'action sociale vise à répondre au mieux aux souhaits et aux besoins des agents dans un contexte budgétaire contraint. Elle s'engage à garantir le maintien de deux objectifs principaux que sont la solidarité et la cohésion sociale. Celui-ci passe par l'acquisition d'une base solide dans chacun des domaines qui composent le cœur de l'action sociale que sont, la famille, la solidarité, la vie associative et de la communication.

Par ailleurs, la politique en faveur de la famille, enjeu majeur de l'action sociale, va faire l'objet d'une réflexion particulière fin 2015, visant à traiter de façon homogène la gestion des réservations de berceaux dans les différentes crèches de l'ensemble du territoire. Le recours à un prestataire unique pourrait être envisagé pour permettre d'une part, d'obtenir davantage de souplesse dans la réservation de places, et d'autre part, de tendre vers une réduction de ce poste de dépenses.

Les mesures en faveur du logement visent à poursuivre les actions en matière d'accès à la propriété de sa résidence principale et de réalisation de travaux de gros œuvre grâce au dispositif du prêt immobilier bonifié (PIB).

Une enveloppe de 500 K€ a été prévue en 2015 pour financer les mesures d'accompagnement social adapté à chaque agent et à sa famille touché par une opération de restructuration ou de fermeture de son service. Ces mesures qui portent sur la réservation de berceaux et sur des conditions d'autorisation de PIB assouplies, se réalisent au fur et à mesure des demandes individuelles des agents. Les mouvements liés aux restructurations n'étant pas achevés à ce jour, certains dispositifs ont pris du retard dans leur mise en œuvre notamment l'aide à la mobilité du conjoint non fonctionnaire. Il est donc nécessaire de prévoir en 2016 une enveloppe de 300 000 € pour poursuivre ces dispositifs.

Le CCAS réaffirme sa volonté de maîtriser les dépenses de la restauration collective. La méthode validée par le CCAS mise en œuvre en juillet 2013, qui consiste à établir une subvention identique pour des sites de taille comparable est reconduite. Grâce à la fixation de critères, le CCAS a été capable de maîtriser 50 % du budget réservé à ce poste de dépenses. Le retour d'expérience initialement prévu pour mesurer les effets de ce dispositif a été reporté car la règle n'a pu être totalement appliquée sur l'ensemble des sites en raison de la hausse de la TVA sur le prix de la denrée, ce qui aurait donc faussé les résultats.

Par ailleurs, sur certains secteurs, une étude doit être menée afin de réviser le prix moyen d'un repas et corriger quelques disparités. En tout état de cause, des modifications des montants de subventions seront à prévoir dès 2016 sur la base du recueil des données effectué en 2014. Chaque année, les services transmettront les données réactualisées pour ajuster le montant des subventions à compter du 1^{er} janvier de l'année n+1.

En outre, il convient de rappeler que la DGAC accorde de l'importance 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. La politique engagée dans ce domaine conduit la DGAC à verser des subventions à des associations loi 1901 nationales et régionales pour un montant total de 1 815 256 € en AE et en CP.

Trois associations œuvrent 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 liées au médical sont consacrées essentiellement à la constitution des trousseaux médicales et à l'équipement des divers cabinets médicaux de la DGAC. Compte tenu des besoins exprimés en CHSCT, ce budget est difficilement maîtrisable. Un travail visant à pallier cette difficulté est actuellement en cours pour maîtriser ce poste de dépense.

A ces dépenses, viennent s'ajouter les crédits versés à la DGAC sur le fonds de concours dans le cadre de la convention avec le Fonds d'insertion pour les personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP) destiné à financer les actions définies dans la nouvelle convention triennale passée avec le FIPHFP, en faveur d'une politique « handicap et maintien dans l'emploi » en application de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances. Le renouvellement de la convention est intervenu le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de 3 ans. Compte tenu du fait que le premier acompte a été versé très tardivement en 2015, le rythme des dépenses a donc été ralenti. Pour cette raison, il est probable qu'aucun versement complémentaire ne soit réalisé en 2016.

	Effectif concerné	AE = CP
Restauration (T3)	12 000	3 766 000
Logement (T3)	500	676 000
Famille, vacances (T3)	2500	706 000
Associations, vie des CLAS (T3)	12800	579 384
Associations, vie des CLAS (T6)	12800	1 815 256
Prévention /secours (prêts sociaux, consultation juridique, mutuelle) (T3)	350	28 000
Autres (médical) (T3)	12 800	47 000
Total		7 617 640

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles de l'action ressources humaines et management sont constituées de dépenses juridiques pour un montant de **60 000 € 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 s'élèvent à **300 000 €** en AE et en CP.

La reprise de la politique d'investissements socioculturels et sportifs dans les comités locaux d'action sociale (CLAS) conduit à financer des projets ci-après validés par le comité central d'action social (CCAS).

Les opérations portent sur :

- Le complément de subvention pour le projet renouvelé de construction de la médiathèque à Montpellier pour un montant de 35 000 €.
- L'aménagement d'un local en centre socioculturel sur le site les « Guyards pour un montant de 225 000 €. Il s'agit de la transformation de la partie inoccupée en centre socio-culturel pour des activités associatives et intergénérationnelles. Un plan de financement pluriannuel est envisagé en 3 ou 4 tranches.
- Le renouvellement d'équipements sportifs et des travaux de rénovation des CLAS pour un budget évalué à 40 000 €.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACTION N° 02

2,5 %

Logistique

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		41 879 866	41 879 866	90 000
Crédits de paiement		41 459 009	41 459 009	90 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

L'action 02 « Logistique » regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement du siège de la DGAC, du service des systèmes informatiques et de la modernisation et du service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA). Cette action participe également à l'activité du service national ingénierie aéroportuaire (SNIA) et des services ultramarins.

Les crédits relatifs aux achats et services extérieurs s'élèvent en PLF 2016 à 25 636 811 € en AE et 25 215 954 € en CP.

1 – Administration centrale: 7 438 000 € en AE et 7 239 000 € en CP contre 6 314 281 M€ en AE et CP en LFI 2015

a) Logistique : 5 698 000 € en AE et 5 499 000 € 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. Ces dépenses comprennent le soutien du SGTA pour un montant de 90 000 €. Le coût moyen de ces différentes politiques est présenté ci-après :

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE	Prix €	CP
Fluides (hors carburant) (1)	33 500	m ²	29 €	988 000	24 €	789 000
Carburant	1 106	Agents de l'administration centrale	42 €	46 000	42 €	46 000
Achats divers (2)	1 106	Agents de l'administration centrale	381 €	421 000	381 €	421 000
Informatique (3)	1 106	Agents de l'administration centrale	348 €	385 000	348 €	385 000
Locations de matériels (4)	1 106	Agents de l'administration centrale	92 €	102 000	92 €	102 000
Prestations de services (5)	1 106	Agents de l'administration centrale	998 €	1 104 000	998 €	1 104 000
Nettoyage des locaux	33 500	m ²	18 €	606 000	18 €	606 000
Maintenance des matériels (6)	1 106	Agents de l'administration centrale	558 €	617 000	558 €	617 000
Entretien des bâtiments	33 500	m ²	9 €	285 000	9 €	285 000
Affranchissements	1 106	Agents de l'administration centrale	175 €	194 000	175 €	194 000
Frais de déplacement	1 106	Agents de l'administration centrale	859 €	950 000	859 €	950 000
TOTAL				5 698 000		5 499 000

(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, autocommutateurs, 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 : 840 000 € en AE et en CP

Le développement des audioconférences nécessite d'augmenter ce poste de dépense par rapport au budget prévu en LFI 2015 qui permet par ailleurs de limiter les déplacements.

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix €	AE = CP
Télécommunications	1 106	Agents de l'administration centrale	759 €	840 000

c) Études : 900 000 € en AE et en CP

La poursuite de la modernisation de la fonction financière et l'évolution du SI de gestion financière (SIF) dont le projet de dématérialisation des pièces comptables, ainsi que la mise en œuvre du décret relatif à la gestion budgétaire et comptable publique (GBCP) nécessitent un budget de 900 000 € en AE et en CP pour 2016.

2 – Services déconcentrés: 17 559 171 € en AE et 17 337 314 € en CP contre 18 259 305 € en AE et en CP en LFI 2015

a) Dépenses du service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI) : 8 461 000 € en AE et 7 812 305 € en CP**La direction des systèmes d'information (DSI)**

La DSI, service à compétence nationale, met en œuvre les objectifs définis dans le cadre stratégique commun des SI de l'Etat. Le système d'information de gestion et de pilotage (SIGP) comprend les infrastructures communes, les applications de gestion collaborative (annuaire, portail, messagerie, information numérique...) et l'ensemble des applications métiers hors informatique technique de navigation aérienne. Le Service des Systèmes d'Information et de la Modernisation poursuit la mise en œuvre du regroupement de ressources transverses et le renforcement des synergies entre les acteurs métiers

Le budget prévisionnel de fonctionnement correspond aux dépenses liées essentiellement au maintien en conditions opérationnelles des applications, des infrastructures des systèmes et des infrastructures réseaux, à l'exploitation de ces infrastructures, aux divers droits d'accès ou d'usage logiciel, abonnements pour l'ensemble de l'informatique de gestion de la DGAC, et à l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour des projets comme le SIRH et le SIF.

Le budget de fonctionnement MCO regroupe l'ensemble des dépenses concourant à maintenir en fonctionnement l'ensemble des applications dans leur contexte technique (réseau, hardware, software, middleware...) qui évolue régulièrement.

Le fonctionnement « MCO » contribue au maintien de la valeur du parc applicatif.

En outre, en ce qui concerne le fonctionnement lié à l'exploitation du bâtiment, il faut noter que des moyens sont progressivement mis en œuvre pour identifier la répartition entre les activités tertiaires et les activités SI opérationnelles (Data Center).

Le coût moyen des principaux domaines est récapitulé dans le tableau ci-dessous :

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Coût unitaire €	AE	Coût unitaire €	CP
1 - Gouvernance des fonctions du service informatique	12 000	Agent (total DGAC)	122 €	1 469 000	104 €	1 244 000
2.1 – Maintenance applicative et systèmes d'information métier (MCO)	12 000	Agent siège, DSI	207 €	2 479 000	174 €	2 082 000
2.2 – Exploitation des systèmes et réseaux (MCO)	12 000	Agent (total DGAC)	259 €	3 107 000	271 €	3 246 305
2.3 – Exploitation du bâtiment	1 200	Agent siège, DSI	1 172 €	1 406 000	1 033 €	1 240 000
TOTAL				8 461 000		7 812 305

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Ratio d'efficacité bureautique	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016
Coût bureautique (en euros/poste)	816 €	350 €	369 €
Nombre de postes	1100	1200	1 200

Gouvernance des fonctions du service informatique : 1 469 000 € en AE et 1 244 000 € en CP

Gouvernance SI et fonctionnement du service	AE	CP
Accompagnement MOA et MOE Evolution SI - cartographie applicative	400 000	200 000
Qualité de service - Passage produits de service - Consolidation processus - Outil PMO - Certification ISO - Processus métiers DSI	425 000	400 000
Gestion des risques provision pour risques dont intérêts moratoires	50 000	50 000
Qualité comptable Procédure d'inventaire	10 000	10 000
Formation spécifique "métiers informatique" formation dite "constructeur"	150 000	150 000
Management de l'urbanisation d'entreprise Dispositif du pilotage organique Report 2016	125 000	125 000
Sécurité des systèmes (IGC) licences Kaspersky- scanmail - IGC	309 000	309 000
TOTAL	1 469 000	1 244 000

Maintenance applicative et système d'information métier (MCO) : 2 479 000 € en AE et 2 082 000 € en CP

La réduction de ce poste par rapport à 2015 est permise par la maturité des grands projets de modernisation.

1 - Applications gestion collaborative	AE	CP
Portail D.G.A.C. Maintenance et support mise en œuvre	134 000	145 000
Annuaire unique Annuaire d'entreprise DGAC – Angélique – gestion des identités	74 000	67 000
Courrier V2 Maintenance	32 000	29 000
Internat XIII Maintenance plates-formes internat	537 000	481 000
AMOA pilotage SMID (SAE)	139 000	124 000
TOTAL	916 000	846 000

2 - Applications financières	AE	CP
SIF MCO et Licences SAP(AIFE)	701 000	544 000
Maintenance multi applicatives	233 000	208 000
TMA Applications Web Maintenance	179 000	80 000
Autres applications Abel Web nouvelle TMA - SIF web Gestion infra UO - Maintenance DIVA - CAROL	65 000	58 000
TOTAL	1 178 000	890 000

3 - SIRH	AE	CP
AMOA SIRH Assistance MOA	89 000	80 000
SIRH maintenance et droits accès ou suivi licences	190 000	170 000
SIRH formation OLAF	80 000	72 000
Autres applications Outil gestion logement social - Horizon - Hébergement site web action sociale-LEP	26 000	24 000
TOTAL	385 000	346 000

Exploitation des systèmes et réseaux (MCO) : 3 107 000 € en AE et 3 246 305 € en CP

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 en apportant une priorisation des flux. La réduction de ce poste de dépense par rapport au PLF 2015 traduit la priorité donnée aux dépenses d'investissement. Cet effort est permis par un allongement du calendrier des projets.

	AE	CP
1 - Exploitation		
- Licences Oracle - Novell - Citrix- Notify	220 000	196 000
- prestations et outil rationalisation licences - étude TOIP - outil de suivi inventaire licences	179 000	169 000
- AMOA Data Center Athis-Mons	44 000	38 000
2 – Réseaux : Liaisons outre-mer et BDF - Réseau ministère - Régis- Lan – Man (1)	1 366 000	1 311 305
3 - Systèmes		
- stockage et sauvegarde SAN (lots 1 - 4) - serveurs	0	324 000
- infrastructures et plates-formes Ordonnanceur - Assistance intégration application Middlewear sur exalogic	835 000	765 000
4 - Bureautique		
- Equipement	296 000	283 000
- infrastructures bureautique migration serveurs fichiers (migration AD)	167 000	160 000
TOTAL	3 107 000	3 246 305

(1) Les dépenses de réseau et d'infrastructure concernent principalement l'exploitation du réseau (REGIS) et des plates-formes Internet.

Exploitation du bâtiment : 1 406 000 € en AE et 1 240 000 € en CP

L'analyse du RAP 2014 et des consommations 2015 nécessitent d'augmenter le budget de ce poste de dépense par rapport à la LFI 2015 de +55 % en CP.

Identifiant de la dépense	AE	CP
Fluides (hors carburant)	347 000	181 000
Carburant	7 000	7 000
Achats divers	216 000	216 000
Locations de matériels	27 000	27 000
Prestations de services	280 000	280 000
Nettoyage des locaux	54 000	54 000
Maintenance des matériels	185 000	185 000
Entretien des bâtiments	74 000	74 000
Télécom et affranchissements	112 000	112 000
Communication	49 000	49 000
Frais de réception	9 000	9 000
Frais de déplacement	46 000	46 000
TOTAL	1 406 000	1 240 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

b) Fonctionnement des services ultramarins : 1 547 811 € en AE et 2 053 649 € en CP

Les crédits de fonctionnement du service d'État de l'aviation civile de Polynésie Française, de la direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie et du service de l'aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon sont de 1 547 811 € en AE et en 2 053 649 CP en hausse de +25 % en CP. Le coût moyen prévisionnel des différents postes de fonctionnement est présenté ci-après :

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Coût unitaire €	AE	Coût unitaire €	CP
Fluides (hors carburant) (1)	10 042	m _l	17 €	173 000	17 €	173 000
Carburant	460	Agents des collectivités d'OM	74 €	34 000	74 €	34 000
Achats divers (2)	460	Agents des collectivités d'OM	657 €	302 000	657 €	302 000
Informatique (3)	460	Agents des collectivités d'OM	204 €	94 000	204 €	94 000
Locations de matériels (4)	460	Agents des collectivités d'OM	228 €	104 811	1 327 €	610 649
Prestations de services (5)	460	Agents des collectivités d'OM	298 €	137 000	298 €	137 000
Nettoyage des locaux	10 042	m _l	21 €	211 000	21 €	211 000
Maintenance des matériels (6)	460	Agents des collectivités d'OM	174 €	80 000	174 €	80 000
Entretien des bâtiments	10 042	m _l	15 €	152 000	15 €	152 000
Télécom et affranchissements	460	Agents des collectivités d'OM	315 €	145 000	315 €	145 000
Frais de déplacement	460	Agents des collectivités d'OM	250 €	115 000	250 €	115 000
TOTAL				1 547 811		2 053 649

c) Fonctionnement du service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) : 7 550 360 € en AE et en 7 471 360 € en CP

Il s'agit des dépenses de fonctionnement du réseau du service national d'ingénierie aéroportuaire. Ce service à compétence nationale de la DGAC, implanté sur plus de trente sites géographiques différents en métropole et de quatre sites en outre-mer a deux grandes missions : d'une part, l'ingénierie spécialisée dans le domaine aéroportuaire et, d'autre part, la gestion du patrimoine immobilier de la DGAC. Doté d'un effectif de 475 personnes, il est détenteur de compétences de haut niveau dans ses domaines d'activité et il intervient en matière d'infrastructures aéroportuaires et bâtiments techniques spécialisés aussi bien comme assistant à maîtrise d'ouvrage que comme maître d'œuvre et également dans le cadre d'expertises architecturales et techniques. Il participe aux projets immobiliers d'importance tels que la construction ou la modernisation des bâtiments intégrés au patrimoine de la DGAC et notamment des tours de contrôle, blocs techniques et immeubles de bureaux de la navigation aérienne. Il est le service unique de la DGAC en charge de la gestion de l'ensemble de son patrimoine immobilier et une convention actuellement en cours de signature le désigne comme délégué de France Domaine pour cette mission.

Il faut noter que le budget 2016, comme celui de 2015, tient compte des crédits de fonctionnement de la GTA pour un montant de 5,3 M€ en AE et en CP. Ces crédits concernent les loyers (3,3 M€) et les dépenses liées à l'entretien courant des locaux (fluides 0,8 M€, entretien des bâtiments 0,6 M€, maintenance des matériels 0,3 M€ et nettoyage 0,3 M€).

Identifiant de la dépense	AE	CP
Fluides hors carburant	929 000	850 000
Carburant	112 000	112 000
Achats divers	372 000	372 000
Informatique	246 000	246 000
Locations	3 599 360	3 599 360
Prestations de services	176 000	176 000
Nettoyage des locaux	356 000	356 000
Maintenance des matériels	521 000	521 000
Entretien des bâtiments	661 000	661 000
Télécommunication et affranchissements	268 000	268 000
Frais de déplacement	310 000	310 000
TOTAL	7 550 360	7 471 360

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Ces crédits, soit **246 000 €** en AE et en CP correspondent à la taxe payée par le SNIA sur les bureaux de la DGAC en Île-de-France (220 000 €) et aux taxes foncières payées par les services ultra-marins (26 000 €).

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Ce poste correspond à la contribution de la DGAC au fonctionnement du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Le montant prévu représente **186 000 €** en AE et en CP.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Services déconcentrés : 16 450 695 € en AE et en CP

a) Dépenses du service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI) : 9 789 000 € en AE et 9 787 695 € en CP

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 poursuivre le développement et la réalisation de projets majeurs et structurants. 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 et de la webconférence). Les applications concernées en 2016 sont les suivantes :

Le coût moyen des principaux domaines est récapitulé dans le tableau ci-dessous :

Gouvernance SI et Modernisation	AE	CP
1 - Gouvernance SI		
Qualité de service- Urbanisation	109 000	89 000
2 - Applications de gestion collaborative		
- portail D.G.A.C. (accès intranet) - évolutions et modernisation socle technique (exalogic)	761 000	446 000
- SMID archivage, SAE...	87 000	71 000
- Annuaire GILDA	636 000	522 000
- Internat Internat XIII	674 000	553 000
- dématérialisation des procédures	261 000	214 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Gouvernance SI et Modernisation	AE	CP
3 - Applications financières		
- système d'information financier SIF 2 lot 1	664 000	545 000
- système d'information financier -GFU AMOA (inv)	761 000	624 000
- maintenance multi applicative TMMA dont évolutions taxes (GFU)		909 000
- autres applications autres applications -SIF web-GESIMMO-Carol-Diva/chorus DT	171 000	140 000
4 - Système d'information des ressources humaines		
- SIRH migration V5-V7 et ONP + AMOA(inv)	1 394 000	1 278 695
- SIRH formation	543 000	446 000
TOTAL	6 061 000	5 837 695

Domaine Production et Exploitation	AE	CP
- Licences Oracle	989 000	811 000
- Réseaux et infrastructures WIFI- Regis-	250 000	205 000
- stockage et sauvegarde marchés SAN serveurs	1 402 000	1 150 000
- Bureautique : évolution postes de travail, infrastructure et gestion du parc	1 087 000	892 000
- Data Center Athis-Mons et DGAC Farman AE		892 000
TOTAL	3 728 000	3 950 000

b) Infrastructures et divers équipements : 6 661 695 € en AE et 6 663 000 € en CP

Identifiant de la dépense en €	AE	CP
Rénovation bâtiments (SNIA)	500 000	500 000
Entretien et grosses réparations (EGR) sur locaux (SNIA)	4 500 000	3 800 000
Réhabilitation de locaux NICE (SNIA)	530 000	409 000
Véhicules (SEAC PF)	50 000	50 000
Entretien et grosses réparations (EGR) (SEAC PF)	310 000	310 000
Informatique (DAC NC)	25 000	25 000
Véhicules (DAC NC)	35 000	35 000
EGR bâtiments et logements (DAC NC)	370 000	220 000
Rénovation & extension siège (DAC NC)	311 695	1 284 000
EGR bâtiments et logements (SPM)	30 000	30 000
TOTAL	6 661 695	6 663 000

ACTION N° 03

24,0 %

Affaires financières

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		407 862 550	407 862 550	
Crédits de paiement		407 862 550	407 862 550	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ CHARGES FINANCIÈRES

La dotation nécessaire pour honorer les charges financières d'emprunt en 2016 est fixée à **28 217 262 €**.

