

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2007

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 relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001 (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 au sens de la loi organique (article 18) et se subdivise donc en programmes faisant chacun l'objet d'un projet annuel de performances.

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

Cette annexe par mission récapitule les crédits (y compris les fonds de concours attendus) et les emplois demandés pour 2007 en les détaillant par programme et par action. 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 attendus en 2007 est précisée.

Le cas échéant, les dépenses fiscales rattachées au programme sont indiquées ainsi que leur évaluation (qui figure également dans le tome II de l'annexe Voies et moyens). Lorsqu'un programme n'a pas de dépense fiscale associée, cette rubrique ne figure pas.

■ **Le projet annuel de performances qui regroupe**

La présentation stratégique de ce projet.

La présentation du programme et de ses actions.

La présentation des objectifs et des indicateurs de performance.

La justification au premier euro des crédits. Elle développe le contenu physique et financier du programme ainsi que les déterminants de la dépense et un échéancier des crédits de paiement associés aux autorisations d'engagement.

Une présentation des principaux opérateurs et de leurs emplois (le cas échéant).

La présentation des coûts associés.

En raison du passage d'un cadre budgétaire à l'autre, la présentation de l'exécution des crédits 2005 au format LOLF ne peut être fournie.

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

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

TABLE DES MATIÈRES

TABLEAU D'ÉQUILIBRE	7
ÉVALUATION DES RECETTES	8
RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS	14
Récapitulation des crédits et des emplois par programme	14
Récapitulation des crédits par section et programme	14
Récapitulation des crédits par programme et action	15
Présentation des crédits selon la nomenclature comptable	17
Programme 613	
SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE	19
Présentation stratégique du projet annuel de performances	20
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	21
Présentation du programme et des actions	25
Objectifs et indicateurs de performance	29
Justification au premier euro	31
Analyse des coûts du programme et des actions	43
Programme 612	
NAVIGATION AÉRIENNE	47
Présentation stratégique du projet annuel de performances	48
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	50
Présentation du programme et des actions	58
Objectifs et indicateurs de performance	66
Justification au premier euro	70
Analyse des coûts du programme et des actions	89
Programme 614	
SURVEILLANCE ET CERTIFICATION	93
Présentation stratégique du projet annuel de performances	94
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	96
Présentation du programme et des actions	104
Objectifs et indicateurs de performance	108
Justification au premier euro	111
Analyse des coûts du programme et des actions	121
Programme 611	
FORMATION AÉRONAUTIQUE	125
Présentation stratégique du projet annuel de performances	126
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	127
Présentation du programme et des actions	131
Objectifs et indicateurs de performance	136
Justification au premier euro	139
Opérateurs	146
Analyse des coûts du programme et des actions	150

TABLEAU D'ÉQUILIBRE

Dépenses		Recettes	
SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES			
Achats	43 766 220	Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	1 499 444 000
Variations des stocks		Variation des stocks (production stockée)	
Services extérieurs	37 284 230	Production immobilisée	
Autres services extérieurs	65 356 550	Subventions d'exploitation	
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération	910 000	Autres produits de gestion courante	
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	924 918 000	Produits financiers	500 000
Autres charges de gestion courante	236 440 000	Produits exceptionnels	28 338 000
Charges financières	29 400 000	Reprises sur amortissements et provisions	10 600 000
Charges exceptionnelles	3 940 000	Autres recettes	0
Dotations aux amortissements	186 267 000		
Dotations aux provisions	10 600 000		
Résultat d'exploitation	0		
Total brut de la 1^{re} section	1 538 882 000	Total brut de la 1^{re} section	1 538 882 000
Évaluation des fonds de concours	7 060 000	Évaluation des fonds de concours	7 060 000
Total brut y compris fonds de concours	1 545 942 000	Total brut y compris fonds de concours	1 545 942 000
SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL			
Amortissement financier	103 700 000	Reprise du résultat d'exploitation	0
Acquisition d'immobilisations	186 259 000	Dotations aux amortissements	186 267 000
Augmentation de stocks constatée en gestion		Produit brut des emprunts	103 692 000
Excédent reversé au Trésor		Autres recettes en capital	
Utilisation et reprises sur provisions		Diminution de stocks constatée en fin de gestion	
Autres dépenses en capital			
Augmentation du fonds de roulement	0	Prélèvement sur le fonds de roulement	0
Total brut de la 2^e section	289 959 000	Total brut de la 2^e section	289 959 000
Évaluation des fonds de concours	13 750 000	Évaluation des fonds de concours	13 750 000
Total brut y compris fonds de concours	303 709 000	Total brut y compris fonds de concours	303 709 000
Total brut hors fonds de concours	1 828 841 000	Total brut hors fonds de concours	1 828 841 000
A déduire ¹	-186 267 000	A déduire :	-186 267 000
Total net hors fonds de concours	1 642 574 000	Total net hors fonds de concours	1 642 574 000
Rappel évaluation fonds de concours	20 810 000	Rappel évaluation fonds de concours	20 810 000

1 Résultat d'exploitation et dotation aux amortissements

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

ÉVALUATION DES RECETTES

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Numéro des lignes et désignation des recettes		2006	2007	Différence entre 2006 et 2007
7000	Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	1 281 000	1 807 000	+526 000
7001	Redevances de route	1 008 400 000	1 037 600 000	+29 200 000
7002	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	209 100 000	213 500 000	+4 400 000
7003	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	31 900 000	30 500 000	-1 400 000
7004	Autres prestations de service	5 265 000	6 096 000	+831 000
7005	Redevances de surveillance et de certification	30 000 000	32 300 000	+2 300 000
7007	Recettes sur cessions	40 000	31 000	-9 000
7008	Autres recettes d'exploitation	5 560 000	4 910 000	-650 000
7009	Taxe de l'aviation civile	143 499 758	167 000 000	+23 500 242
7010	Redevances de route. Autorité de surveillance	4 100 000	4 700 000	+600 000
7011	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance	900 000	1 000 000	+100 000
7100	Variation des stocks (production stockée)			
7200	Production immobilisée			
7400	Subventions d'exploitation			
7500	Autres produits de gestion courante			
7600	Produits financiers	500 000	500 000	0
7780	Produits exceptionnels	19 282 000	28 338 000	+9 056 000
7800	Reprises sur amortissements et provisions	11 900 000	10 600 000	-1 300 000
7900	Autres recettes			
Totaux recettes de fonctionnement		1 471 727 758	1 538 882 000	+67 154 242

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Numéro des lignes et désignation des recettes		2006	2007	Différence entre 2006 et 2007
9800	Dotations aux amortissements	191 537 631	186 267 000	-5 270 631
9300	Diminution de stocks constatée en fin de gestion			
9700	Produit brut des emprunts	256 143 369	103 692 000	-152 451 369
9900	Autres recettes en capital			
	Prélèvement sur le fonds de roulement			
Totaux recettes brutes en capital		447 681 000	289 959 000	-157 722 000
À déduire :				
	Amortissements	191 537 631	186 267 000	-5 270 631
Totaux recettes nettes en capital		256 143 369	103 692 000	-152 451 369

Totaux recettes nettes du budget annexe	1 727 871 127	1 642 574 000	-85 297 127
Évaluation des fonds de concours	14 600 000	20 810 000	+6 210 000
Totaux recettes nettes y compris fonds de concours	1 742 471 127	1 663 384 000	-79 087 127

Le budget annexe de l'aviation civile (BACEA) retrace les activités de production de biens ou de prestations 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 du BACEA sont constituées des redevances de navigation aérienne rémunérant les prestations de l'opérateur de navigation aérienne, des redevances de surveillance et de certifications récemment créées, 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 2007 sont présentés ci-après :

A/ Les redevances de navigation aérienne

Les coûts des services de navigation aérienne constituent la base de la tarification des services de navigation aérienne sous la forme de deux redevances : la redevance de route et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA).

En 2007, les coûts servant de base au calcul des redevances métropolitaines de navigation aérienne sont estimés à un total de 1 355 millions d'euros (+5% / PLF 2006) sur la base des hypothèses suivantes :

- 734,4 M€ (+5,6%/PLF 2006) qui intègre la projection des revalorisations des salaires et de la part employeur du taux de cotisation retraites ;
- 102,2 M€ (+6,2%/PLF 2006) de coûts de fonctionnement ;
- 247,5 M€ (+2,5%/PLF 2006) de coûts d'investissement, amortissements et intérêts ;
- 270,8 M€ (+2,5%/PLF2006) de coûts externes relatifs aux organismes extérieurs, aux charges exposées par les services de l'équipement et le ministère de la défense ainsi que par l'autorité de surveillance.

La prise en compte de - 26 M€ de recettes au titre des aérodromes non assujettis à la RSTCA conduirait à une assiette totale de 1 329 millions d'euros.

L'assiette payante s'établirait à 1 270 millions d'euros, après prise en compte :

- de la régularisation des soldes issus des exercices antérieurs (mécanisme correcteur) pour 26,4 M€.
- du coût des vols exonérés - vols militaires et d'aviation légère - pour un montant de 32,6 M€.