Treize emprunts sous forme d'avances de l'AFT sont en cours d'exécution en 2016. Les taux des avances AFT sont fixes.

Sur ces bases, les charges financières des contrats en cours sont estimées à 28,2 M€ en 2016 (soit – 6,8 M€ par rapport à la LFI 2015).

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

Dotation aux amortissements

Les crédits s'élèvent à **160 000 000 € en AE et CP**.

Amortissement financier

L'amortissement du capital prend en compte exclusivement les échéances contractuelles de remboursement du principal, y compris celles relatives à la convention d'avance conclue avec l'Agence France trésor en 2015. Sur ces bases, les remboursements contractuels prévisionnels des contrats en cours sont de **219 645 287 €**.

ACTION N° 04**5,5 %****Formation aéronautique**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		93 054 238	93 054 238	
Crédits de paiement		93 054 238	93 054 238	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

L'action 4 regroupe les crédits de personnel, de fonctionnement et d'investissement versés à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC). Ces crédits concourent aussi bien à financer la formation destinée aux métiers de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) que les formations destinées aux acteurs du transport aérien et de l'aviation générale. Ils financent également les activités de recherche, d'expertise et de soutien assurées par l'ENAC.

La dotation versée à l'ENAC correspond à une subvention pour charges de service public inscrite en catégorie 32 (dépense de fonctionnement). Afin d'améliorer la présentation et le suivi de l'utilisation de cette subvention, les crédits sont présentés ci-dessous.

Trois identifiants sont retenus pour justifier les dépenses prévues pour l'ENAC : les crédits de personnel, de fonctionnement et d'investissement.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le tableau ci-dessous précise, pour chacun de ces postes de dépenses, les crédits correspondants pour l'action 4. Les crédits accordés à l'ENAC sont égaux en AE et en CP.

Identifiant de la dépense	AE = CP 2016
Personnel	76 700 000
Fonctionnement	9 899 250
Investissement	6 454 988
TOTAL	93 054 238

Les crédits affectés au financement des personnels : 76 700 000 €

En 2016, l'opérateur ENAC poursuivra la réduction de ses effectifs en supprimant 16 ETPT subventionnés par rapport à 2015, soit 2% de son plafond d'emplois, pour passer de 818 ETPT à 802 ETPT.

Les dépenses de fonctionnement : 9 899 250 €

Le montant de la subvention de fonctionnement couvre les dépenses directes liées aux activités réalisées au profit de la DGAC : carburant, pièces détachées, maintenance et taxes d'atterrissage pour les avions, stages d'immersion en anglais, sous-traitance d'enseignement à la sûreté ou contrôle aérien, location de simulateur, documentation, frais de mission, organisation des concours, bourses de l'enseignement supérieur des étudiants, etc.

Toutes les dépenses de fonctionnement relatives aux activités sur ressources propres et les dépenses de fonctionnement de structure (frais généraux) sont financées par les ressources propres de l'établissement.

En 2016, l'école poursuit sa démarche de maîtrise des dépenses de fonctionnement notamment au travers de :

- la rationalisation continue des besoins et le maintien de contraintes fortes sur la politique de déplacement ;
- la professionnalisation des achats (négociation systématique sur les marchés à procédure adaptée, optimisation des clauses financières et fiscales sur les marchés en cours, clause d'intéressement aux économies d'énergie pour les fournisseurs, mise en concurrence renforcée des pétroliers pour le carburant etc...).

Les crédits relatifs aux dépenses d'investissement : 6 454 988 €

Les crédits d'investissement présentent une diminution de 3,34 M€ par rapport à 2015, soit -34% par rapport à ceux votés en LFI 2015.

En 2016, la mise en œuvre du Schéma Pluriannuel de Stratégie Immobilière sera en conséquence retardée, ainsi que la modernisation des moyens pédagogiques et informatiques nécessaires au développement de l'établissement.

En ce qui concerne le volet relatif aux grands travaux, l'ENAC portera ses efforts en 2016 sur :

- la poursuite de la réhabilitation de ses bâtiments sur Toulouse, dont notamment les bâtiments Daurat et Farman constituant le cœur pédagogique de l'établissement,
- la rénovation du centre de Muret, site de l'ancienne direction du SEFA qui a fusionné avec l'ENAC en 2011, et qui permettra ainsi de finaliser la fusion ENAC / SEFA avec le transfert de certaines missions de Muret vers Toulouse.

S'agissant des moyens pédagogiques, l'ENAC prévoit d'investir en priorité sur de nouveaux moyens de simulation de contrôle aérien et la mise à niveau de ses moyens aériens, nécessaires au maintien de la qualité de ses formations.

OPÉRATEURS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Nature de la dépense	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Subventions pour charges de service public	85 153	85 153	86 599	86 599
Dotations en fonds propres	9 800	9 800	6 455	6 455
Transferts				
Total	94 953	94 953	93 054	93 054

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS Y COMPRIS OPÉRATEURS MULTI-IMPUTÉS POUR LE PROGRAMME CHEF DE FILE

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2014 (1)				LFI 2015				PLF 2016					
	ETP ETPT	ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETP / ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile			836	59										
			848	62			828	60				812	65	
Total ETP			836	59										
Total ETPT			848	62			828	60				812	65	

(1) La réalisation 2014 reprend la présentation du RAP 2014.

(2) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère.

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2015 (1)	828
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2015 (2)	
Impact du schéma d'emplois 2016 (3)	-16
Solde des transferts T2/T3 (4)	
Solde des transferts internes (5)	
Solde des mesures de périmètre (6)	
Corrections techniques (7)	
Abattements techniques (8)	
Emplois sous plafond PLF 2016 (9)	812
Rappel du schéma d'emplois 2016 en ETP (10)	-16

PRÉSENTATION DES OPÉRATEURS (OU CATÉGORIES D'OPÉRATEUR)

ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile

L'ENAC est un Etablissement Public à caractère Administratif (EPA) sous tutelle du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, et de l'Energie (MEDDE). Fondée en 1949, au début du développement de l'aviation commerciale de transport, l'ENAC couvre depuis son origine le domaine du véhicule aérien dans son environnement et les formations supérieures qui s'y rattachent : l'avion et ses systèmes (cellule, propulsion, équipements de bord, circuits divers, ...), l'utilisation de l'avion (opérations aériennes, pilotage, navigation, ...), la sécurité du transport aérien, la sûreté aéroportuaire, l'espace aérien et la navigation aérienne (organisation des réseaux de routes aériennes, espaces contrôlés, procédures de navigation aérienne, ...), la conception et l'organisation des infrastructures au sol (aéroports, systèmes de radionavigation, radars, radio communications,...), l'environnement (bruit, pollution, ...). Les programmes de formation qui en découlent sont très variés dans leurs niveaux et leurs contenus et couvrent un large spectre de l'enseignement supérieur, certains recrutant au niveau du Baccalauréat, d'autres jusqu'à Bac+5. L'ENAC offre ainsi une vingtaine de cycles de formation,

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 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.

Enfin, en complément obligatoire à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC développe ses activités de recherche.

Action du programme à laquelle se rattache l'opérateur

Depuis 2013, l'action « formation aéronautique » (action 4) est rattachée au programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile ». Cette action regroupe les crédits de personnels, de fonctionnement et d'investissement versés à l'école. Ces crédits concourent à financer aussi bien la formation destinée aux métiers de la DGAC, que les formations destinées aux acteurs du transport aérien et de l'aviation civile générale. Par ailleurs, ces crédits concourent aussi à financer les activités de recherche, d'expertise et de soutien assurées par l'ENAC.

Nature des liens avec l'opérateur, modalités de tutelle

Le contrat d'objectifs et de performance constitue l'outil de recueil et de synthèse des différents contextes s'imposant à l'ENAC, dans la définition de sa gouvernance, de son pilotage et de ses objectifs. Il en découle des axes stratégiques, des objectifs et des indicateurs. Il fait l'objet d'un suivi régulier lors des rendez-vous de gestion organisés entre le secrétariat général de la DGAC et l'école, tout au long de sa durée.

La convention annuelle liant l'ENAC et la DGAC constitue un des moyens de pilotage et de mise en œuvre du COP. Elle permet à l'école la progression vers l'atteinte de ses objectifs par l'ajustement des différentes actions en cours. Le dernier COP 2012-2015 s'achève ; le prochain couvrant la période 2016 – 2019 tient compte du retour d'expérience du précédent ainsi que de l'évolution du contexte dans lequel l'ENAC évolue, pour définir sa stratégie à venir.

La convention annuelle permet également de mettre en adéquation les plans de charge des activités demandées par la DGAC à l'école avec les moyens financiers et humains que la DGAC met à sa disposition.

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 4 : Assurer la formation des ingénieurs de la sécurité aérienne
 - Indicateur 4.1 : coût de la formation des élèves.
- Objectif 5 : Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger
 - Indicateur 5.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves ingénieurs
 - Indicateur 5.2 : Taux d'élèves étrangers en formation initiale parmi les élèves non fonctionnaire

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.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2014		LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
613 / Soutien aux prestations de l'aviation civile	96 891	96 891	94 953	94 953	93 054	93 054
Subventions pour charges de service public	86 431	86 431	85 153	85 153	86 599	86 599
Dotations en fonds propres	10 460	10 460	9 800	9 800	6 455	6 455
612 / Navigation aérienne	1 400	1 400	1 372	1 372	1 345	1 345
Subventions pour charges de service public	1 400	1 400	1 372	1 372	1 345	1 345
614 / Transports aériens, surveillance et certification	475	475	466	466	456	456
Subventions pour charges de service public	475	475	466	466	456	456
Total	98 766	98 766	96 791	96 791	94 855	94 855

L'écart entre les montants de subventions et ressources de l'Etat figurant dans le compte de résultat de l'établissement, et les montants de subventions et dotations figurant dans le tableau ci-dessus, vient du fait que la part de subvention finançant les investissements de l'ENAC est incluse dans la subvention pour charges de service public.

Pour le PLF 2016, le montant global de subvention DGAC versé à l'ENAC s'élève à **94,86 M€** (94 854 988 €), dans le cadre du maintien d'une politique d'économies décidée au niveau national, soit une nouvelle baisse globale de -2,0% par rapport à la subvention votée en LFI 2015. Les contributions des différents programmes à la subvention sont les suivantes :

- le programme 613 « soutien aux prestations de l'aviation civile » verse 93,05 M€
- le programme 612 « navigation aérienne » verse 1,35 M€
- le programme 614 « transports aériens, surveillance et certification » verse 0,46 M€

La subvention DGAC du PLF 2016 se compose des éléments suivants :

- une subvention d'exploitation (personnel et fonctionnement) d'un montant de **88,40 M€**, en augmentation de +1,6% par rapport à la LFI 2015 :
 - dont **76,70 M€** de subvention de personnel, stable par rapport à 2015, avec une économie au titre de l'application du schéma d'emplois (-1,7 M€) qui est compensée par l'effet du GVT positif (+1,7 M€) ;
 - dont **11,70 M€** de subvention de fonctionnement, en augmentation par rapport à 2015 pour compenser des mesures techniques comme celle liée au transfert des provisions pour passifs sociaux de la subvention de personnel vers la subvention de fonctionnement, ou celle liée à la couverture d'amortissements non neutralisés au compte de résultat, suite à une fiabilisation des sources de financement du haut de bilan, menée avec les commissaires aux comptes
- une subvention d'investissement d'un montant de **6,46 M€**. Bien qu'en baisse par rapport à la LFI 2015, cette enveloppe permet de garantir le financement des projets d'investissement prioritaires de l'établissement. Ce dernier est par ailleurs engagé dans une recherche croissante de financements additionnels pour ses investissements, que ce soit auprès de l'Etat ou des collectivités territoriales, comme dans le cas des Contrats de Plan Etat-Région.

L'ENAC a été audité en 2014 par la Cour des Comptes, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), le Haut Conseil de l'Evaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur (HCERES), ainsi que l'Union Européenne pour certains projets de recherche. Les rapports émis par ces organes de contrôle font l'objet de recommandations qui seront reprises par l'ENAC pour améliorer sa gestion financière.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OPÉRATEURS

BUDGET INITIAL 2015 DE L'OPÉRATEUR

Compte de résultat

(en milliers d'euros)

Charges	Compte financier 2014 (1)	Budget initial 2015	Produits	Compte financier 2014 (1)	Budget initial 2015
Personnel	80 902	80 790	Ressources de l'État	88 306	86 991
<i>dont charges de pensions civiles</i>	<i>13 038</i>	<i>12 875</i>	- subventions de l'État	88 306	86 991
Fonctionnement	41 745	45 016	- ressources fiscales		
Intervention	0	0	Autres subventions		
			Ressources propres et autres	34 893	38 815
Total des charges	122 647	125 806	Total des produits	123 199	125 806
Résultat : bénéfice	552		Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	123 199	125 806	Total : équilibre du CR	123 199	125 806

(1) voté

Tableau de financement abrégé

(en milliers d'euros)

Emplois	Compte financier 2014 (1)	Budget initial 2015	Ressources	Compte financier 2014 (1)	Budget initial 2015
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	2 179	1 634
Investissements	8 762	11 604	Ressources de l'État	10 460	9 800
Remboursement des dettes financières			Autres subv. d'investissement et dotations	350	150
			Autres ressources	8	20
			Augmentation des dettes financières		
Total des emplois	8 762	11 604	Total des ressources	12 997	11 604
Apport au fonds de roulement	4 235		Prélèvement sur le fonds de roulement		

(1) voté

Outre la subvention versée par la DGAC, l'ENAC perçoit des ressources propres (y compris taxe d'apprentissage) qui se décomposent comme suit :

Ressources propres (budget prévisionnel 2015)	Montant (€)
Formation initiale	11 994 588
Formation continue	5 129 052
Recherche	1 753 421
Expertise	2 025 823
Résidence	2 393 186
Locations	146 250
Examens et concours	1 203 500
Autres produits d'activité annexes	1 014 569
Production immobilisée	150 000
Subventions d'Etat hors DGAC et subventions collectivités territoriales	179 928
Taxe d'apprentissage	1 593 600
Ressources affectées	41 845
Redevances, concessions, brevets, licences	435 000
Divers autres produits de gestion courante	168 000
Produits exceptionnels divers	220 000
Produits de cession d'actif	0
TOTAL Ressources propres (hors produits calculés)	28 448 762
Produits calculés (reprises d'amortissements et provisions)	10 366 000

DÉPENSES 2015 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

Avertissement : les dépenses 2015 présentées par destination n'incluent pas les charges non décaissables comme les amortissements et les dépréciations d'actifs.

(En milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement	Intervention	Investissement	Total
Activités académiques	39 426	6 873	0	736	47 035
Activités aériennes	21 219	9 725		190	31 134
Fonctions support	19 556	16 121		10 448	46 125
Total	80 201	32 719	0	11 374	124 294

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2014 (1)		LFI 2015 (2)	PLF 2016
	ETP	ETPT	ETPT	ETPT
Emplois rémunérés par l'opérateur :	895	910	888	877
- sous plafond	836	848	828	812
- hors plafond	59	62	60	65

(1) La réalisation 2014 reprend la présentation du RAP 2014.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

Dans le budget initial 2015, les emplois totaux de l'ENAC s'élèvent à 878 ETP et se décomposent comme suit :

- 828 ETP au titre du plafond d'emplois de la loi de finances, dont 818 emplois sont financés par la subvention versée par la DGAC et 10 emplois sont financés sur les ressources propres de l'établissement ;
- 50 ETP hors plafond, exclusivement financés sur ressources propres.

Le nombre total d'ETPT s'élève à 888 et se décompose comme suit :

- 828 ETPT au titre du plafond d'emplois de la loi de finances, dont 818 emplois sous plafond subventionné et 10 emplois sous plafond financés par les ressources propres ;
- 60 ETPT hors plafond, exclusivement financés sur ressources propres de l'établissement.

L'écart constaté entre le total des ETP et des ETPT hors plafond s'explique par le fait que l'établissement fait appel à des contrats de courte durée en cours d'exercice (inférieure à 10 mois), notamment pour des missions de renforts infra-annuelles. Ces effectifs n'étant plus en activité dans l'établissement en décembre, ils ne sont pas inclus dans le décompte des ETP de l'année.

En 2016, les emplois totaux de l'ENAC s'élèvent à 877 ETPT et se décomposent comme suit :

- 812 ETPT au titre du plafond d'emplois de la loi de finances ;
- 65 ETPT hors plafond, exclusivement financés sur ressources propres.

PROGRAMME 612

NAVIGATION AÉRIENNE

MINISTRE CONCERNÉE : SÉGOLÈNE ROYAL, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	78
Objectifs et indicateurs de performance	82
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	88
Justification au premier euro	92

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).

La DSNA, premier opérateur européen dans son activité, est chargée de rendre les services de la navigation aérienne pour la sécurité des vols et la fluidité du trafic sur le territoire national et dans les espaces aériens confiés à la France par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : services de contrôle « En-Route » rendus par les Centres En-Route de la Navigation aérienne (CRNA) et services d'approche et de contrôle d'aérodrome sur les près de 90 aéroports contrôlés en métropole et outre-mer. La DSNA contrôle environ 3 000 000 de vols par an, avec plus de 10 000 vols par jour en pointe.

La mission première de la navigation aérienne est d'assurer la sécurité, l'insertion environnementale et la régularité du trafic aérien. Ce service comporte ainsi une prérogative de puissance publique primordiale, la sécurité des passagers et des populations survolées et contribue à la sûreté aérienne.

La prestation de contrôle aérien intervient également au cœur de la chaîne de valeur du transport aérien. Elle est rendue auprès de l'aviation commerciale à titre payant, et de l'aviation générale exonérée de redevances. De façon indirecte, elle accompagne le développement des aéroports et collabore avec l'aéronautique militaire avec qui elle partage l'espace aérien. Elle dialogue, également, avec les riverains des aéroports pour minimiser les nuisances sonores et avec les compagnies aériennes qui sont ses premiers clients.

Dans le cadre du Ciel unique européen, la DSNA fait partie du bloc fonctionnel d'espace aérien « Europe central » (Fabec) liant la France, l'Allemagne, le Benelux et la Suisse, parmi huit autres blocs fonctionnels européens qui regroupent les espaces supérieurs de pays mitoyens pour optimiser le trafic international. Elle participe, également, à l'entreprise commune Sesar (*single european sky ATM research*) - volet technologique de la mise en œuvre du Ciel unique européen - aux côtés d'autres prestataires européens de contrôle aérien (DFS, DSNA, Enav, Enaires, Nats, Noracon, Pansa). Comme membre d'un consortium réunissant aéroports et compagnies aériennes et d'autres prestataires de service de navigation aérienne, elle participe à la mise en œuvre du déploiement de Sesar. Elle est, par ailleurs, partenaire du prestataire italien Enav pour le développement du futur système de traitement de données de vol Coflight.

L'année 2016 est la deuxième année de la période de référence 2015-2019 au titre de la régulation européenne dite RP2.

Pour cette période, la Commission européenne a fixé, dans sa décision d'exécution du 11 mars 2014, les objectifs de performance de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien, portant sur quatre domaines : sécurité, environnement, capacité et efficacité économique. Il s'agit d'un approfondissement des objectifs retenus au titre de la première période de référence 2012-2014.

A ce jour, seuls les objectifs de performance en termes de sécurité et de respect de l'environnement ont été validés par la Commission européenne. Les hypothèses en termes de capacité (retards « en route » dus à la régulation du trafic aérien dans l'espace aérien supérieur) et d'efficacité économique (coûts unitaires fixés de la redevance de route) présentées notamment par la France sous couvert du Fabec sont toujours en discussion. Les Etats ont présenté conjointement leur nouveau plan révisé le 2 juillet 2015. La Commission jugera si ces nouvelles propositions répondent à ses recommandations. Elles ne devraient être définitives qu'à fin de l'année 2015.

Ces objectifs sont pleinement intégrés au plan stratégique de la DSNA qui s'articule autour de trois axes :

Rendre un service de sécurité performant orienté vers les clients

La DSNA s'attache à consolider son système de management de la sécurité autour de la gestion des risques. L'accent est mis sur la qualité de service, la capacité de contrôle, l'efficacité des vols, le partage de bonnes pratiques, une meilleure organisation du travail, etc., fondamentaux pour la sécurité comme pour le fonctionnement en équipes. La prise en compte des attentes des clients consiste à répondre aux besoins des transporteurs aériens en organisant la consultation et le dialogue avec leurs représentants.

Être au premier plan de la construction du Ciel unique et à l'international

La DNSA a un rôle fondamental à jouer au sein du Fabec, qui est le premier FAB (*functional airspace block*) européen en termes de trafic. Tout en maîtrisant les coûts des services, le Fabec doit permettre d'absorber la croissance du trafic attendue avec un niveau de sécurité et de ponctualité meilleurs qu'aujourd'hui, et de réduire, dans le même temps, l'impact environnemental des vols grâce à des trajectoires de vol optimisées et à la création d'un espace aérien supérieur transnational à itinéraires libres (*free routes*).

En appui du Fabec, la DSNA poursuit la coopération civile-militaire avec, notamment, la promotion de détachements civils de coordination (DCC) implantés dans les centres militaires en regard des nouvelles organisations et des enjeux opérationnels.

La DSNA contribue également au programme européen Sesar. Ce programme a pour objectif de développer pour les trente prochaines années une nouvelle génération du système de gestion du trafic aérien européen sûre et performante, moins coûteuse et respectant les conditions d'un développement durable.

Optimiser le service rendu aux aéroports et aux territoires

La 2^{ème} période de référence (2015-2019) incite fortement les prestataires de la navigation aérienne à concentrer leurs efforts sur le service offert aux aéroports et à intégrer la dimension environnementale à tous les processus.

Il s'agit, notamment, de développer sur les grands aéroports nationaux des supports de type CDM (*Collaborative Decision Making*) qui sont un partenariat entre la navigation aérienne, l'aéroport et les compagnies aériennes. Il convient, par ailleurs, de rendre plus efficace l'organisation du contrôle d'approche, d'aérodrome et d'information de vol en métropole comme en outre-mer et de s'appuyer sur le mode satellitaire. Il est à noter qu'au titre de la RP2 2015-2019, les aéroports de plus de 70 000 mouvements IFR (*Instrument Flight Rules*) - soit Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse et Bâle-Mulhouse - seront obligatoirement soumis à des objectifs qui nécessitent une coopération stratégique renforcée entre les gestionnaires d'aéroports et la DSNA.

Autre priorité majeure de la DSNA, l'objectif environnemental vise à diminuer les nuisances sonores au voisinage des aéroports par des procédures appropriées d'approche et de décollage. De même, proposer des routes directes aux compagnies aériennes permet d'économiser le carburant et les émissions de carbone. Il convient également de réduire les temps d'attente et de roulage dont le calcul est pris en compte pour la nouvelle période de RP2.

Enfin, la poursuite de la consolidation et de l'optimisation des services conduit à une meilleure répartition des effectifs pour rendre les services plus flexibles aux besoins des usagers et des clients. Elle a, dès à présent, donné lieu à la réorganisation de centres de contrôle d'approche, avec notamment la centralisation de l'approche de Grenoble en 2014. Les études de la centralisation des approches de La Rochelle et Rodez devront aboutir en 2015. La DSNA s'est également désengagée, en 2014 et en 2015, de plusieurs aérodromes à faible activité et poursuivra cette démarche en 2016.

L'atteinte de ces objectifs stratégiques nécessite de moderniser les infrastructures et les outils de navigation aérienne afin de répondre au mieux à la demande des compagnies aériennes à l'échelle européenne, nationale et territoriale tout en garantissant le maintien en conditions opérationnelles des systèmes actuels.

Cette modernisation repose sur un programme d'investissements dimensionné pour maintenir la compétitivité de la DSNA et répondre aux exigences européennes sur les systèmes. En particulier, l'objectif d'ici 2020 est d'apporter aux centres opérationnels de la DSNA un système ATM moderne compatible avec les développements de SESAR (*Single European Sky ATM Research*). Ce système inclut notamment des outils de contrôle *striplless*, un plan de vol volumique 4D, des liaisons de données sol-bord aux fonctionnalités avancées et des outils d'aide au contrôle. Le programme d'investissements inclut également la modernisation graduelle, à l'horizon 2020, des infrastructures de la DSNA dont le besoin est d'ores et déjà identifié.

Dans un contexte économiquement fragile, ce programme technique représente un effort significatif en capital pour le budget annexe de l'aviation civile. C'est sur l'atteinte de cet objectif que repose pour une part essentielle la satisfaction des opérateurs aériens et le positionnement de la navigation aérienne française au sein du Ciel unique européen.

Au-delà du maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements techniques, essentiel pour continuer à disposer d'un niveau de sécurité optimal, les grandes lignes du programme technique sont :

- 4-FLIGHT (futur système de contrôle complet de nouvelle génération) – Coflight (système de traitement des plans de vol qui sera au cœur de « 4-FLIGHT») et CssiP (réseau national de télécommunications sous protocole internet), qui constituent le socle de SESAR, doivent respecter les rendez-vous européens de déploiement d'améliorations opérationnelles et techniques ;
- la préparation du déploiement de SESAR et la réalisation du programme SYSAT (nouveaux systèmes de contrôle pour les approches et les tours) doivent être sécurisées ;
- la transition vers le futur système 4-FLIGHT qui nécessite également la mise en place des systèmes *Data link* (interconnexion entre les réseaux opérationnels sol et bord) et ERATO Environnement Electronique (outil d'aide à l'organisation du trafic et à la gestion des conflits), ainsi qu'une nouvelle chaîne radio téléphone plus performante pour les centres de contrôle et les grandes approches.
- enfin, les opérations de génie civil, d'entretien et de modernisation des autres systèmes ATM/CNS/NAV tels que le CDM qui permet une meilleure gestion des arrivées et des départs dans les grands aéroports, les procédures GNSS destinées à offrir à terme la même précision que les procédures ILS et permettant le retrait de certains de ces équipements coûteux en maintenance.

Ce plan stratégique s'appuie sur l'implication des personnels de la DSNA et la capacité collective de la DGAC à anticiper, planifier et mettre en œuvre les changements nécessaires en coopération directe avec nos partenaires et clients.

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	Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)
■ OBJECTIF 3	Améliorer la ponctualité des vols
INDICATEUR 3.1	Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC
■ OBJECTIF 4	Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne
INDICATEUR 4.1	Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne
INDICATEUR 4.2	Évolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

OBJECTIF 5

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

INDICATEUR 5.1

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

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF N° 1

Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

La priorité des services du contrôle aérien est la sécurité. Cet indicateur constitue un indice majeur de la capacité du contrôle aérien à éviter un risque de collision. En effet, l'écoulement du trafic s'effectue en veillant à maintenir séparés les avions à une distance qui ne doit jamais être inférieure aux normes de séparation horizontale et verticale, lesquelles varient selon les niveaux de vol. Lorsque la séparation entre deux avions est inférieure à 50 % de la norme applicable, l'évènement dénommé « HN50 » est jugé critique.

En France, il est systématiquement détecté à l'aide d'outils automatiques, et ce, depuis longtemps. Ainsi, la France joue un rôle majeur pour que ce type d'indicateur soit mesuré de façon identique et systématique en particulier dans le cadre du Fabec. L'outil d'analyse commun qu'est le RAT (*risk analysis tool*) que la France a été la première à utiliser depuis 2011, permet une cotation commune et harmonisée à l'échelle du Fabec. Cet objectif de cotation commune a été atteint à la fin de l'année 2014. Ce dispositif harmonisé continuera à être mis en œuvre tout au long de la deuxième période de référence (RP2) au titre de 2015-2019.

Au niveau national, la DGAC pilote le système à l'aide d'autres indicateurs de mesure concernant les pertes de séparation (HN70, HN100) aussi bien au titre de l'en-route qu'en approche. Le dispositif mis en place permet de maintenir un haut niveau de sécurité, et ce, sous le contrôle de l'autorité de surveillance (DSAC) qui délivre le certificat de l'opérateur DSNA en s'assurant du bon niveau atteint par l'opérateur de navigation aérienne.

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 contrôleur applique des consignes opérationnelles visant à maintenir un espacement de sécurité. Chaque fois que l'espacement entre deux avions est inférieur à 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. Chaque séparation des vols insuffisante, détectée par le système, fait l'objet d'une analyse *a posteriori*.

INDICATEUR 1.1

Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols	nombre	0,14	0,11	<=0,20	0,20	0,20	<=0,20

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 le nombre total de vols IFR contrôlés et rapporté à 100 000 vols.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Il est à noter que depuis 2014, la cible est plus contraignante ce qui implique une vigilance très forte pour maintenir ce seuil. Les résultats atteints durant ces dernières années sont très encourageants et confirment une bonne maîtrise du

système. L'objectif retenu est sensible à la moindre variation car, compte tenu du trafic prévu, à 0,20 croisements hors norme pour 100 000 vols, le nombre maximum à ne pas dépasser est de 5 événements par an. Il y en a eu 3 en 2014.

OBJECTIF N° 2

Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

L'impact environnemental est devenu une composante majeure dans le développement du transport aérien. L'objectif est de développer un réseau de routes aériennes équivalant à des lignes droites mais appliqué à la sphère terrestre, pour optimiser l'efficacité des vols, en tenant compte des trois principales contraintes : zones militaires, capacités des systèmes au sol comme à bord des appareils et gestion du trafic pour assurer sécurité et fluidité. Au-delà de l'efficacité structurelle du réseau, les trajectoires sont adaptées en temps réel par les contrôleurs aériens, qui les raccourcissent quand les conditions le permettent.

Les écarts à cette voie directe, liés à la structure de l'espace aérien, se traduisent par une consommation énergétique et une durée de vol supplémentaires. Celles-ci représentent un surcoût de carburant pour les usagers mais aussi une émission supplémentaire de gaz à effet de serre.

L'indicateur d'efficacité horizontale des vols mesure donc la « surdistance » réellement parcourue par les vols et permet d'estimer le « surcoût » en émission de CO₂ lié aux contraintes d'écoulement du trafic. Il mesure également l'efficacité des actions menées par les services de contrôle aérien pour proposer en temps réel aux vols en cours des routes plus courtes dérogeant aux plans de vol déposés, et ce, chaque fois que la disponibilité de l'espace aérien le permet.

La principale limite résulte du choix de compagnies aériennes qui peuvent préférer une route indirecte pour profiter des vents porteurs et/ou des zones où la tarification du service de contrôle aérien est plus intéressante. Par ailleurs, l'évolution de la nature du trafic aérien a une influence forte sur la valeur de l'indicateur, effet non contrôlé par la DSNA. En particulier, l'augmentation de la part de survols tend à faire baisser la valeur.

Au niveau vertical, la généralisation des descentes continues en phase d'approche se poursuit, permettant une réduction des nuisances sonores et des émissions de CO₂.

INDICATEUR 2.1

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols	%	3,48	3,39	<=2,8	3,30	3,21	<=3,13

Précisions méthodologiques

Source : DSNA

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Par rapport au PAP 2015, les prévisions et la cible ont été modifiées et sont désormais issues de la RP2 qui fixe au niveau du FABEC les objectifs d'efficacité horizontale à l'horizon 2019. Bien que ceux-ci ne soient pas déclinés au niveau des États, les objectifs fixés ici reprennent à due proportion les améliorations de performance attendues. Les prévisions et cibles sont échelonnées ci-dessus de 2015 à 2017 pour atteindre progressivement la cible de 2,96 en 2019.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF N° 3**Améliorer la ponctualité des vols**

Offrir aux usagers un niveau de ponctualité satisfaisant, y compris lors des pointes de trafic, est un des objectifs majeurs de la DSNA.

La DSNA suit le respect de la ponctualité à l'aide d'une série d'indicateurs qui s'intègrent aux objectifs européens tout en répondant aux attentes des usagers au niveau national. Ainsi, au titre du programme, les indicateurs retenus mesurent de façon globale aussi bien le retard en-route que les retards en approche.

Le maintien d'un bon niveau de ponctualité repose sur l'organisation du service opérationnel et le déploiement de nouveaux outils.

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

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Pourcentage de vols retardés pour cause ATC	%	8,1	9,7	<12	<12	<12	<12
Retard ATC moyen par vol contrôlé	minute	0,7	0,8	<1	<1	<1	<1

Précisions méthodologiques**Pourcentage de vols retardés pour cause ATC :**

Source des données : Observatoire des transports aériens (publication DGAC – site MEDDE)

Mode de calcul de l'indicateur : [Nombre de vols retardés de plus de 15 minutes pour cause ATC] divisé par [nombre total de vols retardés de plus de 15 minutes]

Retard ATC moyen par vol contrôlé :

Source des données : Eurocontrol

Mode de calcul de l'indicateur : [temps cumulé des retards générés par les services de contrôle aérien français (en-route et aéroport)] divisé par [nombre total de vols contrôlés]

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

- **Pourcentage de vols retardés pour cause ATC (air traffic control)**

Cet indicateur mesure la part des retards aériens attribués à la navigation aérienne. 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 par l'observatoire des retards en lien avec les compagnies aériennes. Cette part se maintient à un niveau inférieur à 12 % depuis quelques années, ce qui est un bon résultat. Tous les nouveaux dispositifs de circulation aérienne sont orientés dans le but de maintenir cette performance. Le résultat de cet indicateur est désormais apprécié par l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST), autorité compétente en matière de qualité de service, ponctualité et régularité notamment, dans les transports terrestres, aériens et maritimes, publics et réguliers de voyageurs.

- **Retard ATC moyen par vol contrôlé**

Cet indicateur s'applique aux retards en-route et en approche. La stabilité de la cible reste un objectif élevé car le nombre de vols à contrôler en période de pointe s'accroît avec une saisonnalité très forte qui exprime une tendance nouvelle de l'activité des compagnies aériennes.

Le retard moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (NMOC) d'Eurocontrol sur la base des vols ayant fait l'objet d'un plan de vol activé. Cette cible à 1 minute en moyenne sur l'année comprend bien tous les retards imputables à la navigation aérienne.

OBJECTIF N° 4**Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne**

Depuis 2010, et par anticipation pour le niveau français, le système de performance européen introduit par les règlements Ciel unique II a fait entrer les États de l'Union européenne dans un régime de tarification des redevances, dans lequel les taux unitaires sont construits sur des hypothèses de coûts et de trafic fixées pour plusieurs années. Dans ce système, les États ont démontré, au cours de la période RP1 (2012-2014), leur capacité à atteindre un objectif très ambitieux en termes de réduction de coûts avec une baisse d'au moins 7% pour une exigence à 10%.

Pour autant, cet effort ne peut se poursuivre au même rythme malgré la volonté de la Commission d'exiger pour la 2^{ème} période de référence la poursuite d'une baisse de 8,7 % sur cinq ans des coûts des prestataires de la navigation aérienne. Si la réduction des dépenses du budget annexe reste un objectif phare, la conduite du programme des investissements ne permet pas de satisfaire immédiatement la volonté de la Commission. C'est pour répondre à cette nécessité de modernisation de son système de contrôle aérien que la France a proposé une alternative plus réaliste finalement acceptée par la Commission Européenne dans sa décision du 11 mars 2014 sur la fixation des cibles pour la deuxième période de référence 2015-2019. La partie financière du plan de performance a été présentée le 30 juin 2014 dans sa version initiale et le 2 juillet 2015 dans sa version révisée. La DGAC propose une hypothèse d'évolution de ses coûts unitaires fixés à un niveau inférieur aux objectifs fixés par la Commission européenne. La Commission dispose d'un délai de cinq mois pour se prononcer sur la version corrigée. Ce processus pourrait donc durer jusqu'en novembre 2015. Ces projections ne remettent, cependant, pas en cause le positionnement de la France qui, en matière de taux unitaire de route, restera à un niveau significativement inférieur à ceux constatés dans les États voisins et à ceux des partenaires du FABEC.

INDICATEUR 4.1**Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux France	€	64,76	65,92	70,15*	70,11	67,86	70,65*
Taux moyen Etats limitrophes	€	79,58	77,84	-	83,01	80,02	-
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	€	-14,82	-11,92	-4	-12,90	-12,16	-4
Taux RSTCA métropole	€	220,30	233,23	228,62	228,62	227,11	225,14

Précisions méthodologiques

Les données 2017 sont des prévisions car les tarifs fixés par les Etats limitrophes ne peuvent être considérés comme des cibles. Elles sont basées sur les propositions de la France pour la RP2 au 2 juillet 2015, non approuvées à ce stade par la Commission européenne.

Source des données : Eurocontrol et DSNA

Mode de calcul de l'indicateur : [taux unitaire de route français] – [taux unitaire de route moyen des États limitrophes]. Le taux unitaire en-route moyen de ces États correspond à la moyenne des taux unitaires pondérés par le trafic prévu en tarification. Les sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Suisse, Espagne continentale et Italie. Les cinq autres États membres du FABEC à part la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse. NB : La Belgique et le Luxembourg constituent une même zone tarifaire pour les services en-route, ils ont donc un taux unitaire en-route commun.

Les taux unitaires en-route tiennent compte du taux administratif (0,14 € en 2012, 0,15 € en 2013 et 2014, 0,11 € à partir de 2015) correspondant à la rémunération d'Eurocontrol pour ses services de facturation et de recouvrement.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La DSNA entend garder une tarification compétitive par rapport aux Etats limitrophes de la France. Cet écart de tarification, de l'ordre de 12 euros aujourd'hui, s'est réduit ces dernières années mais reste favorable à la France par rapport à ses voisins.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR 4.2

Évolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Evolution du coût unitaire de route français	%	-0,31	0,5	5,53	0,7	0,57	1,87
Evolution du coût unitaire de RSTCA métropole	%	0,3	3,23	0,17	0,19	<0	1,54

Précisions méthodologiques

Les données 2014 sont susceptibles d'évoluer jusqu'à n+2 suivant consolidation comptable.

Les données 2015 et 2016 sont basées sur les propositions de la France pour la RP2, non approuvées par la Commission européenne.

Source des données : DGAC

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

Mode de calcul de l'indicateur : Le coût unitaire d'une prestation est obtenu en divisant le [coût total de la prestation] par le [nombre d'unités de services totales].

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

L'objectif est de maîtriser les coûts des services de navigation aérienne tout en respectant les objectifs de sécurité, de capacité et de préservation de l'environnement et en poursuivant l'effort d'investissement nécessaire à l'augmentation de la productivité du prestataire français de navigation aérienne.

Pour 2015, l'évolution prévue du coût unitaire de route de +5,53 % a finalement été revue à +0,7 % car le trafic réalisé depuis le début de l'année 2015 est supérieur aux hypothèses de trafic qui avaient été faites en 2014. De plus, les prévisions de coûts pour 2015 ont été corrigées à la baisse. Pour 2016, une évolution de +0,57 est prévue pour concilier la maîtrise des coûts de la navigation aérienne et les objectifs de modernisation. Cette stratégie se rapproche des exigences européennes RP2 qui requièrent une baisse des coûts de 0,7% par an en euros constants d'ici à 2019.

OBJECTIF N° 5

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

Depuis 2010, deux redevances financent les coûts des services de navigation aérienne outre-mer, la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) et la redevance océanique (ROC). La ROC permet de prendre en compte la structure des coûts, qui se répartissent entre services terminaux et services en-route. En effet, jusqu'en 2009, le service de contrôle était rendu gratuitement pour les survols outre-mer et seuls les usagers desservant l'outre-mer devaient acquitter la RSTCA.

La mise en place de la ROC a permis de répartir les coûts sur l'ensemble des utilisateurs des services rendus outre-mer et de baisser le taux unitaire de la RSTCA de 15,20 € à 12 €.

Le Conseil Général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) a été saisi en mars 2015 d'une mission de réflexion relative à l'optimisation des redevances de navigation aérienne outre-mer.