Compte tenu de la comptabilisation de la redevance de route en encaissements qui conduit à calculer la prévision de recettes pour 2007 à partir des facturations correspondant à la période comprise entre le mois de novembre 2006 et le mois d'octobre 2007 (ce qui représente un écart de 12,3 M€ par rapport à la période comprise entre janvier et décembre 2007), les redevances métropolitaines de navigation aérienne s'établiraient alors à 1 256,8 millions d'euros au total :

- la recette de la redevance de route, comptabilisée en encaissement, s'établirait à 1.042,3 M€, dont 4,7 M€ correspondant au coût de la surveillance de l'opérateur de navigation aérienne ;
- la recette de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), comptabilisée en droits constatés, s'établirait à 214,5 M€ dont 1 M€ correspondant au coût de la surveillance de l'opérateur de navigation aérienne.

Les prévisions d'unités de service (UDS : unité de trafic à la base de la facturation des redevances) seraient en augmentation de 2006 à 2007 de 3,5% pour la redevance de route et de 3% pour la RSTCA. Les taux des redevances de navigation aérienne seront définitivement fixés en novembre et décembre 2006 après d'une part l'intégration d'une prévision affinée de l'évolution des UDS pour les exercices 2006 et 2007, et la prise en compte des coûts réels 2005 définitifs, d'autre part. En tout état de cause, l'évolution des deux taux ne devrait pas excéder l'inflation, soit une stabilisation voire une baisse en euros constants.

Le taux unitaire et la recette attendue pour la RSTCA outre-mer seraient inchangés à 13,16 € et 30,5 M€, ce qui permettrait de recouvrer environ 30% des coûts engagés pour les services de navigation aérienne outre-mer.

B/ Les redevances de surveillance et de certification

L'ensemble des activités de surveillance et de contrôle technique de l'aviation civile est regroupé au sein du programme « Surveillance et certification ». Ces prestations consistent en la surveillance des opérateurs de l'aviation civile et la délivrance des agréments et autorisations, licences ou certificats nécessaires aux opérateurs, personnels, équipements et systèmes. Elles concernent les constructeurs, les exploitants aériens, les aéroports, les personnels navigants, les opérateurs de navigation aérienne, les organismes de sûreté, Afin d'être intégrées au sein d'un budget annexe, ces activités doivent être financées par redevances.

L'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004 a été codifié en article L 611-5 du code de l'aviation civile. Le décret n°2005-1680 du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et modifiant le code de l'aviation civile et l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile sont venus finaliser le dispositif juridique.

En conséquence, 15 redevances ont été créées : 5 sont perçues par le groupement d'intérêt économique GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile) au titre d'organisme technique habilité par le Ministre chargé de l'aviation civile ; les 10 autres sont affectées au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) pour un total de recettes estimé à 32,3 M€ en 2007.

Les redevances de contrôle technique seront acquittées par les bénéficiaires directs des prestations, comme les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports ou les centres de formation. Le nouveau dispositif paraît plus juste puisqu'il met fin au financement par les compagnies aériennes de prestations qui ne sont pas directement effectuées à leur profit, comme par exemple la surveillance des organismes de formation des personnels navigants. En outre, le nouveau dispositif est en ligne avec la politique suivie par la plupart des autorités de l'aviation civile des pays européens et de l'Union européenne qui exigent une redevance en contrepartie de chaque prestation.

Il convient de noter qu'à ces redevances de contrôle technique payées directement par les usagers et versées au BACEA, doivent être ajoutés pour mémoire :

- d'une part, 5,7 M€ correspondant au coût de surveillance de l'opérateur de navigation aérienne DSNA (direction des services de la navigation aérienne), qui, même s'ils ne donnent pas lieu à paiement entre programmes budgétaires, sont inclus dans les assiettes de redevances de la navigation aérienne ;
- d'autre part, le versement par l'AESA (Agence européenne pour la sécurité aérienne) au BACEA du montant des coûts des prestations effectuées pour son compte par les services de la DCS (Direction du contrôle de la sécurité). Ces montants (estimés en 2006 à 5,5 M€ et 4 M€ en 2007) vont progressivement baisser au fur et à mesure de la montée en puissance des compétences propres en personnel de l'AESA. Ces montants sont inclus dans les sommes facturées par l'Agence aux industriels.

La tarification applicable en 2006 a tenu compte des efforts financiers demandés à certaines catégories d'usagers et a prévu une montée en puissance progressive. Par exemple, la tarification relative à la redevance de titre de personnel de l'aviation civile et aux droits d'examens aéronautiques applicable aux personnels navigants professionnels ne représente qu'une partie des coûts de l'activité qui y est consacrée.