INDICATEUR 5.1

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique.	%	30,4	30*	37	37	37	37

Précisions méthodologiques

* : données provisoires

Source des données : DGAC

Mode de calcul de l'indicateur : [produit des redevances outre-mer] divisé par [coûts outre-mer]

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

L'objectif de 40% qui avait été fixé en 2014 (PAP 2014) n'a pas été atteint compte tenu de la faiblesse du trafic. Par conséquent, la nouvelle cible a été ajustée à un niveau plus réaliste. La couverture des coûts en outre-mer vise, en effet, à être améliorée très progressivement pour ne pas dissuader les compagnies aériennes qui évoluent dans ce périmètre.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2016 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2016 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne(<i>libellé modifié</i>)	247 294 871	3 430 455	250 725 326	20 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne(<i>libellé modifié</i>)	68 204 943	210 000 000	278 204 943	24 460 000
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	315 499 814	213 430 455	528 930 269	24 480 000

2016 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne(<i>libellé modifié</i>)	247 294 871	3 430 455	250 725 326	20 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne(<i>libellé modifié</i>)	64 002 113	220 000 000	284 002 113	24 460 000
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	311 296 984	223 430 455	534 727 439	24 480 000

2016 / PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne (libellé modifié)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Services extérieurs	3 046 815	3 169 615	13 075 500	13 075 500
Autres services extérieurs	2 500 000	2 500 000	8 100 000	8 100 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	5 000	5 000	19 500	19 500
Autres charges de gestion courante	2 529 400	2 529 400	223 599 871	223 599 871
Charges exceptionnelles	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	10 081 215	10 204 015	247 294 871	247 294 871
FDC et ADP prévus				
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	10 081 215	10 204 015	247 294 871	247 294 871

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	1 000 000	1 000 000	3 430 455	3 430 455
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	1 000 000	1 000 000	3 430 455	3 430 455
FDC et ADP prévus	20 000	20 000	20 000	20 000
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	1 020 000	1 020 000	3 450 455	3 450 455

Navigation aérienne

Programme n° 612 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

ACTION n° 02 : Exploitation et innovation de la Navigation aérienne (libellé modifié)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	5 150 000	5 050 000	19 500 000	15 300 000
Services extérieurs	4 500 000	4 100 000	21 004 943	21 002 113
Autres services extérieurs	9 600 000	9 600 000	27 700 000	27 700 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	7 000	5 000		
Autres charges de gestion courante	31 860 000	31 860 000		
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	51 117 000	50 615 000	68 204 943	64 002 113
FDC et ADP prévus			8 960 000	8 960 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	51 117 000	50 615 000	77 164 943	72 962 113

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	54 850 000	58 877 000	210 000 000	220 000 000
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	54 850 000	58 877 000	210 000 000	220 000 000
FDC et ADP prévus			15 500 000	15 500 000
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	54 850 000	58 877 000	225 500 000	235 500 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Achats	15 250 000	19 500 000	14 950 000	15 300 000
Services extérieurs	22 716 115	34 080 443	23 246 515	34 077 613
Autres services extérieurs	48 353 000	35 800 000	48 176 600	35 800 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	71 000	19 500	67 000	19 500
Autres charges de gestion courante	231 168 400	223 599 871	231 118 400	223 599 871
Charges exceptionnelles	2 010 000	2 500 000	2 010 000	2 500 000
Dotations aux provisions	0		0	
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	319 568 515	315 499 814	319 568 515	311 296 984
FDC et ADP prévus	3 140 000	8 960 000	3 140 000	8 960 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	322 708 515	324 459 814	322 708 515	320 256 984

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Acquisition d'immobilisations	245 288 444	213 430 455	228 303 574	223 430 455
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	245 288 444	213 430 455	228 303 574	223 430 455
FDC et ADP prévus	7 820 000	15 520 000	7 820 000	15 520 000
Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP	253 108 444	228 950 455	236 123 574	238 950 455

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 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne (<i>libellé modifié</i>)		250 725 326	250 725 326		250 725 326	250 725 326
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne (<i>libellé modifié</i>)		278 204 943	278 204 943		284 002 113	284 002 113
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		528 930 269	528 930 269		534 727 439	534 727 439

La DSNA perçoit deux types de redevance de navigation aérienne, fondées sur les articles R134-1 à R134-8 du code de l'aviation civile :

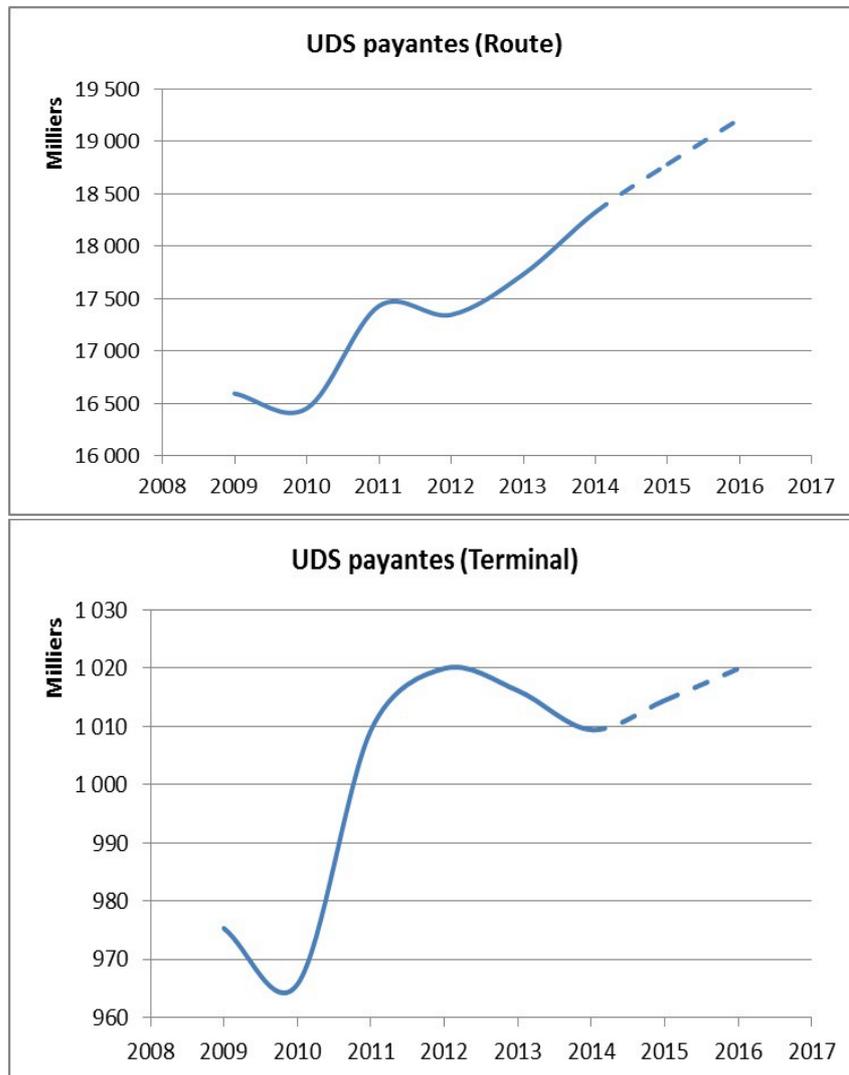
- la redevance de route (resp. la redevance océanique) qui rémunère l'usage des installations et les services rendus au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage (resp. au-dessus des territoires outremer) pour la sécurité de la circulation aérienne en-route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie ;
- la redevance pour services terminaux (RSTCA) de circulation aérienne qui rémunère les services rendus pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'activité dépasse un certain seuil.

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

- le trafic exprimé en nombre des vols contrôlés (IFR) ;
- les unités de services (UDS). L'UDS est l'unité de facturation du service rendu aux usagers. Elle est fonction de la distance parcourue par l'aéronef ainsi que de la masse maximale au décollage.

Les UDS sont fortement sensibles à la conjoncture économique mondiale et nationale. Après une période de croissance soutenue de 2003 à 2007, la conjoncture économique s'est retournée et le trafic, après s'être stabilisé en 2008, a enregistré une forte baisse en 2009 et un léger recul en 2010. En 2011, le trafic a connu une forte augmentation pour retrouver des niveaux proches de ceux de 2008. Depuis 2011, si les UDS de RSTCA métropole sont globalement stables, les UDS de RR sont en progression régulière après un léger recul en 2012. Ce résultat pour la RR est largement dû à la reprise économique mondiale qui se traduit par une évolution des survols du territoire national.

Enfin, depuis 2009, l'évolution des UDS repose plus sur l'augmentation de la masse maximale au décollage des aéronefs que sur l'augmentation du nombre de vols contrôlés compte tenu de la stratégie des compagnies aériennes qui cherchent à optimiser le remplissage des avions.



Pour mémoire, l'évolution des taux de RR et de RSTCA métropole font l'objet d'indicateurs de performance du programme 612 (cf. partie « Objectifs et indicateurs de performance »).

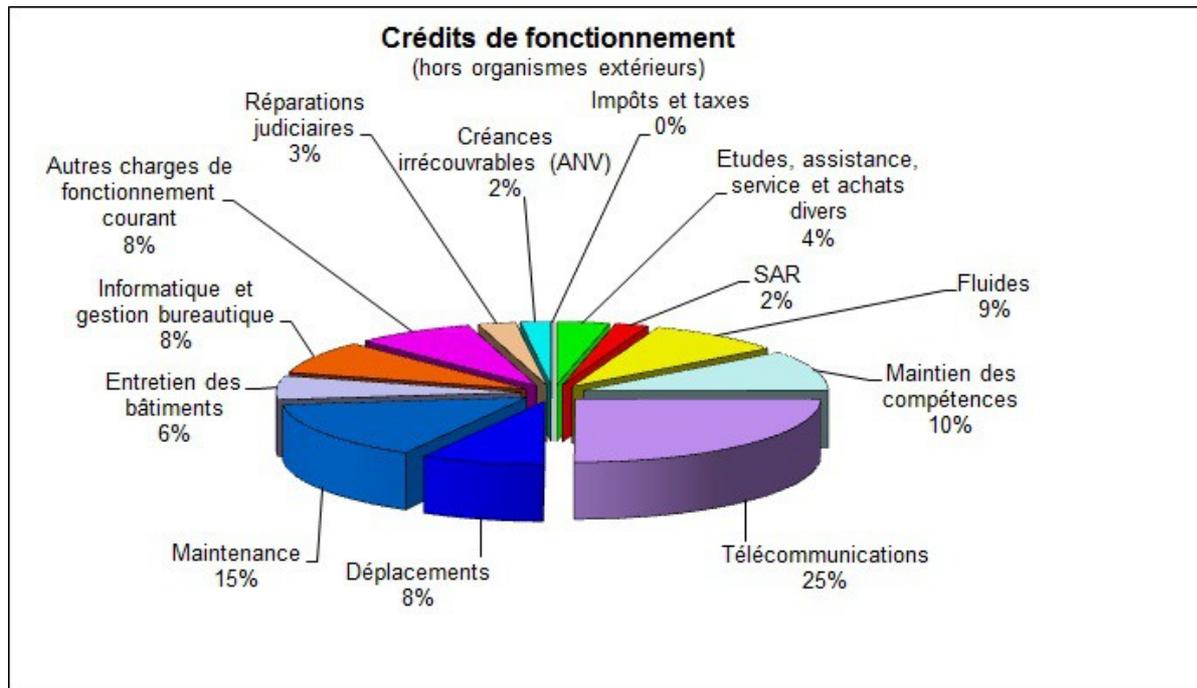
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT COURANT DES SERVICES

Les dépenses de fonctionnement courants permettent d'assurer la fourniture du service de navigation aérienne et notamment les communications opérationnelles entre centres et systèmes déployés sur l'ensemble du territoire.

Les dépenses de fonctionnement des services (hors dépenses pour ordre) sont prévues à hauteur de **93,89 M€ en AE** et **89,69 M€ en CP**.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO



DEPENSES RELATIVES AUX ORGANISMES EXTERIEURS ET A L'ENAC

Crédits 2016	Action 1
En M€	soutien et prestations
AE = CP	externes de la navigation
	aérienne
Agence Eurocontrol	64 715 749
Météo France	85 550 000
Zone déléguée de Genève	43 375 000
Aéroport de Paris	18 000 000
Zone déléguée de Jersey	6 385 750
Aéroport de Bâle-Mulhouse	1 200 000
ANF	0
SE SAR JU	1 000 000
ENAC	1 344 560
TOTAL	221 571 059

Eurocontrol

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, amendée par le Protocole signé à Bruxelles le 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 :

- pour 30 %, proportionnellement à son produit national brut ;
- pour 70 %, proportionnellement à son assiette de redevance de route.

La France contribue pour environ 15 % au budget d'Eurocontrol.

La DSNA rémunère également Eurocontrol pour son activité de facturation de la RSTCA métropole.

Météo France

Météo France est le prestataire désigné par la France pour assurer les services météorologiques destinés 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 la sécurité et la rapidité du trafic.

Le contrat d'objectif et de performance (COP) signé entre l'État et Météo France pour la période 2012-2016 ne comporte pas, comme le contrat précédent, de volet contraignant en termes de moyens. Il prévoit, toutefois, dans son annexe II dédiée aux grands équilibres financiers, que le reversement des redevances de navigation aérienne soit stabilisé à la hauteur de sa valeur 2011, soit 87,3 M€. Lors des exercices 2012 à 2014, ce montant a été revu à la baisse en gestion.

Les coûts associés à ces services en métropole sont intégrés, pour leurs parts respectives, dans les assiettes de RR et de RSTCA métropole. Sont imputés les coûts de personnel et d'exploitation de Météo France affectés aux services météorologiques destinés à la navigation aérienne, ainsi que tout ou partie des amortissements et intérêts des investissements programmés par Météo France en accord avec la DSNA.

Zone déléguée de Genève

Conformément à l'accord de délégation du 22 juin 2001, 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. L'exercice du service est confié à Skyguide.

La DSNA rémunère Skyguide au titre des services rendus dans l'espace aérien délégué. Le montant versé couvre des coûts de personnel, d'exploitation, d'amortissements et d'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.

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 « Memorandum of understanding » 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 rémunère Jersey au titre des services rendus dans l'espace aérien délégué. Ces coûts comprennent des coûts de personnel, d'exploitation, d'amortissements et d'intérêts des investissements.

Aéroport de Bâle Mulhouse

La Convention du 29 décembre 1989 entre l'Aéroport de Bâle Mulhouse et la DGAC 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.

Agence Nationale des Fréquences

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. Le prestataire devra s'acquitter des redevances qui seront exigibles par l'ANFR dès la publication du texte d'application.

Dans l'attente de cette publication, sans visibilité quant à la date de publication, cette somme n'est pas prise en compte.

SESAR JU

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

Ecole nationale de l'aviation civile

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

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Présentation générale

Les investissements relatifs au programme s'élèvent à 213,4 M€ en AE et 223,4 M€ en CP pour 2016.

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) fournit les services de gestion du contrôle du trafic aérien, de communication aéronautiques spécialisées, de surveillance, de navigation et d'information aéronautique dans un contexte en grande partie déterminé par la mise en œuvre du Ciel unique européen, qu'il s'agisse de nouveaux règlements applicables pour l'interopérabilité des systèmes, ou plus largement de la préparation et de la mise en œuvre des grands programmes du Ciel unique, FABEC et SESAR.

Le bloc d'espace fonctionnel FAB Europe Central (FABEC) et le programme européen SESAR de développement et de déploiement des nouvelles technologies novatrices permettront de faire face à la croissance du trafic d'ici à 2020, en maintenant la sécurité et la ponctualité, en réduisant l'impact environnemental du trafic aérien et en maîtrisant les coûts unitaires et donc les tarifs des services rendus aux compagnies aériennes.

La DSNA, doit non seulement maintenir en conditions opérationnelles ses systèmes actuels et moderniser ses infrastructures mais également investir pour assurer la convergence technique au standard européen requis pour le FABEC comme pour SESAR.

L'objectif de se doter d'un nouveau système complet de gestion du trafic aérien est d'autant plus crucial que le maintien en condition opérationnelle des systèmes actuellement en service engendre des coûts non négligeables et augmente également les dépenses d'exploitation (environ 35 % du programme technique soit 95 M€ annuels).

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

- « **4FLIGHT** » : renouvellement national du système informatique actuel de gestion du trafic aérien (ATM-CAUTRA) par un système de contrôle complet de nouvelle génération. Ce système représente le cœur de la modernisation du système ATM français. Lancé en 2011 par la signature d'un contrat-cadre avec Thalès, 4-FLIGHT sera mis progressivement en service dans les 5 centres de contrôle en route d'ici 2022.

Il sera le support principal de la première étape de la mise en œuvre des nouvelles fonctions de contrôle aérien dans le cadre du déploiement de SESAR. Il représente donc un enjeu stratégique dans le Ciel unique européen.

Programme	DUREE DU PROGRAMME	Coût total sur période <2015 en M€	2015 en M€	2016 en M€	Coûts du programme après 2016 en M€	Coût total Programme en M€
4 FLIGHT	2011-2022	151,3	92,0	82,4	257,3	582,9
COFLIGHT	2003-2022	176,2	14,8	17,0	83,5	291,6
ERATO	2002-2015	112,4	5,2	*	-	117,6
Data Link	2006-2019	21,3	1,8	1,0	3,0	27,1

*A compter de 2016, les coûts liés à ce programme seront intégrés dans les opérations de maintenance et évolution des systèmes ATM actuels.

-« **Communications Sol/Sol sous IP** » : la DSNA doit moderniser son système technique de communications pour faire face aux obsolescences technologiques, et répondre aux besoins opérationnels du FABEC en respectant le contexte réglementaire.

Le programme CssiP permettra à la DSNA de disposer d'un réseau national de télécommunications de nouvelle génération, appelé RENAR-IP. Il permettra d'assurer l'ensemble des échanges voix et données pour les besoins du contrôle aérien en interne DGAC et avec les ANSP adjacents. Ce projet, dont l'achèvement était initialement prévu en 2014, se poursuivra en 2016 afin de prendre en compte les nouvelles tâches dédiées à la sûreté informatique et la cyber-sécurité notamment face à l'accroissement de la menace au plan international. La mise en service opérationnelle de l'ensemble des communications (voix et données) sur le nouveau réseau est prévue à l'horizon 2018.

Programme	DUREE DU PROGRAMME	Coût total sur période <2015 en M€	2015 en M€	2016 en M€	Coûts du programme après 2016 en M€	Coût total Programme en M€
CSSIP / ISOCRATE	2006-2017	105,9	13,6	7,8	9,0	136,3

- **« Le programme R&D SESAR »** (Single European Sky ATM Research) : fondé par la Commission Européenne et Eurocontrol, constitue le volet technologique du Ciel unique européen. Pour la première fois, il implique l'ensemble des acteurs du monde aéronautique. Ce programme a pour objectif de développer pour les 30 prochaines années une nouvelle génération du système de gestion du trafic aérien européen sûre et performante, moins coûteuse et respectant les conditions d'un développement durable.

La DSNA participe activement à ce programme qui est un enjeu majeur car il constitue le cadre européen où seront développés et validés les futurs concepts opérationnels et techniques pour la navigation aérienne et permettra de synchroniser les mises en service opérationnelles de systèmes techniques ou de procédures. A l'issue d'une première phase de travaux de R&D et démonstrations menée entre 2008 et 2014, le déploiement des fonctionnalités validées se fera progressivement entre 2015 et 2025. En parallèle, les travaux de R&D se poursuivront dans le cadre de SESAR 2020 à partir de 2016 ; des démonstrations à grande échelle seront organisées pour préparer le déploiement opérationnel. La DSNA y participera afin de profiter des financements et des synergies européennes.

Programme	DUREE DU PROGRAMME	Coût total sur période <2015 en M€	2015 en M€	2016 en M€	Coûts du programme après 2016 en M€	Coût total Programme en M€
SESAR	2009-2022	20,0	3,6	7,0	44,0	74,6

Ce programme sera financé en 2016 en totalité par les fonds de concours obtenus sur financements européens.

- **« Nouveaux systèmes spécifiques tours et approches »** : Le programme SYSAT a été créé pour définir et mettre en œuvre une stratégie de modernisation des systèmes propres aux approches et tours de contrôle, en lien avec la stratégie nationale de réorganisation des espaces inférieurs, tout en pérennisant les systèmes actuels avant leur modernisation. Il permettra de moderniser la gestion du trafic aérien opéré par les approches. SYSAT s'interfacera avec 4-FLIGHT pour la gestion des vols IFR. Il devra en outre couvrir des besoins spécifiques comme la gestion avancée des vols VFR, de la circulation sur les aires de trafic et de manœuvre, à l'atterrissage et au décollage, ainsi que l'interface avec les systèmes aéroportuaires et les informations météorologiques. Sa mise en œuvre opérationnelle est prévue à l'horizon 2018/2019 pour les tours et approches de la région parisienne (Charles de Gaulle/Le Bourget et Orly) et se poursuivra jusqu'en 2022 pour l'ensemble des autres approches et tours concernées de la métropole.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Programme	DUREE DU PROGRAMME	Coût total sur période <2015 en M€	2015 en M€	2016 en M€	Coûts du programme après 2016 en M€	Coût total Programme en M€
SYSAT	2012-2022	3,6	1,8	2,0	90,0	97,4

Au-delà de ces grands programmes qui représentent au niveau budgétaire la moitié des dépenses des investissements de la DSNA, il est nécessaire de poursuivre les projets techniques en cours qui permettent de respecter les échéances réglementaires européennes fixées par les « implementing rules ».

Synthèse des investissements

1. Synthèse des investissements 2016 en AE par action et par domaine

(hors dépenses désormais imputées en fonctionnement)

AE En M€	Système d'information aéronautique (AIS)	Système de gestion du trafic aérien (ATM)	Système de communication navigation et surveillance (CNS)	Infrastructure et génie civil (INFRA)	Total	Prévision fonds de concours
Action 1 Soutien et prestations externes de la navigation aérienne		2		1.4	3.4	0.02
Action 2: Exploitation et innovation de la navigation aérienne	1.4	102.5	53.55	52.55	210	24.46
Total	1.4	104.5	53.55	53.95	213.4	24.48

2. Synthèse des investissements 2016 en CP par action et par domaine

(hors dépenses désormais imputées en fonctionnement)

CP En M€	Système d'information aéronautique (AIS)	Système de gestion du trafic aérien (ATM)	Système de communication navigation et surveillance (CNS)	Infrastructure et génie civil (INFRA)	Total	Prévision fonds de concours
Action 1: Soutien et prestations externes de la navigation aérienne		2		1.4	3.4	0.02
Action 2: Exploitation et innovation de la navigation aérienne	1.3	112.04	53.74	52.92	220	24.46

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2015

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 (RAP 2014)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2014	AE LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	CP LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015
250 363 879		653 153 889	570 261 276	333 256 492

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP au-delà de 2018
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015	CP demandés sur AE antérieures à 2016 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP 2018 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE antérieures à 2016
333 256 492	175 048 856 0	89 567 616	51 740 570	16 899 450
AE nouvelles pour 2016 AE PLF / AEFDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2016 CP PLF / CPFDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP 2018 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016
528 930 269 24 480 000	359 678 583 24 480 000	89 918 146	52 893 027	26 440 513
Totaux	559 207 439	179 485 762	104 633 597	43 339 963

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2016

CP 2016 demandés sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2017 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016
69,4 %	16,2 %	9,6 %	4,8 %

Les restes à couvrir prévisionnels concernent les opérations d'investissement de la navigation aérienne engagées depuis 2010 pour les grands programmes de la DSNA.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01**47,4 %****Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		250 725 326	250 725 326	20 000
Crédits de paiement		250 725 326	250 725 326	20 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits relatifs aux achats et services extérieurs s'élèvent à **21,2 M€ en AE et CP**. Ils se répartissent dans les postes suivants :

1. Études, assistance et prestations de service et achats divers : 2,5 M€ en AE et en CP

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

Ces prestations concernent également les dépenses communes au titre de l'action sociale, carburant, communication, études, frais de réception et locations.

2. Activité de recherche et sauvetage : 2,2 M€ en AE en CP

Ces dépenses correspondent au financement de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix effectuée par les ministères de la défense et de l'intérieur (conventions évaluées à 1,5 M€ par an en AE et CP), à l'exploitation du système de détection des balises de détresse COSPAS-SARSAT (convention tripartite CNES/DGAC/direction des affaires maritimes pour 0,15 M€ en CP et marché passé avec la société CLS pour 0,5 M€ en AE et CP) et aux recherches effectuées par les radioamateurs (convention ADRASEC) pour 50 k€.

3. Maintien des compétences : 8,4 M€ en AE et en CP**a) Maintien des compétences en langue anglaise : 4 M€ en AE et en CP**

La compétence en langue anglaise fait notamment partie des exigences fixées par l'OACI dans le cadre des licences européennes de contrôle.

Des marchés ont été conclus pour pratiquer l'anglais en cours individuels ou collectifs, soit localement, soit en stage d'immersion (Jersey, Angleterre, Écosse, Pays de Galles, Cornouailles, Malte). Pour le maintien du niveau 4 en anglais (norme OACI), un stage tous les trois ans est proposé aux agents concernés. Les 75 heures de formation sur trois 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.

b) Maintien des compétences en informatique (technique et informatique opérationnelle) : 2,1 M€ en AE et en CP

Les formations continues techniques, dispensées par l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) à Toulouse ou d'autres organismes, concernent principalement les IESSA. Les formations sur les systèmes de conduite de vol et de météorologie aéronautique sont quelques-uns des thèmes abordés. 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.

c) Autres formations liées au maintien des compétences : 2,3 M€ en AE et en CP

Elles concernent les formations techniques (études de sécurité dans le cadre de la mise à niveau en systèmes de management de la sécurité, habilitation électrique, téléphonie,), les formations propres à l'activité du contrôle aérien (prestations de pilotes écho-radar, testeurs, instructeur), 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 la direction des opérations 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).

4. Dépenses de déplacement : 8,1 M€ en AE et en CP

Elles concernent les déplacements de l'ensemble des personnels de la DSNA.

Pour l'échelon central, les principales destinations à l'étranger (37 % des déplacements) se font en Europe et pour la moitié d'entre elles à Bruxelles. Les destinations région parisienne et Toulouse restent les principales destinations pour la métropole. L'ensemble des déplacements se fait en majorité par avion compte tenu de la durée des missions (1 journée), à l'exception de Bruxelles (train Thalys).

Pour la direction des opérations, 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 mais également dans le cadre du MCO et de la surveillance des équipements techniques répartis sur l'ensemble du territoire.

Pour la DTI, les modes de transport sont l'avion et la voiture de service à partir de Toulouse. Les principales destinations sont la région parisienne, Bruxelles, les CRNA et SNA, 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.). L'activité de la DTI donne lieu à des missions d'expertise ou de R&D pour le compte d'EUROCONTROL ou encore pour la calibration des radiobalises des armées ou de pays étrangers. Ces prestations sont facturées au client sur la base des coûts complets issus de la comptabilité analytique, incluant des frais de déplacements, facturés au coût réel.

Pour l'Outre-mer, 1 M€ en AE et en CP est prévu pour les dépenses de déplacement qui s'effectuent par avion vers la métropole et localement (inter-îles). Compte tenu de l'éloignement de la métropole et de l'éclatement des territoires, notamment en Polynésie, ce poste de dépenses est prépondérant pour ces services.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses se rapportant aux organismes extérieurs sont justifiées au titre des coûts synthétiques transversaux du programme. Elles représentent un montant de **220,2 M€ en AE et en CP**.

La contribution à l'**École nationale de l'aviation civile** correspond aux formations dispensées dans le cadre du maintien des compétences des agents des corps techniques de la navigation aérienne, pour un montant de **1,35 M€ en AE et en CP**.

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

Enfin, **0,03 M€ en AE et en CP** sont affectés pour la participation aux recherches de balises radioélectriques au profit de l'association FNRASEC.

■ CHARGES FINANCIÈRES

2,5 M€ en AE et en CP sont prévus pour les **réparations judiciaires**.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits prévus pour ce poste s'élèvent à **3,4 M€ en AE et en CP** pour la bureautique, la simulation et les véhicules de liaison. Le détail est précisé ci-après :

Domaine	Projet	AE en M€	CP en M€
ATM	Simulation	2 000 000	2 000 000
Total ATM		2 000 000	2 000 000
INFRA	Opérations nationales gérées DSNA/EC	500 000	500 000
	SIG	500 000	500 000
	Véhicules de liaison	400 000	400 000
Total Infra		1 400 000	1 400 000
Total action 1		3 400 000	3 400 000

ACTION N° 02

52,6 %

Exploitation et innovation de la Navigation aérienne

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		278 204 943	278 204 943	24 460 000
Crédits de paiement		284 002 113	284 002 113	24 460 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits relatifs aux achats et services extérieurs s'élèvent à **68,2 M€ en AE et 64,0 M€ en CP**.

Ils se répartissent dans les postes suivants :

Unité de justification	Détail postes	AE en M€	CP en M€
	Télécommunications	25	25
	Maintenance	15	15
	Informatique pour la gestion opérationnelle des équipements	6,3	6,3
	Autres dépenses d'exploitation	2,7	2,7
Total fonctionnement courant (hors immobilier)		49	49
	Fluides	13,2	9

	Entretien des bâtiments	6	6
Total dépenses immobilières		19,2	15
Total général des dépenses de fonctionnement		68,2	64,0

Nota : les coûts intègrent les coûts Outre-Mer qui sont généralement plus élevés qu'en métropole.

Les services d'exploitation : centres en route et ingénierie technique de la navigation aérienne en métropole et outre-mer

L'action concerne **les dépenses de fonctionnement opérationnel** des cinq CRNA (Nord, Est, Sud-Est, Sud-Ouest, Ouest) et du CESNAC. Elle concerne 2 990 agents.

Le montant des dépenses locales d'exploitation est impacté par le caractère opérationnel des CRNA, qui fonctionnent 24h/24 et toute l'année.

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.

L'action supporte également les dépenses de fonctionnement individualisables du service d'information aéronautique (SIA) et des neuf services de navigation aérienne (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).

Pour optimiser et stabiliser l'organisation territoriale en matière de contrôle d'aérodrome et notamment pour adapter le niveau de service au regard du trafic de chaque terrain, la DO se désengage progressivement de certains aérodromes mais dans le même temps, elle doit tenir compte de la décision de la DSAC de fermer certaines de ses délégations territoriales qui assuraient notamment un support logistique aux SNA co-implantés sur les terrains correspondants.

Au global, ces réorganisations concomitantes ne permettent pas de dégager des gains en termes de dépenses de fonctionnement mais répondent à des objectifs de moyen et long terme d'adéquations des ressources.

L'action supporte également les dépenses de fonctionnement de la direction de la technique et de l'innovation - DTI - basée à Toulouse, dont les missions consistent à anticiper la mise en œuvre des futurs concepts opérationnels et technologiques en liens étroits avec les besoins exprimés par la direction des opérations, spécifier les systèmes futurs de la navigation aérienne, acheter et faire développer, déployer et maintenir en conditions opérationnelles les équipements techniques (réalisés par les industriels du secteur).

Enfin, l'action intègre les dépenses relatives à l'activité des trois services de la navigation aérienne des Antilles Guyane, de l'Océan Indien et de Saint-Pierre et Miquelon et des trois services de l'aviation civile situés en Polynésie française, en Nouvelle Calédonie et à Wallis et Futuna. 500 agents sont concernés.

a- Dépenses de fonctionnement courant hors immobilier : 48,8 M€ en AE et en CP

Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

- 25 M€ en AE et en CP pour **les dépenses detélécommunications** :
 - . Les lignes non spécialisées représentent près de 2 500 postes fixes ;
 - . 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. Afin de permettre la migration, en toute sécurité, vers un nouveau système technique, deux marchés de fourniture sont en cours, depuis 2010 et jusqu'à fin 2015 ; elles permettent également de 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 communications téléphoniques de bureau ;
 - . La location de lignes téléphoniques spécialisées pour la desserte des aéroports.
- 15 M€ en AE et en CP sont prévus pour **les dépenses de maintenance** principalement 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.) mais également des autocommutateurs, des photocopieurs, l'entretien et la réparation des matériels divers et des véhicules.

Cela concerne notamment :

- . le maintien en condition opérationnelle des logiciels des centres en route ;
- . la maintenance des logiciels opérationnels utilisés dans les approches ;
- . l'utilisation de l'avion Beech 200 pour la surveillance et le calibrage des aides radioélectriques isolés (VOR et ILS) ;
- . les matériels utilisés par la DTI pour ses besoins d'ingénierie et, d'autre part, les contrats de maintien en condition opérationnelle et réglementaires des matériels.

- 6,3 M€ en AE et en CP sont prévus pour **les dépenses informatiques**. Cela englobe :

- . les dépenses des terminaux (environ 1 200) et les imprimantes et périphériques divers associés ;
- . 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 ;
- . la maintenance des logiciels et progiciels informatiques utilisés par la DTI pour les développements de systèmes opérationnels (Oracle, Ilog, IBM, Télélogic, etc.), les contrats de maintenance des logiciels et systèmes informatiques non individualisables par centre opérationnel, l'info gérance système et l'info gérance génie logiciel.

- 2,7 M€ en AE et en CP sont prévus pour **les autres dépenses d'exploitation**. Ce poste englobe les prestations de service, fournitures d'entretien et de petits équipements, fournitures administratives, abonnements, documentation, prestations de services en matière d'entretien des véhicules, études, travaux d'impression, dépenses de communication, taxes douanières sur les expéditions de colis.

b- Dépenses immobilières : 19,2 M€ en AE et 15 M€ en CP

Ces dépenses recouvrent les domaines suivants :

- 13,2 M€ en AE et 9 M€ en CP pour les **fluides**. Les dépenses de fluide sont composées de l'électricité, du fioul, de l'eau et des carburants nécessaires pour la fourniture du service de navigation aérienne. Le montant des AE est supérieur à celui des CP du fait de la conclusion d'un accord-cadre de fourniture d'électricité conclu par le MEDDE sur la période 2015-2017.

- 6 M€ en AE et en CP pour **l'entretien des bâtiments**.

Les bâtiments sont propriété de l'État et leur état général est satisfaisant, même si les 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 partagé dans le cas de sites regroupant plusieurs services.

Par ailleurs, le parc immobilier des SNA, se caractérise par sa dispersion géographique et par son imbrication avec les DSAC/IR.

Les autres dépenses immobilières sont constituées par les prestations de nettoyage et d'entretien des espaces verts (il s'agit pour l'essentiel d'entretenir des terrains sur lesquels sont positionnés des matériels techniques afin que la végétation ne viennent pas perturber leur fonctionnement), par des prestations de gardiennage et de maintenance des bâtiments (ascenseurs, onduleurs, extincteurs, autocommutateurs, climatisation/chauffage, portes automatiques et divers). Les bâtiments sont propriété de l'État et leur état doit permettre d'accueillir dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de travail les services de la navigation aérienne ainsi que le déploiement des systèmes techniques.

Les dépenses de fluides, essentiellement nécessaires pour la fourniture du service de navigation aérienne, concernent l'électricité, le fioul, le gaz, l'eau mais aussi pour une petite part les carburants.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits prévus pour ce poste s'élèvent à **210 M€ en AE et 220 M€ en CP**. Par domaines, ils se répartissent comme suit :

a- Domaine AIS :

	Projet	AE en M€	CP en M€
	NOPIA	0,80	0,70
	Relevés d'obstacles Etod	0,60	0,60
Total AIS		1,4	1,3

Les opérations de ce domaine participent à la modernisation des outils nécessaires pour la mise à disposition de l'information aéronautique aux usagers.

b- Domaine ATM :

	Projet	AE en M€	CP en M€
	4-FLIGHT	60,00	71,00
	COFLIGHT	8,00	11,54
	DATA LINK	1,00	1,00
	ERATO	0	0
	AMAN	1,00	0,00
	Evolutions systèmes ATM opérationnels	7,00	7,00
	MCOR systèmes ATM opérationnels	17,00	12,00
	Facteurs humains - Performances	0,25	0,25
	Filets de sauvegarde et outils sécurité	0,25	0,25
	CDM	2,00	3,00
	SESAR	0,00	1,00
	SYSAT+ Vigie	3,00	2,00
	Modernisation SUR/ATM Outre-Mer	3,00	3,00
Total ATM		102,5	112,04

Ce domaine regroupe les grands programmes et projets participant au renouvellement de système ATM de la DSNA, ainsi que les dépenses liées au maintien et à l'évolution des systèmes actuels en attendant que les futurs systèmes soient opérationnels.

c- Domaine CNS :

	Projet	AE en M€	CP en M€
	Chaîne radio-téléphone commune du FAB/EC	3,90	9,00
	Modernisation des stations Air/Sol	5,00	7,00

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

	Surveillance	9,00	5,90
	ASMGCS niveau 2	1,00	2,12
	Calibration aides-radio	2,00	1,40
	Communications vocales	5,00	7,00
	GNSS et RNAV	0,15	0,10
	Maintenance des matériels opérationnels	7,00	5,00
	Mode S	1,00	1,16
	Renouvellement ILS/DME	2,00	2,45
	Renouvellement VOR/DME	2,50	1,81
	RWSL à CDG	0,00	0,00
	Télécommunications et réseaux	10,00	8,00
	CSSIP-DIGIVOI	5,00	2,80
	Total CNS	53,55	53,74

Les postes importants de ce domaine concernent d'une part les projets de modernisation CNS : le programme CSSIP et le renouvellement de la chaîne radio des centres de contrôle en –route (chaîne radio téléphone du FABEC) d'autre part les dépenses de maintien en conditions opérationnelles et de renouvellement des réseaux et équipements de télécommunications et de navigation actuels.

d- Domaine INFRA :

Projet	AE en M€	CP en M€
Equipements hors projets majeurs	1,00	1,14
Extension CRNA E	3,00	1,00
Extension CRNA O	0,00	0,60
Extension BT Le Bourget	0,00	1,20
GC 4-FLIGHT	1,90	1,50
Implémentation catalogue espace	1,00	1,00
BT Lille	2,50	0,50
Energie - Détection incendie	4,15	4,15
Installations hors projets majeurs	2,00	2,00
Locaux Lyon	0,00	0,10
Locaux Nantes	0,00	1,60
NBT Beauvais	2,00	2,70
NBT Marseille	4,00	0,80
NBT Pau	2,00	3,00
NBT Strasbourg	1,00	0,55

	NDDL	1,00	3,00
	Nouvelle Tour Châteauroux	0,30	0,00
	Nouvelle tour Figari	0,00	0,40
	NT + NBT Lyon	1,00	1,98
	Opérations non majeures des UO de la DO	13,00	13,30
	Qualité - Sécurité	0,80	0,80
	Réhabilitation CANA	0,70	0,50
	Supervision	1,00	1,00
	Support centres	2,00	2,00
	Support DTI	3,00	3,50
	Vigie Orly	0,50	1,40
	Vigie Toulouse	1,70	0,20
	Bâtiment direction La Tontouta	0,00	0,50
	EGR, équipement et installations SAC SEAC	3,00	2,50
	Total INFRA	52,55	52,92

Ce domaine regroupe :

- d'une part l'ensemble des opérations de génie civil pour moderniser les infrastructures des services de contrôle (bloc technique, centre en route et tour de contrôle..) : Tandis que certains chantiers se terminent tels que l'extension du CRNA/O, le Nouveau Bloc Technique de Strasbourg, d'autres chantiers importants sont en cours comme les Nouveau Bloc Technique Pau et Beauvais, la rénovation de la vigie de Figari et du bloc technique de Lille. Cette phase de modernisation se poursuit avec le lancement des chantiers relatifs à la construction d'un nouveau bloc technique à Marseille et d'une nouvelle tour à Lyon. Le projet de construction du bloc technique de l'aéroport Notre Dame des Landes et de sa tour est mis en attente de décisions gouvernementales; néanmoins la DSNA maintient un niveau de ressources suffisant pour relancer les études si besoin;
- d'autre part, les opérations de support et de maintien en conditions opérationnelles de ces bâtiments en métropole et outre-mer.

PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

MINISTRE CONCERNÉE : SÉGOLÈNE ROYAL, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	110
Objectifs et indicateurs de performance	115
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	121
Justification au premier euro	126

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. Ces exigences réglementaires reprennent les normes de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sont, pour la plupart, d'origine communautaire. La stratégie du programme, pour 2016, s'inscrit dans un cadre européen marqué par des évolutions fortes.

Les efforts en matière de sécurité et de sûreté sont aussi menés par les aéroports qui perçoivent, à cette fin, la taxe d'aéroport (920 M€ en 2014) acquittée par les compagnies aériennes. Compte tenu de la progression des coûts de sécurité et de sûreté, notamment du fait des exigences accrues de la part des autorités européennes, une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) afin de définir des pistes d'optimisation des dépenses des aéroports. En application des recommandations du CGEDD, les deux mesures suivantes ont, notamment, été retenues pour renforcer la maîtrise des coûts :

- la création d'un guide des bonnes pratiques de la profession qui fera référence pour la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- l'introduction de dispositions permettant des contrôles sur pièces et sur place visant à mesurer l'adéquation des moyens prévus par l'exploitant d'aérodrome avec la réglementation, et, le cas échéant, à redresser les coûts déclarés."

Évolutions européennes

La DGAC s'emploie à construire le Ciel unique européen et à franchir les étapes majeures dans sa mise en œuvre. Le traité FABEC, signé le 2 décembre 2010 entre les autorités civiles et militaires de France, d'Allemagne, de Suisse, de Belgique, des Pays Bas et du Luxembourg et entré en vigueur le 1^{er} juin 2013, prévoit à terme la gestion commune des espaces aériens sur la base des flux de trafic et non plus des frontières nationales. Des gains sont attendus en termes de sécurité, de capacité, de performance environnementale et d'efficacité économique.

Les travaux des diverses instances de travail et des prestataires de services de navigation aérienne concernés progressent correctement, notamment en ce qui concerne les projets d'espace aérien. A cet égard, un premier projet concernera la France en 2016 après les consultations environnementales menées en 2015.

En 2014, la DGAC a établi, avec ses partenaires, le plan de performance 2015-2019 du FABEC. Dans ce contexte, le premier semestre de l'année 2015 a été consacré à la deuxième étape de dialogue avec la Commission européenne, laquelle a, notamment, demandé une révision des objectifs de coûts unitaires fixés. Conformément aux règlements européens, le processus de dialogue peut s'étendre jusqu'à février 2016.

Enfin, au cours de la période de référence 2015-2019, les performances de sécurité, de capacité et d'environnement de la navigation aérienne française et du FABEC seront confrontées aux objectifs du plan de performance FABEC comme à ceux adoptés au niveau européen en mars 2014. Les taux unitaires annuels des redevances de navigation aérienne découleront directement des objectifs de coûts unitaires annuels fixés à l'avance dans le plan, par addition des mécanismes correcteurs d'ampleur limitée. Enfin, pour la première fois, un système d'incitations économiques sera appliqué au cours de cette période de référence, sur les niveaux de performance des indicateurs de capacité, en-route et terminale, des services de navigation aérienne.

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

· **sur le plan de la sécurité**

L'année 2016 verra se poursuivre la mise en œuvre progressive du cadre réglementaire européen sur les différents domaines où il n'est pas encore totalement déployé, et qui conduit à un niveau d'exigences supérieur tant pour les organismes ou entreprises concernés que pour la Direction de la Sécurité de Aviation Civile (DSAC), l'autorité en charge de les faire appliquer en France. Cette transition demande un effort significatif d'appropriation des nouveaux référentiels réglementaires, de définition d'une doctrine d'interprétation, de production de documents d'aide à la mise en œuvre (manuel méthodologique pour la DSAC, guides de mise en œuvre pour les opérateurs...) et d'accompagnement des organismes afin de les aider dans le processus de mise en conformité.

Ainsi, les règles propres aux opérations aériennes non commerciales ou encore aux activités de travail aérien (photographie aérienne, treuillage, etc..), jusqu'ici opérées dans un cadre réglementaire national, devront être conformes au règlement européen « AIR OPS » de façon progressive entre 2016 et 2017.