Enfin, le domaine d'application de la redevance de sécurité et de sûreté aéroportuaire, ainsi que celui de la redevance de sûreté de transporteur aérien sera étendu progressivement aux exploitants d'aérodromes et aux transporteurs nationaux et étrangers de moindre taille au fur et à mesure que les exigences de certification devront leur être appliquées. Le nombre de redevables concernés évoluera de 11 à 80 aérodromes et de 10 à 200 transporteurs en 2009.

Prévisions de recettes sur ces redevances en 2006 et 2007 en €

Classification selon décret	Droits attendus en 2006	Droits attendus en 2007 *
Redevance d'exploitant d'aéronefs	10.000.000	10.500.000
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	7.000.000	8.000.000
Redevance de sûreté aérienne de transporteur	1.100.000	1.500.000
Redevance d'organisme de formation de personnel navigant	200.000	300.000
Redevance d'examen	2.500.000	2.600.000
Redevance de titre de personnel de l'aviation civile	1.800.000	2.000.000
Redevance de programme de formation	100.000	200.000
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol	400.000	600.000
Redevance de matériel SSLIA	600.000	700.000
Redevance de dispositif de sûreté	700.000	800.000
Redevance aptitude au vol (à créer)	0	500.000
Redevance manifestations aériennes (à créer)	0	600.000
Prestations agence européenne (AESA) **	5.500.000	4.000.000
TOTAL	29.900.000	32.300.000
Prestations à opérateur navigation aérienne DSNA	5.000.000	5.700.000
TOTAL	34.900.000	38.000.000

* les montants pour les années 2007 et suivantes sont des estimations qui visent à une progression d'environ 10 % par an.

** ces 4 M€ concernent les coûts directement supportés par le programme surveillance et certification pour des prestations fournies à l'AESA. D'autres coûts sont facturés à l'AESA par la DGAC/DCS mais concernent des prestations rendues par des organismes partenaires de la DGAC (GSAC ou Ministère de la Défense) et feront l'objet d'une attribution de produits pour permettre leur remboursement.

C/ La taxe de l'aviation civile (TAC)

1/ Produit estimé pour la taxe de l'aviation civile en 2007

Produit spontané 2007	332.750.000 € (PLF 2006 : 325.360.000 €)
Titres de redressement suite à contrôles	3.200.000 €
Production de créances	1.000.000 €
TOTAL	336.950.000 € (PLF 2006 : 329.160.000 €)

2/ Justification du produit estimé

L'écart de +7,39 M€ entre le produit spontané inscrit au PLF 2006 et le produit spontané estimé pour 2007 résulte :

a/ d'un recalage du produit prévu pour 2006 : + 3,58 M€, ayant pour origine :

- la prise en compte d'un nombre de passagers en 2005 supérieur à celui retenu pour l'établissement du PLF 2006 (le trafic aérien déclaré au titre de l'année 2005 est supérieur de 633 000 passagers et de 22 000 tonnes de fret/courrier par rapport à celui retenu pour l'établissement du PLF 2006) : + 3,11 M€,
- la prise en compte d'un nombre de tonnes de fret/courrier en 2005 supérieur à celui retenu pour l'établissement du PLF 2006 : + 0,03 M€,
- l'application de pourcentages d'évolution révisés du trafic 2006 : + 0,44 M€.

b/ de l'effet croissance du trafic passagers 2007 par rapport à 2006, à périmètre constant : + 9,62 M€

c/ de l'effet du changement de périmètre de la taxe par rapport à 2006 :- 5,81 M€

Le produit de la taxe pour 2007 a été calculé en tenant compte des données suivantes :

- à compter du 1er janvier 2006, l'application du tarif intracommunautaire aux trafics vers les pays de l'espace économique européen (EEE) (cf. article 61 de la loi de finances pour 2006),
- à compter du 1er janvier 2007, l'entrée dans l'Union européenne de la Roumanie et de la Bulgarie,
- la modification du dispositif législatif de la taxe de l'aviation civile pour prendre en compte à compter du 1er janvier 2007 les trafics à destination de la Suisse comme entrant dans la sphère du tarif intra-communautaire (cf accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien).

Les transferts de trafic vers le champ d'application du trafic intracommunautaire correspondent pour l'année 2007 à 1.861.759 passagers et à une baisse de recettes attendues de 5.810.000 euros (différence de taux de la taxe de 3,12 euros).

3/ Quotité affectée au BACEA

A compter du 1^{er} janvier 2007, les quotités du produit de la TAC affectées respectivement au budget annexe de l'aviation civile et au budget général de l'Etat sont de 49,56 % et 50,44 %.