De même, la certification des aéroports aux nouvelles normes européennes se poursuivra progressivement d'ici le 31 décembre 2017. Ainsi, 56 aéroports sont concernés sur le territoire français. Après la certification d'une dizaine d'entre eux en 2015, celle des suivants interviendra en 2016 et 2017.

Par ailleurs, la DSAC continuera d'assurer son rôle permanent de surveillance sur les domaines déjà sous référentiels européen (Transport aérien commercial, Licence et formation du personnel navigant, Contrôle du trafic aérien, Navigabilité et entretien des aéronefs) en étant, pour cela, et comme toutes les autres autorités européennes de sécurité aérienne, soumise à des audits réguliers de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA). Elle devra en 2016 commencer à déployer de nouvelles approches de la surveillance basées sur l'analyse des risques et, non plus, sur la seule vérification de conformité réglementaire, conformément aux orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Ces approches ont pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace car plus ciblée sur les points clés posant problème. Ces nouvelles approches testées sur des cas particuliers en 2015, supposent, toutefois, une forte évolution des compétences des agents chargés de la surveillance.

En outre, la DSAC poursuivra son action de promotion de la sécurité conformément aux orientations de son plan stratégique pour la sécurité « Horizon 2018 ».

Elle poursuivra une activité internationale soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'EASA ou de l'OACI, de la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous pilotage EASA ou OACI pour la sécurité aérienne sous celui de la Commission européenne s'agissant du domaine de la sûreté) ou encore de l'action en sous-traitance de l'EASA pour la production de tâches touchant à la navigabilité.

En matière réglementaire, la DSAC participera activement à l'évolution prévue du règlement de base 2008/216 qui fixe les responsabilités respectives de l'Agence européenne et des autorités de l'aviation civile des États Membres et dont les discussions en trilogue sont programmées en 2016.

Dans un contexte de ressources contraintes, la DSAC poursuivra sa démarche de professionnalisation et d'efficacité, avec un travail particulier sur les compétences et la formation requise pour ses agents, sur ses processus de fonctionnement internes ainsi que sur les outils, notamment, les systèmes d'information mis à disposition de ses agents pour l'exercice de leurs métiers. Elle devra également travailler sur l'attractivité de ses métiers en les faisant mieux connaître au sein de la DGAC et auprès des corps techniques de la fonction publique qui l'alimentent.

En matière d'accidents et d'incidents de l'aviation civile, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité civile (BEA) continuera, pour sa part, à contribuer à la sécurité aérienne, conformément au règlement européen n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010. D'une part, par la réalisation de sa mission de détermination des causes et circonstances des accidents et incidents et, d'autre part, par la définition des moyens de leur prévention, notamment, et s'il y a lieu, en établissant des recommandations de sécurité.

Cette mission se poursuivra, également, par la coopération internationale du BEA en qualité de représentant accrédité, dans le cadre d'enquêtes de sécurité ouvertes par un organisme international. Cette coopération, majeure en termes de nombre d'enquêtes, résulte, principalement, des succès commerciaux de l'industrie aéronautique nationale.

Le BEA consolidera, par ailleurs, ses relations avec les services de l'État et ses homologues étrangers, notamment par le biais de protocole d'accord ou d'actions de formation.

Enfin, il poursuivra la modernisation de ses procédures tout en veillant à maintenir le haut niveau de technicité de ses agents et répondra ainsi aux contraintes de rationalisation des ressources.

sur le plan de la sûreté

Le plan d'action de la sous-direction de la sûreté et de la défense pour 2015 aura permis de stabiliser la doctrine nationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile : des principes fondamentaux forts et exigeants auront été dégagés et diffusés dans un document signé du directeur général de l'aviation civile, représentant l'autorité compétente française. Dans le même temps, la réglementation nationale aura été mise, de façon continue, en cohérence avec les évolutions de la réglementation européenne.

En application du document de stratégie internationale remis à jour, cette sous-direction aura confirmé sa présence et son action au sein des enceintes internationales traitant de sûreté afin de faire prévaloir, chaque fois que possible, les positions françaises articulées autour de la doctrine ci-dessus évoquée.

En termes d'innovations, le projet VISION SURETE aura largement progressé, permettant de tester plusieurs configurations d'inspection filtrage sur au moins quatre aéroports différents, en liaison étroite avec d'autres expérimentations internationales. De même, les projets « laboratoire de Biscarosse » (pour le test des équipements de détection des explosifs artisanaux), STITCH (développé pour la gestion et la délivrance des habilitations et titres de circulation aéroportuaire) et Évaluation du comportement des personnes auront progressé de façon nominale afin d'être pleinement opérationnels en 2016.

La capacité nouvelle de la DGAC en termes d'analyse du risque aura été affinée et aura permis l'émission d'aides à la décision, de bulletins ou de flash d'information et d'analyse plus complètes, notamment de vulnérabilité d'aéroports étrangers.

En 2016, la politique d'influence française dans les enceintes internationales, où se prépare l'avenir de la sûreté de l'aviation civile, sera maintenue et, si possible, développée. Une attention toute particulière continuera à être exercée sur les évolutions réglementaires. Celles-ci devront être, à tout moment, cohérentes avec les évolutions réglementaires européennes et éviter l'exigence de mise en œuvre de mesure plus strictes, sauf à ce qu'elles soient motivées par des raisons majeures liées à la sécurité nationale ou à la nécessité de combler une déficience de la réglementation européenne.

Cette année verra la mise en service du laboratoire de Biscarosse, le déploiement des badges STITCH et des CMC sécurisés. Les premières conclusions opérationnelles issues de VISION SURETE seront proposées en fin d'année ou au début de 2017.

En parfaite collaboration avec les directions concernées du ministère des affaires étrangères et du ministère de l'intérieur, mais aussi avec les partenaires privilégiés, tels que les États-Unis et la Grande-Bretagne, les visites d'aéroports étrangers dans le cadre des missions « vols entrants » et les actions d'assistance et de coopération dans le cadre de la prévention du risque MANPADS seront, si possible, amplifiées.

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

Il s'agit de favoriser un modèle de développement du transport aérien conforme aux principes de la transition énergétique et écologique où le transport aérien limite ses nuisances, ce qui inclut la réduction des nuisances sonores subies par les riverains, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la baisse de la pollution de l'air autour des aéroports. Pour atteindre cet objectif, le programme porte des actions réglementaires et de régulation, des mesures opérationnelles, mais aussi de recherche en construction aéronautique et de soutien aux efforts internationaux de lutte contre le changement climatique.

Ainsi, en 2016, la DGAC travaillera à l'amélioration du dispositif de réduction des nuisances sonores, en particulier la nuit, en s'appuyant sur les conclusions du groupe de travail mené par le préfet de région Ile-de-France en 2015. L'optimisation du dispositif d'aide à l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports sera poursuivie, notamment au moyen du maintien d'une programmation de l'aide sur les aéroports pour lesquels les ressources sont insuffisantes au regard des besoins et de l'ajustement des tarifs en fonction des besoins des aéroports.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, la DGAC mettra en œuvre les mesures décidées dans le cadre du Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) ainsi que les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

En matière de développement durable des territoires autour des aéroports, l'administration veillera à améliorer la concertation locale entre parties prenantes pour apporter des réponses aux nuisances environnementales, compatibles avec le développement de l'activité.

Concernant le changement climatique, la DGAC s'attachera à poursuivre la mise en œuvre de la directive communautaire 2008/101 intégrant les activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (European Trading Scheme – ETS) telle que modifiée en 2014. En outre, elle contribuera activement aux activités de l'OACI en particulier sur le mécanisme mondial basé sur le marché (en anglais Global MBM ou G-MBM) et sur l'élaboration d'un nouveau standard sur les émissions CO₂ des avions. Elle participera activement à la réunion triennale du comité CAEP (committee on aviation environmental protection) ainsi qu'à la préparation de la 39^{ème} assemblée de l'OACI sur les sujets environnementaux.

En matière d'aviation légère, la DGAC poursuivra la classification des avions en différentes catégories selon le niveau de bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol (CALIPSO).

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

L'année 2016 verra se poursuivre la mission de régulateur que la DTA tient de la transposition de la directive européenne 2009-12 CE relative aux redevances aéroportuaires qui a fait d'elle l'Autorité de Supervision Indépendante (ASI) de ces redevances. Dans un contexte difficile pour les compagnies aériennes, l'ASI veillera particulièrement, conformément à la mission que lui confient les textes, à un partage équitable de la valeur entre aéroports et transporteurs en étant attentive à la modération des redevances payées par les compagnies au même titre qu'à la qualité du service public rendu ou à une juste rémunération des exploitants. En 2016, entrera en vigueur le troisième contrat de régulation économique entre l'État et Aéroports de Paris, outil de régulation pluriannuel qui couvrira la période 2016-2020.

Plus généralement, la DTA sera attentive à une rigoureuse justification des investissements prévus par les exploitants d'aéroport afin que ceux-ci soient ajustés au mieux des prévisions de croissance de trafic.

En ce qui concerne les transporteurs aériens, la DGAC veillera, 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.

En 2016, la DGAC continuera à assurer la présidence de la négociation d'une convention collective spécifique aux pilotes et poursuivra la médiation des conventions collectives des personnels sols et hélicoptères. Elle assurera sa part dans l'exercice de codification du code des transports et poursuivra la recherche de mesures de simplification et l'adoption d'un guide de bonnes pratiques en matière de sûreté.

La direction assumera son rôle majeur dans la protection des passagers aériens en veillant à l'application de leurs droits. Elle mettra en œuvre les dispositions nouvelles des règlements 261/2004 relatifs aux annulations, retards et refus d'embarquement et 2027/97 concernant la responsabilité des transporteurs, si ceux-ci sont bien adoptés en 2015.

Au cours de l'année 2016, la DTA analysera les évolutions économiques du secteur et contribuera à l'élaboration de propositions, en liaison avec le Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) qui sera réunira deux fois en formations plénières, auxquelles il faut ajouter les groupes de travail. Un colloque sur les conditions de développement de l'offre

aéroportuaire au niveau territorial sera organisé sous l'égide du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile. L'observatoire de la concurrence sera élargi et présenté dans le cadre d'un séminaire européen.

La direction des transports aériens (DTA) impulsera la mise en place d'un pôle français de recherche sur l'économie du transport aérien, partenaire de l'État et du secteur.

Elle poursuivra la fourniture de données de référence disponibles sur internet : bulletin mensuel de trafic « tendanCiel », indices des prix du transport aérien de passagers, données sur la ponctualité pour l'Autorité de qualité de service dans les transports (AQST), émissions CO₂ pour l'éco-évaluateur, résultats des enquêtes auprès des passagers dont une valorisation sera renforcée, en lien avec les attentes de la profession.

Elle développera également son système statistique dans le but d'améliorer la connexion avec les bases de programmes de vols et d'approfondir la connaissance des causes de retard. Elle s'attachera à développer une politique d'ouverture des données compatible avec les contraintes du secret commercial.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile
INDICATEUR 1.1	Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés
INDICATEUR 1.2	Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles
INDICATEUR 1.3	Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats
OBJECTIF 2	Limiter les impacts environnementaux du transport aérien
INDICATEUR 2.1	Respect de la réglementation environnementale

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 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 les contrôles effectués sur les compagnies étrangères ;
3. en augmentant 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 tendre vers « une copie sans faute » lors des audits programmés, préalables au renouvellement d'agrément ou d'autorisations, auxquels elles doivent se préparer.

Pour atteindre cet objectif, les actions doivent être perçues par les entreprises comme s'inscrivant dans un programme cohérent, continu (*via* des rendez-vous réguliers 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 appropriées, fondées 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.

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. Ces contrôles SAFA sont principalement effectués par sondage.

Les leviers d'action sont :

- 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).

3/ Renforcer l'efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

Conformément au règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil, les enquêtes techniques de sécurité déterminent les causes et circonstances des accidents ou des incidents graves d'aviation civile et, s'il y a lieu, établissent des recommandations de sécurité pour empêcher leur répétition.

Ces enquêtes, indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative, ne visent nullement la détermination de fautes ou responsabilités.

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, l'organisme français d'enquête de sécurité, communique sur l'avancement de l'enquête et rend public le rapport d'accident ou d'incident grave final, dans les meilleurs délais, et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident ou de l'incident grave. Par ailleurs, des recommandations portant sur des mesures préventives jugées nécessaires afin de renforcer la sécurité aérienne peuvent être formulées aux autorités concernées.

Il s'agit donc de rendre compte de l'efficacité de l'autorité d'enquête qu'est le BEA, tant au regard de sa capacité à clôturer dans le délai prescrit ses enquêtes de sécurité que de son niveau d'influence sur le fonctionnement du système global de la sécurité aérienne.

INDICATEUR 1.1

Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	93	91	>=90	>90	>90	95
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	2,2	1,1	<2	<2	<2	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	93	92	95	95	95	95

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

Cet indicateur permet le suivi du plan de surveillance des organismes surveillés tel qu'il est élaboré par les directions techniques en début d'année.

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

Cet indicateur permet de suivre le nombre d'écarts significatifs constatés lors d'actions de contrôle par organisme. Il est la consolidation de sous indicateurs par domaine d'activité (navigabilité et opérations, navigation aérienne, aéroports et sûreté, personnels navigants). 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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

Cet indicateur mesure la réalisation des engagements de la DGAC en matière de surveillance auprès des organismes concernés. En début d'année, un programme de surveillance leur est envoyé. L'objectif est de s'assurer de la bonne réalisation des engagements pris et d'analyser les retards ou annulations éventuels.

En 2016, comme ça avait été le cas en 2015, il est prévu de maintenir une cible >90%, compte tenu de la réorganisation territoriale de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC).

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

L'indicateur retenu pour donner une mesure de l'efficacité de l'ensemble des actions de contrôle est le nombre moyen d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté, sur une base programmée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. 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 2016 est de moins de 2 écarts par entreprise en moyenne pour l'ensemble des domaines.

Pourcentage des rapports d'audits émis moins de 45 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. Afin d'assurer la qualité de nos rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire, le taux d'envoi des rapports est maintenu à 95%.

INDICATEUR 1.2

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés (a)/(b)	%	41	37	40	40	40	40
Contrôles ciblés (a)	nombre	1006	787	-	-	-	-
Total des contrôles (b)	nombre	2467	2148	-	-	-	-

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Les contrôles ciblés sont ceux effectués soit à la suite d'une demande spécifique de la direction de la DSAC soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC a émis un « avis général d'attention soutenue ».

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les contrôles SAFA ont été renforcés depuis 2006. Leur nombre et la proportion de contrôles ciblés sont jugés aujourd'hui satisfaisants au regard des pratiques des pays voisins. L'objectif est donc de maintenir une proportion de contrôles ciblés de 40% pour 2016 et 2017.

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	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	66	47	70	70	70	70

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Taux de prise en compte des recommandations de sécurité	%	94	94	90	90	90	90

Précisions méthodologiques

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

Part des enquêtes clôturées dans le délai de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident grave

Source des données : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

Mode de calcul : Depuis le PAP 2012, la base de calcul du sous-indicateur porte sur tous les événements de l'année n-1. Le sous indicateur de l'année n est ainsi le rapport entre le nombre d'enquêtes ouvertes durant l'année n-1 et clôturées en moins d'un an (au numérateur) et le nombre total d'enquêtes ouvertes durant l'année n-1 (au dénominateur).

Taux de prise en compte des recommandations de sécurité

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

Mode de calcul : Le sous-indicateur indique le rapport entre le nombre de recommandations émises par le BEA au cours de l'année n-1 et prises en compte par leurs destinataires au cours des années n-1 et n (au numérateur) et le nombre de recommandations émises par le BEA au cours de l'année n-1. A partir de l'année 2016, la précision de ce calcul sera améliorée en affectant d'un coefficient inférieur à 1 les recommandations qui ne sont que partiellement prises en compte par leur destinataire.

Les recommandations de sécurité sont émises par le BEA à l'intention des acteurs nationaux (DGAC, constructeurs, exploitants, formateurs, autorités d'Etats autres que la France) ou internationaux (OACI, AESA) concernés par la sécurité aérienne, à propos d'événements déterminés et soumis à l'enquête du BEA. Les recommandations qui sont prises en considération par leur destinataire sont celles qui ont donné lieu de leur part à des réponses écrites ne concluant pas à leur rejet ou confirmant l'adoption de mesures d'application de ces recommandations.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Part des enquêtes clôturées dans le délai de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident grave

Le sous-indicateur répond aux objectifs internationaux applicables à la conduite des enquêtes de sécurité. Toutefois, ce sous-indicateur ne distingue pas les enquêtes en fonction de leur complexité.

Ainsi, les accidents de transport public réclament au moins deux ans d'enquête. Néanmoins, la plupart des enquêtes conduites par le BEA concerne des accidents d'aviation générale ou de travail aérien et celles-ci peuvent être réalisées dans le délai prescrit par la réglementation européenne.

Il convient de signaler que, pour les accidents de transport public pour lesquels la clôture de l'enquête ne peut intervenir dans les 12 mois, le BEA veille à produire à la date anniversaire de l'événement un rapport d'étape sur les premiers résultats en sa possession.

Enfin, cet indicateur ne mesure pas la performance du BEA dans son activité de contribution à des enquêtes conduites par des organismes étrangers, domaine qui constitue une part croissante de son activité globale. Pour l'ensemble de ces raisons, une cible à 100% ne peut être fixée.

La baisse de résultat observée en 2014 sur cet indicateur est due au démarrage d'une nouvelle méthodologie d'enquête visant à améliorer la qualité des analyses et à réduire leur variabilité. Ceci conduit une certaine prudence dans la prévision 2016 et la cible 2017 toutes deux fixées à 70%.

Taux de prise en compte des recommandations de sécurité

Le sous-indicateur permet de mesurer l'impact des propositions du BEA et la qualité de ses analyses dans le contexte d'une activité de plus en plus sûre. Il concrétise la compétence et la crédibilité nationale et internationale du BEA pour améliorer encore la sécurité aérienne. Néanmoins, il convient de noter que les actions entreprises par les organismes internationaux, non seulement sur le plan européen mais aussi sur le plan mondial peuvent nécessiter plusieurs années.

Le résultat des années passées dépassait la valeur cible. Cependant, le raffinement de calcul introduit à partir de 2016 en affectant d'un coefficient modérateur les recommandations qui ne sont que partiellement prises en compte devrait conduire à une légère baisse du résultat de calcul de l'indicateur. En conséquence, la cible est maintenue à 90%.

OBJECTIF N° 2**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.

L'indicateur retenu, intitulé « Efficacité de la réglementation environnementale », se décompose en deux sous-indicateurs :

- nombre d'infractions sanctionnées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)
- taux de vols réalisés sur les plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores.

Il permet de disposer d'un outil de pilotage performant et continu de qualité de la réglementation environnementale.

INDICATEUR 2.1**Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2013 Réalisation	2014 Réalisation	2015 Prévision PAP 2015	2015 Prévision actualisée	2016 Prévision	2017 Cible
Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA	nombre	411	290	<=500	<=500	<=500	<=500
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	92,3	92,5	>=87	>=87	>=89	>=90

Précisions méthodologiques

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

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA concernent le non-respect des arrêtés 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 des fonctionnaires de la DGAC habilités et, dans certains cas, des officiers de gendarmerie du transport aérien.

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

Il est calculé sur les aéroports assujettis à la Taxe sur les nuisances sonores aériennes et prend en compte les vols réalisés par les avions classés dans le groupe acoustique le plus performant pour la TNSA. Il tient compte de l'ensemble des mouvements réalisés par les avions les moins bruyants, y compris les avions de faible capacité et les avions à hélices.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA**

L'augmentation des contraintes environnementales sur les aéroports (arrêté Bâle-Mulhouse en 2013, entrée en vigueur de dispositions plus sévères à Paris Charles-de-Gaulle et à Toulouse en 2014 et 2013, respectivement, réglementation de l'utilisation des APU) conjuguée à l'augmentation prévisible du trafic dans les prochaines années laissent supposer une augmentation des manquements à la réglementation environnementale.

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

Ce sous-indicateur complète le précédent en mesurant l'impact de la réglementation environnementale sur le rythme de modernisation des flottes.