En conséquence, le montant de la TAC affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » en 2007 s'élèverait à 167.000.000 €

D/ Les emprunts

La DGAC va faire appel à l'Agence France Trésor (AFT) pour réaliser l'emprunt 2007 du BACEA. L'AFT est chargée de la gestion de la dette et de la trésorerie de l'Etat. Elle a été créée le 08 février 2001 par arrêté du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (MINEFI), sous la forme d'un service à compétence nationale (SCN) placé sous l'autorité du directeur général du Trésor et de la politique économique. Cette création participe de la réforme de l'Etat et vise à moderniser la gestion de sa dette et de sa trésorerie.

Le projet de loi de finances pour 2007 autorise le BACEA à emprunter 103.692.000 € ; ce montant, qui repose sur une hypothèse de stabilisation de l'endettement du BACEA, pourra être revu à la baisse compte tenu des recettes prévues pour l'exercice 2007.

E/ Les recettes diverses**1 / Les recettes de la section des opérations courantes**

- Ligne 70-00 « Ventes de produits fabriqués, prestations de services, marchandises » : 1.807.000 €. Cette ligne concerne essentiellement divers produits vendus par les services de l'aviation civile comme les mises à jour, les éditions de documents, de publications et les recettes provenant d'abonnements divers.

- Ligne 70-04 « Autres prestations de services » : 6.096.000 €. Cette ligne regroupe pour l'essentiel des recettes de prestations de formation aéronautique dispensée par le service d'exploitation de la formation aéronautique et des centres de formation.

Les autres prestations comme celles du Groupement pour la Sécurité Aviation Civile (GSAC) ou du Joint Aviation Authorities (JAA) comportent des recettes provenant de reversements suite à la mise à disposition du personnel de la DGAC à ces organismes dans le cadre de missions spécifiques à la surveillance et à la certification.

- Ligne 70-07 « Recettes sur cessions » : 31.000 €. Ces recettes prennent en compte essentiellement des produits de cessions faites aux aéroclubs par le service d'exploitation de la formation aéronautique.

- Ligne 70-08 « Autres recettes d'exploitation » : 4.910.000 €. Il s'agit de l'ensemble des versements effectués à la DGAC par le service des domaines dans le cadre des loyers de métropole, des loyers d'outre-mer et d'autres recettes domaniales.

- Ligne 76-00 « Produits financiers » : 500.000 €. Cette ligne de recette se répartit entre les produits financiers correspondant aux intérêts versés par Eurocontrol et les gains de change relatifs aux produits résultant des opérations de devises de la DGAC.

- Ligne 77-80 « Produits exceptionnels » : 28.338.000 €. Les produits exceptionnels comportent les trop-perçus sur rémunérations d'exercices antérieurs à l'année de gestion ne pouvant faire l'objet de rétablissement de crédits, et les mécanismes correcteurs de Route et de RSTCA. En 2007, un montant de 27.338.000 € est destiné à régulariser les mécanismes correcteurs Route « positifs » des exercices 2004 et 2005.

- Ligne 78-00 « Reprises sur amortissements et provisions » : 10.600.000 €. Cette ligne régularise les écritures comptables inscrites en clients douteux pour la RSTCA, les taxes et les produits divers (créances irrécouvrables).

2 / Les recettes de la section des opérations en capital

- Ligne 98-00 « Amortissements » : 186.267.000 €. 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.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Plafond d'emplois autorisé exprimé en ETPT
Formation aéronautique	66 563 000	67 859 000	633
Navigation aérienne	1 222 336 000	1 199 546 000	8 479
Soutien aux prestations de l'aviation civile	484 793 000	482 083 000	1 335
Surveillance et certification	79 792 000	79 353 000	840
Totaux hors résultat d'exploitation et hors variation du fonds de roulement	1 853 484 000	1 828 841 000	11 287

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	360 763 000	359 413 000
Navigation aérienne	1 053 321 000	1 039 674 000
Surveillance et certification	75 607 000	75 526 000
Formation aéronautique	63 073 000	64 269 000
Totaux hors résultat d'exploitation	1 552 764 000	1 538 882 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Section / Programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Soutien aux prestations de l'aviation civile	124 030 000	122 670 000
Navigation aérienne	169 015 000	159 872 000
Surveillance et certification	4 185 000	3 827 000
Formation aéronautique	3 490 000	3 590 000
Totaux hors variation du fonds de roulement	300 720 000	289 959 000