Les mesures environnementales déployées sur les aéroports (restrictions d'accès, taux des taxes et des redevances défavorables aux aéronefs les moins performants) devraient continuer à inciter à la modernisation des flottes fréquentant les aéroports français, ce qui justifie l'augmentation de la prévision 2016 et de la cible de ce sous-indicateur.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2016 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2016 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Développement durable et régulation	9 518 824	7 615 824	17 134 648	60 000
02 – Surveillance et certification	20 082 528	4 281 475	24 364 003	1 390 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 356 686	548 432	2 905 118	
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	31 958 038	12 445 731	44 403 769	1 450 000

2016 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions FDC et ADP
01 – Développement durable et régulation	9 420 027	7 615 824	17 035 851	60 000
02 – Surveillance et certification	19 826 218	4 281 475	24 107 693	1 390 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	2 356 686	548 432	2 905 118	
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	31 602 931	12 445 731	44 048 662	1 450 000

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2016 / PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Développement durable et régulation

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	1 717 000	1 717 000	1 787 880	1 787 880
Services extérieurs	498 832	498 832	495 965	495 965
Autres services extérieurs	3 908 500	3 908 500	3 916 797	3 818 000
Autres charges de gestion courante	3 385 900	3 385 900	3 318 182	3 318 182
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	9 510 232	9 510 232	9 518 824	9 420 027
FDC et ADP prévus	100 000	100 000	50 000	50 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	9 610 232	9 610 232	9 568 824	9 470 027

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	7 615 824	7 615 824	7 615 824	7 615 824
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	7 615 824	7 615 824	7 615 824	7 615 824
FDC et ADP prévus	10 000	10 000	10 000	10 000
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	7 625 824	7 625 824	7 625 824	7 625 824

ACTION n° 02 : Surveillance et certification

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	4 537 343	4 488 343	4 143 513	3 887 403
Services extérieurs	3 359 769	3 376 769	3 197 288	3 207 288
Autres services extérieurs	12 231 374	12 263 374	12 290 727	12 280 527
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	369 900	369 900	385 000	385 000
Charges exceptionnelles	110 000	110 000	66 000	66 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	20 608 386	20 608 386	20 082 528	19 826 218
FDC et ADP prévus	8 170 000	8 170 000	1 310 000	1 310 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	28 778 386	28 778 386	21 392 528	21 136 218

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	4 281 475	4 281 475	4 281 475	4 281 475
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	4 281 475	4 281 475	4 281 475	4 281 475
FDC et ADP prévus	60 000	60 000	80 000	80 000
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	4 341 475	4 341 475	4 361 475	4 361 475

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

ACTION n° 04 : Enquêtes de sécurité aérienne
SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats	431 353	431 353	430 796	430 796
Services extérieurs	350 000	350 000	333 393	333 393
Autres services extérieurs	1 582 428	1 582 428	1 551 497	1 551 497
Autres charges de gestion courante	35 000	35 000	40 000	40 000
Charges exceptionnelles	6 000	6 000	1 000	1 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	2 404 781	2 404 781	2 356 686	2 356 686
FDC et ADP prévus				
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	2 404 781	2 404 781	2 356 686	2 356 686

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	LFI 2015		PLF 2016	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations	548 432	548 432	548 432	548 432
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	548 432	548 432	548 432	548 432
FDC et ADP prévus				
Total hors variation du fonds de roulement, y.c. FDC et ADP	548 432	548 432	548 432	548 432

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Achats	6 685 696	6 362 189	6 636 696	6 106 079
Services extérieurs	4 208 601	4 026 646	4 225 601	4 036 646
Autres services extérieurs	17 722 302	17 759 021	17 754 302	17 650 024
Impôts, taxes et versements assimilés hors impôts, taxes et versements sur rémunération	369 900	385 000	369 900	385 000
Autres charges de gestion courante	3 420 900	3 358 182	3 420 900	3 358 182
Charges exceptionnelles	116 000	67 000	116 000	67 000
Total hors résultat d'exploitation et hors FDC et ADP	32 523 399	31 958 038	32 523 399	31 602 931
FDC et ADP prévus	8 270 000	1 360 000	8 270 000	1 360 000
Total hors résultat d'exploitation y.c. FDC et ADP	40 793 399	33 318 038	40 793 399	32 962 931

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2015	Demandées pour 2016	Ouverts en LFI pour 2015	Demandés pour 2016
Acquisition d'immobilisations	12 445 731	12 445 731	12 445 731	12 445 731
Total hors variation du fonds de roulement et hors FDC et ADP	12 445 731	12 445 731	12 445 731	12 445 731
FDC et ADP prévus	70 000	90 000	70 000	90 000
Total hors variation du fonds de roulement y.c. FDC et ADP	12 515 731	12 535 731	12 515 731	12 535 731

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | 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 – Développement durable et régulation		17 134 648	17 134 648		17 035 851	17 035 851
02 – Surveillance et certification		24 364 003	24 364 003		24 107 693	24 107 693
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 905 118	2 905 118		2 905 118	2 905 118
Total hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		44 403 769	44 403 769		44 048 662	44 048 662

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2015

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 (RAP 2014)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2014 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2014	AE LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	CP LFI 2015 + reports 2014 vers 2015 + prévision de FDC et ADP + décret n°2015-402 du 9 avril 2015 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance + décret n°2015-639 du 9 juin 2015 portant annulation de crédits	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015
13 776 118		56 629 875	53 309 130	7 766 857

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP au-delà de 2018
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2015	CP demandés sur AE antérieures à 2016 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP 2018 sur AE antérieures à 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE antérieures à 2016
7 766 857	6 399 235 0	1 342 364	12 875	12 383
AE nouvelles pour 2016 AE PLF / AEFDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2016 CP PLF / CPFDC et ADP	Estimation des CP 2017 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP 2018 sur AE nouvelles en 2016	Estimation des CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016
44 403 769 1 450 000	37 649 427 1 450 000	4 387 486	2 366 856	0
Totaux	45 498 662	5 729 850	2 379 731	12 383

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2016

CP 2016 demandés sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2017 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016	CP au-delà de 2018 sur AE nouvelles en 2016 / AE 2016
85,3 %	9,6 %	5,2 %	0 %

Les engagements restant à couvrir au 31/12/2015 concernent :

- Le laboratoire de détection des explosifs de Biscarosse dont le marché de construction engagé depuis 2014 finira de s'exécuter en 2016 pour la phase liquides, sur 2016 et 2017 pour la phase solides .
- Le projet gestion des habilitations sur les plates-formes aéroportuaires (STICH) initié en 2013, pour lequel un nouveau marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage est à passer qui s'exécutera à compter de 2016, et dont la phase de déploiement sera entamée en 2016 et durera plusieurs années ;
- Le financement d'un hangar provisoire sur le site du BEA ;
- Les contrats sur plusieurs exercices du BEA et les restent à payer sur bons de commande.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01

38,6 %

Développement durable et régulation

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		17 134 648	17 134 648	60 000
Crédits de paiement		17 035 851	17 035 851	60 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Le poste achats et services extérieurs retrace les dépenses de fonctionnement liées à l'action, qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente de renforcement de la sûreté. Ces crédits s'élèvent à **6 200 642 € en AE et 6 101 845 € en CP**.

A périmètre constant, la baisse par rapport à l'exercice précédent est de 2% et s'explique par le respect des objectifs gouvernementaux de maîtrise des dépenses de fonctionnement. Cependant, suite à deux mesures de périmètre concernant d'une part les frais de fonctionnement attribuables à la DGAC pour sa représentation à Washington (voir infra), et d'autre part la mise en œuvre de l'accord-cadre sur la fourniture d'électricité, on observe 1,9 % de hausse en AE et 0,4 % de baisse en CP par rapport à la LFI 2015.

Les crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien et à l'accomplissement de ses missions mais aussi celles du service technique de l'aviation civile et d'une partie de celles de la gendarmerie du transport aérien, des DSAC interrégionales, et à compter de cette année de la représentation du ministère chargé des transports à Washington.

1 - Moyens des services, études et aides à l'emploi : 4 149 642 € en AE et 4 050 845 en CP**1-1 Moyens des services : 2 900 642 € en AE et 2 801 845 en CP (+2 % par rapport à la LFI 2015 en CP)***a – Direction du transport aérien*

La DTA consacre **929 965 € en AE et en CP** à son fonctionnement propre. Une part importante de ce budget est consacrée aux frais de déplacements générés par les missions de représentations et de coopération internationales ainsi que ceux liés au suivi des dossiers institutionnels et réglementaires. L'effort de -2% en CP par rapport à 2015 porte en particulier sur ces missions et sur les achats hors informatique.

Tableau de répartition des dépenses de fonctionnement de la direction du transport aérien :

Identifiant de la dépense en €	AE = CP
Abonnements et documentation	45 000
Achats informatiques et bureautiques	20 000
Achats divers	40 000
Colloques, séminaires et conférences	20 000
Changement de résidence et congés bonifiés	15 000

Entretien et maintenance (logiciels)	20 000
Frais de déplacement représentation internationale	404 965
Frais de déplacement (autres)	160 000
Rémunérations intérimaires et honoraires	30 000
Prestations de service et formations spécifiques	105 000
Frais de réception	30 000
Télécommunications	40 000
Total	929 965

b – Directions interrégionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR) et services de l'État de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie et Polynésie Française

100 000 € en AE et en CP (niveau inchangé par rapport à la LFI 2015) sont prévus pour les services de l'aviation civile (DSAC/IR et SEAC) pour mener à bien les missions régaliennes qui leur sont confiées au niveau local et pour le compte de la DTA. Ces crédits servent à payer l'ensemble des frais occasionnés par les agents en charge des activités de régulation économique, de développement durable et de sûreté dans les services concernés. Il s'agit de frais de déplacement, d'entretien, d'achats de fournitures, de consommation de fluides, etc.

c – 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 **1 770 677 € en AE et 1 671 880 € en CP** (-2 % en CP par rapport à la LFI 2015). Cet écart (98 797 €) s'explique par le nouveau contrat de fourniture d'électricité passé pour 2 ans à compter de 2016 dans le cadre de l'accord-cadre.

Identifiant de la dépense en €	AE	CP
Achats informatiques et bureautiques	172 000	172 000
Dépenses de personnels (hors T2)	10 000	10 000
Documentation	80 000	80 000
Formation	162 000	162 000
Frais de déplacement	382 880	382 880
Vie du service	100 000	100 000
Logistique site de Bonneuil	573 797	475 000
Logistique site de Toulouse	145 000	145 000
Télécommunications	145 000	145 000
Total	1 770 677	1 671 880

d – Représentation du ministère chargé des transports (aviation civile) à l’ambassade de France aux Etats-Unis d’Amérique

La DTA finance partiellement les frais de fonctionnement inhérents à la représentation de la DGAC à l’ambassade de France à Washington à hauteur de **100 000 €** en AE et en CP. Ce financement est effectué à compter de 2015 par une mesure de périmètre qui permet d’allouer cette somme à la DTA en provenance du programme 613.

1-2 Études : 1 195 000 € en AE et CP

La DTA diligente des prestations relatives à la régulation des aéroports, des études économiques, de prospective et de veille stratégique ainsi que des études et des prestations liées au développement durable.

a- Régulation des aéroports : 310 000 € en AE et CP

La DTA a été désignée autorité indépendante de régulation au sens de la directive européenne relative aux redevances aéroportuaires. Cette régulation est menée sur la base d’une juste rémunération des capitaux investis par les aéroports, dont une source majeure de financement est constituée par les redevances aéroportuaires. Elle dispose d’un budget de 250 000 € en AE et CP pour assurer les moyens d’audit et de conseil extérieurs afin de définir le périmètre de régulation économique des aéroports et vérifier la correcte répartition des charges et des programmes d’investissements entre les différents périmètres d’activités et services pris en compte pour l’établissement et l’homologation des redevances aéroportuaires.

Par ailleurs, 40 000 € en AE et en CP sont destinés à financer un audit de la gestion de la taxe d’aéroport sur une plate-forme aéroportuaire à désigner ; 20 000 € en AE et en CP sont destinés à assurer la maintenance d’un logiciel de simulation aéroportuaire ;

b - En matière économique, prospective et veille stratégique : 365 000 € en AE et CP

Seule une connaissance optimale des principaux facteurs économiques peut permettre à la DGAC d’assurer son rôle de régulateur dans le domaine aérien. A ce titre, plusieurs études et travaux seront conduits en 2016 et notamment :

- enquêtes auprès des passagers aériens ;
- études de compétitivité du transport aérien.

La maintenance des outils de calcul des prévisions de trafic ou d’études tarifaires est également financée par la DTA.

c – En matière environnementale : 520 000 € en AE et CP

La DTA soutiendra en 2016 les efforts de maîtrise des effets environnementaux sur les plates-formes aéroportuaires, notamment en poursuivant la révision des plans d’exposition au bruit (PEB) à hauteur de 50 000 € en AE et en CP; 200 000 € en AE et en CP seront également consacrés à la réalisation des plans de servitude aéronautiques (PSA) sur les aéroports.

Les autres dépenses de fonctionnement au titre du développement durable concernent des outils de mesures et d’analyses des émissions sonores et polluantes, pour un total de 270 000 € en AE et CP. Une importante partie de ces dépenses, décidées par la DTA, est exécutée par le STAC, et notamment des études sur le bruit, la qualité de l’air et des sols, ou encore sur l’évolution des émissions atmosphériques.

1-3 Aides à l’emploi : 54 000 € en AE et CP

Ce poste concerne les actions suivantes :

- la mise à niveau en anglais des pilotes souhaitant se présenter aux sélections des compagnies étrangères (28 000 € en AE et en CP) ;
- la 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 (26 000 € en AE et en CP) ;

2 - Moyens de la gendarmerie du transport aérien (GTA) – 1 360 000 € en AE et en CP

En matière de sûreté, la DGAC est chargée :

- d'assurer le soutien de la gendarmerie des transports aériens (GTA), à l'exclusion des charges salariales. 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. Le fonctionnement et les infrastructures (locaux de service et casernement) de la GTA sont pris en charge par la DGAC ;
- de mettre en place les 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 ;
- de former les personnels des services compétents (police, gendarmerie, douane, DGAC) à la surveillance de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

Les principaux postes de dépenses imputés sur l'action sont :

- le fonctionnement courant de la GTA : 767 000 € ;
- les télécoms et moyens radio (y compris contrat Capricorne) : 490 000 € ;
- l'entraînement aérien des gendarmes : 103 000 €.

3 - Crédits de fonctionnement des équipes spécialisées des bases aériennes : 691 000 € en AE et CP

Les équipes spécialisées des bases aériennes (ESBA) interviennent pour l'entretien des aérodromes d'aviation légère sur l'ensemble du territoire français. Les crédits programmés à ce titre concernent essentiellement les frais de déplacement des agents et les frais d'entretien des engins utilisés.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les crédits alloués aux autres charges de gestion courante s'élèvent à **3 318 182 € en AE et en CP** en diminution de 2 % en CP par rapport à la LFI 2015.

1 Les crédits versés aux organismes extérieurs : 1 272 530 € en AE et CP

1-1 La convention avec l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) : 456 190 € en AE et CP.

La participation de la DTA concerne le volet ayant trait à la formation des agents de l'État (police, gendarmerie, douanes, DGAC) au contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté dans l'aviation civile.

1-2 La formation des personnels des aviations civiles étrangères : 496 340 € en AE et CP.

Ces crédits concernent aussi la convention passée avec l'École nationale de l'aviation civile, mais dans le cadre de la coopération internationale, pour la formation des personnels des aviations civiles étrangères.

1-3 La cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile : 200 000 € en AE et CP.

Le rôle de la CEAC consiste à proposer et à impulser les nouvelles réglementations, notamment dans le domaine de la sûreté. Elle siège à Neuilly-sur-Seine.

1-4 Le fonctionnement du système ETS : 120 000 € en AE et CP

Il s'agit de la participation de la France au fonctionnement du système d'Eurocontrol de suivi des émissions de CO₂ (ETS Support Facility) pour le transport aérien.

2 - Les subventions : 2 045 652 € en AE et CP

2-1 La DGAC 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 **45 000 € en AE et CP**.

2-2 Crédits d'intervention de la mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH) : 2 000 652 € en AE et CP.

La DGAC apporte son soutien aux sept fédérations aéronautiques françaises (FFA, FFVV, FFPLUM, RSA, FFG, FFAérostation et FFAM) ainsi qu'à l'Aéro-club de France. Les crédits consacrés à ces interventions s'élèveront en 2016 à 820 652 € en AE et CP.

La DGAC verse également 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, notamment de personnels, jusqu'alors assurées par la DGAC. Pour 2016, le montant global de cette subvention est de 500 000 € en AE et CP.

Enfin une subvention de 680 000 € en AE et CP est versée à la Fédération française aéronautique (FFA) pour la formation des instructeurs avion du secteur aviation légère au profit des stagiaires jugés les plus méritants et reconnus par la FFA.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Des investissements relatifs aux moyens des services et à la sûreté seront réalisés à hauteur de **7 615 824 € en AE et en CP**, niveau inchangé par rapport à la LFI 2015.

1 – Investissements relatifs aux moyens de services : 1 980 625 € en AE et en CP

Ces investissements sont de deux ordres :

1-1 Investissements informatiques : 140 000 € en AE et 220 000 € en CP

La DTA poursuit les projets de développement d'applications informatiques dédiées à l'exercice de ses missions (gestion de la taxe aéroportuaire, évaluation et analyse du risque), ou en tant que contributeur comme la participation au marché mutualisé SIGP, géré par le service des systèmes d'information et de la modernisation (40 000 € en AE et CP).

1-2 Investissements mobiliers et immobiliers : 1 840 625 € en AE et 1 760 625 € en CP

- 500 000 € en AE et CP sont programmés au titre du projet d'aménagement et de rénovation du hangar A9 sur le site du STAC à Bonneuil-sur-Marne. Il s'agit de la fin des travaux de réhabilitation lancés en 2014 dans le cadre de l'opération de cession au port autonome de Paris d'une portion du terrain occupée par le STAC.

- 1 040 625 € en AE et en CP sont affectés aux travaux d'investissements du service technique de l'aviation civile (STAC) dans le cadre de l'entretien propriétaire des sites de Bonneuil-sur-Marne, de Toulouse et de Biscarosse.

- 300 000 € en AE et 220 000 € en CP seront utilisés pour des investissements liés aux équipements mobiliers et installations techniques du STAC.

2 - Investissements relatifs à la sûreté : 5 635 199 € en AE et en CP

Trois projets consommeront des crédits en 2016.

2-1 Laboratoire de détection des explosifs artisanaux : 1 230 000 € en AE et 1 520 000 € en CP

Cet investissement doit permettre de doter la France d'un laboratoire de test et de certification des technologies et équipements destinés à détecter les explosifs artisanaux liquide dans une première phase, puis éventuellement solides dans une seconde phase. La structure, placée sous la direction de la DGAC, est située sur le site de Biscarosse.

La phase concernant les explosifs liquides a été engagée en totalité entre 2012 et 2015 ; elle sera soldée en 2016. Des études seront lancées en 2016 pour la phase « détection des explosifs solides ».

2-2 Gestion des habilitations et titres d'accès aux zones réservées : 1 400 000 € en AE et 1 110 000 € en CP

Ces crédits permettront essentiellement d'accompagner le déploiement de la nouvelle application de gestion des habilitations nationales et des titres de circulations pour l'accès aux zones réservées des aéroports (1 000 000 € en AE et 710 000 € en CP). Ce moyen est mis à disposition des administrations intervenant dans le domaine de la sûreté.

Par ailleurs, le maintien en conditions opérationnelles du système actuel (SGITA) jusqu'à la mise en service effective du nouvel outil requiert malgré tout 400 000 € en AE et CP.

2-3 Projet PNR (données des dossiers passagers) : 3 005 199 € en AE et CP

La DGAC participe, pour le compte du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, à hauteur de 20,5 % à ce projet interministériel de base de données, piloté par les services du Premier ministre (SGDSN), aux côtés des ministères de l'Intérieur, des finances et des comptes publics (direction générale des douanes et des droits intérieurs) et de la Défense. L'état d'avancement du projet n'a pas permis à la DGAC d'apporter ses contributions

prévues initialement sur les années 2014 (428 931 €) et 2015 (1 209 178 €). De ce fait, la somme inscrite au PLF 2016 correspond aux contributions perçues au titre de 2014 à 2016. Il restera 1 937 954 € à payer en 2017 par la DTA sur ce projet.

ACTION N° 02**54,9 %****Surveillance et certification**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		24 364 003	24 364 003	1 390 000
Crédits de paiement		24 107 693	24 107 693	1 390 000

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

Pour 2016, la dotation initiale (fonctionnement et investissement) inscrite sur cette action est de 24,36 M€ en AE et de 24,11 M€ en CP, soit une diminution de crédits de 2,11 M€ en AE et 3,14 M€ en CP par rapport à la LFI 2015.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est un service à compétence nationale (SCN) qui se compose d'un échelon central (DSAC-EC) et de neuf directions interrégionales (DSAC-IR) métropolitaines et outre-mer (Antilles-Guyane et Océan indien).

L'action 02 « Surveillance et certification » retrace les activités de surveillance et de certification de la DGAC, exercées principalement par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Participent également à ces activités la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC-NC), le service d'Etat de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC-PF). L'ensemble de ces services fait appel à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC). Le service des systèmes d'information et de la modernisation (SSIM) assure la maîtrise d'œuvre pour le développement des applications informatiques métier dont la DSAC est maître d'ouvrage.

Les échelons interrégionaux assurent également des activités de soutien pour l'ensemble des entités de la DGAC situées sur leur ressort géographique (restauration, entretien de locaux, soutien informatique de gestion, services médicaux et sociaux, etc.).

Concernant la ventilation par nature de dépenses, 20,08 M€ en AE et 19,83 M€ en CP sont destinés aux dépenses d'exploitation, soit une diminution de 2,55% en AE et 3,8% en CP par rapport à la LFI 2015 compte tenu d'une mesure de périmètre entre les services de la DSAC et de la DSNA. En effet, du fait des fermetures de certaines délégations des DSAC/IR, certaines catégories de personnels de ces structures ont été transférées dans les services de la DSNA (P612). Ainsi, une mesure de transfert de crédits est effectuée à hauteur de 370 000 € en AE=CP par la DSAC en faveur de la DSNA afin de couvrir les frais de fonctionnement de ces agents. Pour les dépenses d'investissement, la dotation 2016s'élève à 4,28 M€ en AE et en CP en reconduction de 2015.