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 2006	Demandées pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007
613	Soutien aux prestations de l'aviation civile	360 648 989	360 763 000	60 000	352 088 989	359 413 000	60 000
01	Ressources humaines et management	71 498 276	77 609 730	60 000	68 868 276	77 609 730	60 000
02	Affaires financières et logistique	289 150 713	283 153 270		283 220 713	281 803 270	
612	Navigation aérienne	1 002 164 268	1 053 321 000	2 000 000	987 164 268	1 039 674 000	2 000 000
01	Management et gestion	22 385 093	32 913 302		21 965 093	24 993 302	
03	Centres en route	468 331 035	473 417 169		462 931 035	472 237 169	
02	Aéroports	318 047 348	317 322 118	1 100 000	312 507 348	315 552 118	1 100 000
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	43 071 743	44 126 164		42 281 743	44 026 164	
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	55 779 803	76 148 310	900 000	54 719 803	72 618 310	900 000
06	Formation	94 549 246	109 393 937		92 759 246	110 246 937	
614	Surveillance et certification	17 098 195	75 607 000	5 000 000	17 098 195	75 526 000	5 000 000
01	Méthodes et organisation du contrôle	12 082 256	9 145 800		12 082 256	9 064 800	
02	Contrôles opérationnels	5 015 939	66 461 200	5 000 000	5 015 939	66 461 200	5 000 000
611	Formation aéronautique	60 181 754	63 073 000		59 481 754	64 269 000	
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	9 792 146	12 219 680		9 792 146	13 915 680	
02	Formation pratique au pilotage	50 389 608	50 853 320		49 689 608	50 353 320	
Totaux hors résultat d'exploitation		1 440 093 206	1 552 764 000	7 060 000	1 415 833 206	1 538 882 000	7 060 000

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Numéro et intitulé du programme ou de l'action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007
613	Soutien aux prestations de l'aviation civile	129 820 000	124 030 000	250 000	128 110 000	122 670 000	250 000
01	Ressources humaines et management	1 980 000	1 910 000		1 980 000	3 260 000	
02	Affaires financières et logistique	127 840 000	122 120 000	250 000	126 130 000	119 410 000	250 000
612	Navigation aérienne	327 451 000	169 015 000	13 000 000	308 451 000	159 872 000	13 000 000
01	Management et gestion	5 960 000	4 950 000		4 400 000	3 370 000	
03	Centres en route	72 400 000	76 100 000		56 170 000	77 000 000	
02	Aéroports	204 891 000	51 500 000		209 901 000	45 000 000	
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	10 660 000	15 500 000		8 210 000	13 480 000	
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	24 410 000	17 000 000	13 000 000	22 740 000	17 500 000	13 000 000
06	Formation	9 130 000	3 965 000		7 030 000	3 522 000	
614	Surveillance et certification	420 000	4 185 000		950 000	3 827 000	
01	Méthodes et organisation du contrôle	360 000	4 185 000		890 000	3 827 000	
02	Contrôles opérationnels	60 000			60 000		
611	Formation aéronautique	7 870 000	3 490 000	500 000	7 570 000	3 590 000	500 000
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	4 580 000			3 980 000		
02	Formation pratique au pilotage	3 290 000	3 490 000	500 000	3 590 000	3 590 000	500 000
Totaux hors variation du fonds de roulement		465 561 000	300 720 000	13 750 000	445 081 000	289 959 000	13 750 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON LA NOMENCLATURE COMPTABLE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007
Achats	151 715 000	45 450 220		127 455 000	43 766 220	
Variations des stocks						
Services extérieurs		43 054 230			37 284 230	
Autres services extérieurs		71 784 550			65 356 550	
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération	6 131 611	910 000		6 131 611	910 000	
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents	881 294 516	924 918 000		881 294 516	924 918 000	
Autres charges de gestion courante	226 420 000	236 440 000		226 420 000	236 440 000	
Charges financières	26 100 000	29 400 000		26 100 000	29 400 000	
Charges exceptionnelles	2 189 000	3 940 000		2 189 000	3 940 000	
Dotations aux amortissements	191 537 631	186 267 000		191 537 631	186 267 000	
Dotations aux provisions	10 600 000	10 600 000		10 600 000	10 600 000	
Totaux hors résultat d'exploitation	1 495 987 758	1 552 764 000	7 060 000	1 471 727 758	1 538 882 000	7 060 000

Pour le PLF 2007, les impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents sont compris dans les dépenses de personnel.

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007	Fonds de concours attendus en 2007
Amortissement financier	114 360 000	103 700 000		114 360 000	103 700 000	
Acquisition d'immobilisations	355 121 000	197 020 000		333 321 000	186 259 000	
Augmentation de stocks constatée en gestion						
Excédent reversé au Trésor						
Utilisation et reprises sur provisions						
Autres dépenses en capital						
Totaux hors variation du fonds de roulement	469 481 000	300 720 000	13 750 000	447 681 000	289 959 000	13 750 000

PROGRAMME 613

SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE

MINISTRE CONCERNÉ : DOMINIQUE PERBEN, MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU
TOURISME ET DE LA MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances	20
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	21
Présentation du programme et des actions	25
Objectifs et indicateurs de performance	29
Justification au premier euro	31
Analyse des coûts du programme et des actions	43

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Michel WACHENHEIM

Directeur général de l'aviation civile

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

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » a pour objectif d'exercer au bénéfice des trois programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens » une gestion mutualisée de différentes prestations, notamment dans les domaines financier et des ressources humaines, afin d'optimiser le coût de ces fonctions, tout en cherchant à offrir le meilleur service à l'ensemble des directions de l'aviation civile.

Les trois objectifs du programme sont représentatifs de la stratégie que nous mettons en œuvre dans notre rôle de prestataire dans les domaines financiers et des ressources humaines :

- rendre un service de ressources humaines au meilleur coût. La gestion des ressources humaines est une action traditionnelle des services centraux de l'État. Pour gérer 12000 agents répartis sur l'ensemble du territoire national (avec de fortes représentations outre-mer), la DGAC se doit de disposer d'outils efficaces (logiciel NOIRH en cours d'installation) et d'assurer une gestion de ces ressources performante dans l'intérêt réciproque de la direction générale de l'aviation civile et de ses personnels. Elle doit assurer, en temps réel, une dotation optimale des services leur permettant de faire face à leurs missions. En effet, l'efficacité de la gestion des ressources humaines, principal poste de dépenses de la fonction support, doit être évaluée, dans l'intérêt de tous. L'indicateur correspondant est le rapport entre les personnels affectés à la fonction « ressources humaines » par rapport aux effectifs globaux de la DGAC (exprimés en équivalent temps plein).

- maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe. L'indicateur correspondant « endettement / capacité d'autofinancement » mesure le nombre d'années qui serait nécessaire pour parvenir au désendettement total du budget annexe en y affectant la totalité de sa capacité d'autofinancement : celui-ci doit contenir son endettement dans des limites permettant son éventuel désendettement en un nombre d'années limité.

- s'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe. L'indicateur de résultat pour cet objectif financier se décompose en deux sous indicateurs qui sont le taux de recouvrement des redevances pour services terminaux de la circulation aérienne (par rapport aux facturations émises) et le taux de recouvrement de la taxe de l'aviation civile.

Enfin, le programme porte, dans une optique d'amélioration de notre performance, la définition et l'animation de la mise en place du pilotage par objectifs à l'aviation civile.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

■ OBJECTIF 1 : Rendre un service de ressources humaines au meilleur coût

- INDICATEUR 1.1 : Nombre d'ETP affectés à la fonction « soutien » RH par rapport au nombre d'agents gérés.

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

- INDICATEUR 2.1 : Endettement/capacité d'autofinancement.

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

- INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME ET DES DÉPENSES FISCALES ASSOCIÉES

2007 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2007 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Ressources humaines et management	77 609 730	1 910 000	79 519 730	60 000
02	Affaires financières et logistique	283 153 270	122 120 000	405 273 270	250 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		360 763 000	124 030 000	484 793 000	310 000

2007 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Ressources humaines et management	77 609 730	3 260 000	80 869 730	60 000
02	Affaires financières et logistique	281 803 270	119 410 000	401 213 270	250 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		359 413 000	122 670 000	482 083 000	310 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			10 850 000	8 220 000	7 872 000	7 872 000
Services extérieurs					1 833 000	1 833 000
Autres services extérieurs					3 825 000	3 825 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			494 193	494 193		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			60 154 083	60 154 083	63 039 730	63 039 730
Charges exceptionnelles					1 040 000	1 040 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			71 498 276	68 868 276	77 609 730	77 609 730
Prévision de fonds de concours					60 000	60 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			1 980 000	1 980 000	1 910 000	3 260 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			1 980 000	1 980 000	1 910 000	3 260 000
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 02 : Affaires financières et logistique

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			32 576 000	26 646 000	8 719 000	8 449 000
Services extérieurs					8 988 000	8 583 000
Autres services extérieurs					11 534 000	10 859 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			851 953	851 953	870 000	870 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			24 855 129	24 855 129	25 965 270	25 965 270
Autres charges de gestion courante			7 080 000	7 080 000	5 810 000	5 810 000
Charges financières			26 100 000	26 100 000	29 400 000	29 400 000
Charges exceptionnelles			550 000	550 000		
Dotations aux amortissements			191 537 631	191 537 631	186 267 000	186 267 000
Dotations aux provisions			5 600 000	5 600 000	5 600 000	5 600 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			289 150 713	283 220 713	283 153 270	281 803 270
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Amortissement financier			114 360 000	114 360 000	103 700 000	103 700 000
Acquisition d'immobilisations			13 480 000	11 770 000	18 420 000	15 710 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			127 840 000	126 130 000	122 120 000	119 410 000
Prévision de fonds de concours					250 000	250 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE**SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES**