Les crédits de l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élèvent au total à **24 364 003 €** en AE et à **24 107 693 €** en CP.

Les dépenses globales de fonctionnement sont évaluées à **19 631 528 €** en AE et à **19 375 218 €** en CP et se répartissent pour les dépenses « **Achats et services extérieurs** » comme suit :

Type de dépenses	Achats et services extérieurs	AE 2016	CP 2016
Moyens généraux	Fluides hors carburants	1 835 713	1 579 403
	Carburant	397 900	397 900
	Achats divers	1 122 600	1 127 600

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

	Informatique	787 300	782 500
	Nettoyage	983 028	983 028
Missions de surveillance	Locations	798 061	798 061
	Maintenance des matériels	1 084 695	1 084 695
	Entretien des bâtiments	830 822	840 822
	Communication et documentation	180 470	180 470
	Études	205 000	205 000
	Frais de réception	98 240	98 240
	Télécommunication et affranchissement	974 011	974 011
	Frais de déplacement	3 306 905	3 306 905
	Formation	1 815 637	1 815 637
	Prestations de services	5 211 146	5 200 946
	Total		19 631 528

1 – Moyens généraux : 5 126 541 € en AE et 4 870 431 € en CP
1-1 Les fluides (hors carburant)

Ce poste couvre principalement les dépenses énergétiques indispensables au fonctionnement des services (électricité, gaz, eau,...) et représente 9,1% en AE et 8% en CP des dépenses de fonctionnement de la DSAC. La mise en œuvre progressive d'une politique patrimoniale destinée à améliorer l'état du parc permettra à terme de réduire les dépenses d'énergie. En 2016, l'estimation des crédits pour les fluides (hors carburant) est de **1 835 713 €** en AE et **1 579 403 €** en CP dont 65 000 € en AE et 55 000 € en CP pour le fonctionnement du site des examens de personnels navigants d'Orly, géré par l'échelon central. Enfin, un montant de 256 310 € en AE, uniquement, représentant un accord-cadre de fourniture d'électricité conclu entre le MEDDE et le Service des Achats de l'Etat (SAE) a été inscrit sur cette ligne de dépense afin d'engager par anticipation les dépenses 2017 des services.

1-2 Le carburant

Cette dépense concerne, pour les échelons régionaux, les déplacements professionnels nécessaires aux missions de surveillance, et dont la charge peut être importante selon les dimensions des DSAC IR. Une dotation prévisionnelle de **397 900 €** en AE et en CP est inscrite sur ce poste soit 2% du budget de fonctionnement de l'action 2.

1-3 Les achats divers

Une dotation initiale de **1 122 600 €** en AE et **1 127 600 €** en CP est prévue pour 2016 sur ce poste et concerne essentiellement les dépenses de fonctionnement des unités opérationnelles régionales. Ces crédits destinés au fonctionnement courant de l'ensemble des services correspondent au financement des fournitures de bureau, des pièces détachées pour l'entretien du parc automobile, des frais médicaux, des achats de mobiliers et de matériels divers. De plus, au sein de cette enveloppe, un montant global de 359 000 € en AE et CP est destiné aux achats de matériels techniques liés aux actions menées par le service technique de l'aviation civile (STAC) tels que les appareils de mesure pour équipement des laboratoires du STAC, les objets test, les outillages, les équipements de détection, les achats d'explosifs, les matériels d'effaroucheurs (péril animalier) et des essais chimiques en laboratoire, les équipements ornithologiques et les mobiliers de rangement.

1-4 Informatique

Ce poste couvre notamment le financement (1/5^{ème} chaque année) du renouvellement d'une partie du parc informatique ainsi que l'achat de consommables et de petits matériels des services de la DSAC. Les crédits sont estimés à **787 300 €** en AE et **782 500 €** en CP.

1-5 Le nettoyage

Le nettoyage des locaux, géré majoritairement par voie de contrat suite à une démarche d'externalisation, représente une dépense particulière pour les DSAC interrégionales. Ce poste de dépense représente 5% du budget initial de fonctionnement soit un montant évalué à **983 028 €** en AE et en CP.

2 – Missions de surveillance : 14 504 987 € en AE et 14 504 787 € en CP

Les besoins relatifs aux moyens nécessaires à l'exécution des missions de surveillance comprennent :

2-1- Les locations

Les crédits alloués d'un montant de **798 061 €** en AE et en CP concernent l'ensemble des besoins recensés par les services notamment ceux de la DSAC Nord pour la location du Dôme de Roissy (352 000 €) ; de la DSAC Ouest pour les locations du bâtiment modulaire à Nantes et des locaux provisoires dans l'attente de l'extension du siège de Brest. S'ajoutent les dépenses relatives aux diverses locations dont les locations de salles d'examens aéronautiques, de divers contrats (photocopieurs, machine à affranchir) ou encore la location, par le STAC, de pistes pour les essais d'adhérence d'IFFSTAR-Nantes, de matériels de transport et de bennes à déchets.

2-2 La maintenance des matériels

Une prévision de crédits de **1 084 695 €** en AE et en CP est dédiée au maintien des moyens opérationnels de l'ensemble des services de la DSAC dont 10 000 € pour l'échelon central (chaufferie du site d'Orly, groupe électrogène de secours, onduleur,...) et 1 074 695 € répartis pour l'ensemble des services interrégionaux (matériels de restaurants administratifs, climatisation, chaudières, photocopieurs, ascenseurs, équipements de reprographie, pièces de rechange pour véhicules, réparation outillages, entretien et étalonnage des matériels de mesure, banc d'essai,...).

2-3 L'entretien des bâtiments

Le montant estimé à l'entretien des bâtiments s'élève à **830 822 €** en AE et **840 822 €** en CP. Ces crédits sont destinés au maintien et à la préservation du patrimoine immobilier de la DSAC, dépenses réalisées par les services interrégionaux (travaux de réhabilitation, aménagement de bâtiments). A noter que l'échelon central, intégré au siège de la DGAC, n'est pas concerné par les dépenses de cette nature.

2-4 La communication et la documentation

La DSAC assure et garantit la promotion de la sécurité aérienne. Cet objectif est atteint notamment par des opérations de communication liées à la confection de plaquettes « métier », de documentations et de publications sur l'observatoire de la sécurité.

En outre, l'échelon central supporte les dépenses relatives aux documents spécifiques à la sécurité aérienne, à l'achat de publications spécialisées (revues techniques et cartes aéronautiques auprès du SIA) et au financement de colloques et séminaires. De plus, la DSAC océan Indien organisera en 2016 un Forum de l'Emploi Aéronautique.

Au total, les crédits consacrés à ce poste de dépense sont de **180 470 €** en AE et en CP.

2-5 Les études

Dans le cadre de la sécurité aérienne, des études sont réalisées sur des thématiques de sécurité et facteurs humains menées par la mission évaluation et amélioration de la sécurité (MEAS). Par ailleurs, en application des directives de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI), des audits pour la sécurité des systèmes d'information sont conduits afin de garantir l'intégrité des données informatiques de la DSAC. En outre, des études d'évaluation et/ou de faisabilité sont demandées par les unités opérationnelles dans le cadre de travaux de réhabilitation ou d'aménagement de bâtiments. Enfin, le STAC notifie des études afin de s'assurer notamment de la compatibilité des produits dégivrants et déverglaçants, du risque aviaire, de la sécurité au travail et de la sécurité pyrotechnique, de l'amélioration des systèmes de mesure d'adhérence et de portance. Les crédits globalement consacrés aux études sont estimés à **205 000 €** en AE et en CP.

2-6 Les frais de réception

Les prestations spécifiques et extérieures, liées pour la plupart aux événements organisés par la DSAC, représentent **98 240 €** en AE et en CP.

2-7 Télécom et affranchissement

Les dépenses relatives aux frais de télécommunications sont liées à la mise à disposition de la téléphonie fixe et mobile (équipements et abonnements dont ceux des tablettes) indispensables aux agents de la DSAC dans le cadre de la mobilité imposée par la réalisation des missions de surveillance et de certification. Par ailleurs, les frais se rapportant à l'affranchissement sont essentiellement générés par l'organisation des épreuves des examens aéronautiques. Les crédits alloués à cette nature de dépense représentent **974 011 €** en AE et en CP.

2-8 Les frais de déplacement

La DSAC exerce ses missions de surveillance et d'expertise par des inspections sur site (audits) auprès d'entreprises, d'aéroports et d'opérateurs aériens. En conséquence, une dotation initiale de **3 306 905 €** en AE et en CP est prévue sur ce poste et représente 16,7% de son budget de fonctionnement. D'autres déplacements concernant les activités de la DSAC au niveau européen sont également prévus, notamment en lien avec l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA). Enfin, la mise en œuvre de nouvelles réglementations impose des coordinations étroites entre services de la DSAC pour lesquelles, toutefois, un effort constant de maîtrise des coûts est effectué par le recours opportun à la visioconférence et à l'audio-conférence.

2-9 La formation

La légitimité des actions de la DSAC dans le domaine de la surveillance et de la certification repose sur un niveau accru de compétences et de savoir-faire, garantissant le niveau d'expertise et de qualification de ses agents. Un schéma directeur pluriannuel de formation a été présenté et approuvé pour la première fois en 2015. Ce schéma définit quatre axes prioritaires de formation : le pilotage, les formations techniques, les formations générales et spécifiques et la maîtrise de l'anglais. Un effort budgétaire important est consacré à ce domaine afin de permettre à la DSAC d'améliorer le niveau de compétence de ses agents dans un contexte de plus en plus contraint. Ce poste de dépense représente donc un montant global de **1 815 637 €** en AE et en CP, soit 9% du budget de fonctionnement du SCN, dont 900 000 € pour l'échelon central et 915 637 € pour les autres unités opérationnelles. A signaler que l'enveloppe de l'échelon central comprend un montant de 250 000 € pour les missions et le maintien des qualifications des pilotes inspecteurs et des corps techniques nécessitant l'utilisation des aéronefs de l'ENAC. Le montant des autres services tient compte de la dotation inscrite pour l'entraînement aérien des personnels (base 13 heures de vol/agent) soit 305 850 €.

2-10 Les prestations de service

Les unités opérationnelles régionales consacrent **589 491 €** en AE et **594 491 €** en CP à la réalisation de diverses prestations de service (maintenance de matériels spécifiques et d'applications...). Concernant l'échelon central, ce poste est évalué à **4 621 655 €** en AE et **4 606 455 €** en CP et représente plus particulièrement les dépenses suivantes :

Organisme de contrôle en vol OCV

Des commandants de bord de compagnies aériennes sont mis à disposition de la DGAC, à temps partiel, pour contribuer à l'ensemble des missions suivantes : contrôles en vol, de sécurité mais aussi expertises pour la direction générale. Ces mises à disposition, au travers des conventions établies entre le directeur général de l'aviation civile et les compagnies aériennes, s'effectuent contre remboursement au prorata des salaires. Estimée à **3 450 000 €** en AE et en CP pour 2016, cette prévision prend en compte une augmentation sensible de 3% par rapport à 2015.

Prestataire extérieur

L'Organisme de la sécurité de l'aviation civile (OSAC) est l'entité habilitée dédiée à la surveillance et la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs qui bénéficie d'une délégation de service public. La DSAC fait appel à l'expertise des agents de cette entité pour l'élaboration de la réglementation technique, la participation à des groupes de travail internationaux, ou la réalisation d'autres prestations non compensées par des redevances auprès des usagers (dont l'instruction et la délivrance des licences des mécaniciens d'aéronefs). La rémunération de cette prestation est évaluée à **1 000 000 €** en AE et en CP.

Prestations diverses

Ce poste comptabilise les dépenses relatives aux diverses prestations concernant notamment le rapport d'activité annuel, le symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité, la mise en œuvre du processus qualité et à la certification du service à compétence nationale (SCN), la traduction de documents et l'indemnisation d'intérimaires. La dotation nécessaire à la réalisation de ces diverses prestations s'élève à **171 655 €** en AE et **156 455 €** en CP.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Les dépenses globales réalisées par les services interrégionaux sont estimées à **385 000 €** en AE et CP sur ce poste et sont destinées au paiement des taxes foncières afférentes aux terrains dont la DGAC a la propriété. L'augmentation de ce poste de dépense par rapport à la LFI 2015 est due à la prévision supplémentaire de taxe foncière du fait de la reprise d'un terrain militaire,

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Concernant les charges exceptionnelles, une prévision initiale est inscrite pour **66 000 €** en AE et en CP et correspond au risque contentieux pour 2016.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses globales d'investissement s'élèvent à **4 281 475 €** en AE et en CP.

Elles peuvent se répartir en deux axes principaux :

- Les dépenses informatiques liées à la simplification et la dématérialisation des procédures administratives ainsi qu'au développement et à la sauvegarde du système d'information de gestion et de pilotage ;
- Les dépenses de renouvellement de parcs « matériels », d'entretien et d'évolution du patrimoine

1-Dépenses informatiques : 1 862 475 € en AE et 1 434 456 € en CP

Pour 2016, les dépenses informatiques destinées à la poursuite du développement d'outils nécessaires à la modernisation du service à compétence nationale dans le cadre de sa contribution à des actions d'inspection et de contrôle sont :

- Poursuite du module médical (SGISAC) : 80 000 € en AE et 460 909 € en CP ;
- Evolution authentification Evidian (module médical) : 45 000 € en AE et CP ;
- Passage du module médical (SGISAC) avec passage en production en interne pour les usagers de l'administration et des 750 médecins externes à la DGAC ;
- Refonte de l'application SIGNAL (suivi indicateurs PPO) : 350 000 € en AE et CP ;
- Evolution d'OCEANE (suivi des examens théoriques pour les personnels navigants professionnels) : 35 000 € en AE et 180 000 € en CP ;
- Evolution des systèmes : PERICLES (Sûreté de l'aviation civile) pour 45 000 € en AE et CP et SIGEBEL (gestion des brevets et licences des pilotes) pour 50 000 € en AE et CP ;
- Développement d'autres applications notamment BIWEE, Aléa, Alis : 100 000 € en AE et CP ;
- Études de sécurité des salles serveurs.

2- Dépenses de renouvellement du parc matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 2 419 000 € en AE et 2 847 019 € en CP

- **Parcs automobile et matériels : 370 000 €** en AE et en CP

Le parc automobile de l'ensemble des services régionaux de la DSAC, indispensable à la réalisation de leurs missions de surveillance, fait l'objet au titre de l'exercice 2016 d'un renouvellement de sa flotte conformément au Plan Administration Exemplaire (PAE). Le montant estimé est de **340 000 €** en AE et en CP. Concernant l'achat de matériel, il est prévu un montant de **30 000 €** en AE et CP destiné au financement d'un équipement technique pour le STAC.

- **Bâtiments : 2 049 000 € en AE et 2 477 019 € en CP**

La programmation des dépenses d'infrastructures et de patrimoine menées par les unités opérationnelles inscrites en 2016 portent sur les projets suivants :

- DSAC Centre Est : Poursuite des travaux de réhabilitation du bâtiment annexe (100 000 € en AE et en CP) ;
- DSAC Nord Est : Opération « Optimisation immobilière du bâtiment principal » (200 000 € en AE et CP) ; travaux de remplacement des ouvrants du logement du directeur (13 000 € en AE et CP) et réalisation d'une clôture entre bâtiment principal et côté piste (60 000 € en AE et CP) ;
- DSAC Nord : Climatisation des bâtiments du siège (200 000 € en AE et CP) et poursuite de l'opération relative aux travaux de la délégation de Beauvais (488 019 € en CP) ;
- DSAC Ouest : Poursuite des études de l'extension du siège (80 000 € en CP) ;
- DSAC Océan Indien : Travaux divers sur logements (20 000 € en AE et CP) et aménagement de locaux (50 000 € en AE et CP) ;
- DSAC Sud : Poursuite de l'opération sur l'amélioration énergétique du bâtiment du site de Blagnac (300 000€ en AE et 200 000 € en CP), opération sur détection incendie (25 000 € en AE et CP) ;
- DSAC Sud Ouest : Poursuite de l'aménagement du restaurant administratif (41 000 € en AE et CP), travaux de climatisation de locaux (40 000 € en AE et CP) et poursuite des travaux sur Bloc technique de Bordeaux (260 000 € en CP).
- DSAC Antilles-Guyane : Travaux de réhabilitation des anciens bâtiments de la base aérienne BA 365 à la Martinique et aménagement des abords et parking (1 000 000 € en AE et 700 000 € en CP).

ACTION N° 04**6,5 %****Enquêtes de sécurité aérienne**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2016
Autorisations d'engagement		2 905 118	2 905 118	
Crédits de paiement		2 905 118	2 905 118	

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

Pour 2016, la dotation initiale (fonctionnement et investissement) inscrite sur cette action est de 2,9 M€ en AE et en CP soit une diminution de 1,63 % en AE et CP par rapport à la LFI 2015.

L'action 04 « Enquête de sécurité aérienne » permet de couvrir le financement du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA).

1- Éléments de contexte

Le BEA est un service opérationnel à forte réactivité, qui intervient en France et dans le monde dans des délais courts. Il envoie les personnels et engage les crédits appropriés pour remplir des missions, tels les recherches d'épaves ou les analyses sur site d'événement. Les modalités de ses missions sont souvent réalisées dans l'urgence et la prévision de son budget affectée par les aléas des événements.

Le renforcement du niveau de sécurité aérienne est constaté depuis plusieurs années. Pour autant, le développement de l'activité aérienne au plan mondial et les succès commerciaux des constructeurs aéronautiques français entraînent globalement une augmentation du nombre d'accidents ou d'incidents graves sur lesquels le BEA est amené à intervenir ou enquêter. Ainsi, le BEA intervient de plus en plus fréquemment à l'étranger sur des accidents impliquant des aéronefs de construction française. Mais également sur d'autres événements médiatisés pour lesquels, la France souhaite apporter son soutien au pays d'occurrence (par exemple, la disparition du Boeing 777 de la compagnie Malaysia Airlines, l'accident en Argentine entre deux Airbus Helicopters, en mars 2015). Dans ce contexte, le BEA doit pouvoir maintenir son haut niveau d'expertise et garantir l'impartialité de ses enquêtes, cela implique qu'il puisse continuer à réaliser les investissements techniques nécessaires et maintenir son effectif d'enquêteurs.

2- Tendances et objectifs

Le budget prévisionnel pour 2016 de **2 905 117 € en AE et en CP** traduira dans son détail l'effort constant porté :

- à la maintenance des équipements de laboratoire (contrats de maintenance) ;
- au maintien d'un niveau de qualification élevé pour ses enquêteurs de sécurité (formation professionnelle) ;
- à la sécurité des personnels (dont les équipements des enquêteurs de sécurité) ;
- à la sécurité des systèmes informatiques et protection des données.

a) Soutien des enquêteurs

Un montant de **35 000 €** en AE et en CP sera consacré au soutien aux enquêtes : équipement des enquêteurs, transport d'épaves.

Identifiants de la dépense	AE = CP
Soutien aux enquêtes (Equipement des enquêteurs, transport d'épaves)	35 000

b) Contrats de prestations de service (hors déplacements et formation professionnels)

Identifiants de la dépense	AE	CP
Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péages-parkings)	434 500	457 321
Marchés à procédure adaptée	413 731	369 737
TOTAL	848 231	827 058

c) Déplacements et formation professionnels

Identifiants de la dépense	AE	CP
Déplacements professionnels	600 000	600 000
Formation professionnelle	250 000	250 000
TOTAL	850 000	850 000

d) Autres dépenses

Identifiants de la dépense	AE	CP
Dépenses sur bons de commande	582 454	603 627
	582	
TOTAL	454	603 627

Divers achats sont réalisés sous la forme de bons de commande et répondent ainsi, en majorité, au besoin de matériels techniques tels que la fourniture de matériels de prélèvements sur site et de laboratoire (200 000 € en AE et en CP) ou encore à l'entretien des bâtiments (250 000 € en AE et CP).

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiants de la dépense	AE	CP
a) équipement des enquêteurs	35 000	35 000
b) marchés de prestations de service	848 231	827 058
c) marché de déplacements et formation professionnelle	850 000	850 000
d) autres dépenses sur bons de commande	582 454	603 627
TOTAL	2 315 685	2 315 685

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les achats de logiciels et renouvellement de licences informatiques représentent un montant de **40 000€ en AE et en CP**.

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Afin de prendre en compte la modification de la réglementation relative au calcul des intérêts moratoires, il est prévu une dotation particulière pour paiement des intérêts moratoires d'un montant de **1 000€ en AE et en CP**.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le budget d'investissement est reconduit à hauteur de **548 432 € en AE et en CP**.

Ce montant est destiné prioritairement au financement d'un hangar provisoire sur le site du siège du BEA dont les démarches administratives complexes ont débuté en 2015 pour un montant de 230 000€ en AE et en CP.

Sur les crédits 2015, seuls 10% avaient pu être consommés au titre de la prestation d'assistance à maîtrise d'œuvre. Le solde a été redéployé pour les achats de matériel technique et les opérations d'enquête.

L'acquisition de matériels pour les laboratoires, y compris en enregistreurs de vols constituent les autres opérations d'investissement.