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Achats		43 426 000	16 591 000		34 866 000	16 321 000
Services extérieurs			10 821 000			10 416 000
Autres services extérieurs			15 359 000			14 684 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération		1 346 146	870 000		1 346 146	870 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents		85 009 212	89 005 000		85 009 212	89 005 000
Autres charges de gestion courante		7 080 000	5 810 000		7 080 000	5 810 000
Charges financières		26 100 000	29 400 000		26 100 000	29 400 000
Charges exceptionnelles		550 000	1 040 000		550 000	1 040 000
Dotations aux amortissements		191 537 631	186 267 000		191 537 631	186 267 000
Dotations aux provisions		5 600 000	5 600 000		5 600 000	5 600 000
Prévision de fonds de concours			60 000			60 000
Totaux hors résultat d'exploitation		360 648 989	360 763 000		352 088 989	359 413 000
Totaux hors résultat d'exploitation y compris fonds de concours prévus		360 648 989	360 823 000		352 088 989	359 473 000

Pour le PLF 2007, les impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents sont compris dans les dépenses de personnel

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Amortissement financier		114 360 000	103 700 000		114 360 000	103 700 000
Acquisition d'immobilisations		15 460 000	20 330 000		13 750 000	18 970 000
Prévision de fonds de concours			250 000			250 000
Totaux hors variation du fonds de roulement		129 820 000	124 030 000		128 110 000	122 670 000
Totaux hors variation du fonds de roulement y compris fonds de concours		129 820 000	124 280 000		128 110 000	122 920 000

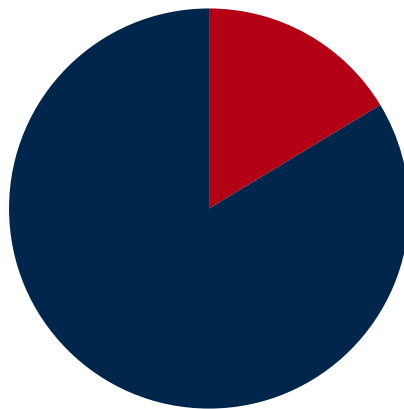
PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Ressources humaines et management	79 519 730	80 869 730
02	Affaires financières et logistique	405 273 270	401 213 270
Totaux		484 793 000	482 083 000

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2007

● Action n°01 (16,40%)



● Action n°02 (83,60%)

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Les finalités générales

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » regroupe l'ensemble des fonctions support de la mission « Contrôle et exploitation aériens » mises en œuvre au profit des directions et services agissant dans ce cadre : la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), la direction du contrôle de la sécurité (DCS), les directions de l'aviation civile (DAC) et le service technique de l'aviation civile (STAC) pour la part de leur activité correspondante, le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA).

Il fait appel à des compétences spécialisées dans les domaines du management, de la gestion des ressources humaines, des questions juridiques et financières et, plus généralement, à une expertise dans le domaine réglementaire et de l'organisation de l'État.

Les acteurs et le pilotage

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

Le programme s'inscrit dans une démarche de prestations de service tournées vers la satisfaction des besoins des usagers. Il répond, lui aussi, à des objectifs de performance révélés dans les relations avec les bénéficiaires de ces prestations : la notion de prestataire devant rendre des comptes aux services chargés de mettre en œuvre les politiques y a remplacé la relation d'autorité.

Les modalités de gestion

La conduite de ces deux actions au niveau central relève du secrétariat général qui les met directement en œuvre lorsqu'elles font appel à des compétences très spécialisées ou correspondent à un besoin de mutualisation ou encore de cohérence interne à la DGAC.

Dans les autres cas, le secrétariat général est un prestataire de service pour le compte des directeurs auxquels il sera lié par des contrats de gestion, notamment en matière de gestion des ressources humaines. De même, au niveau déconcentré, les directions de l'aviation civile seront prestataires de service pour les échelons locaux administratifs de la DSNA auxquels elles sont liées par des conventions de gestion.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

■ ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

■ ACTION n° 02 : Affaires financières et logistique

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

Ressources humaines et management

16,4 %



Les finalités propres à l'action

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

Coordonnée avec les services assurant eux-mêmes une partie de la gestion de leurs agents (DSNA en particulier), l'activité de gestion des ressources humaines garantit la mobilité des personnes au sein de la DGAC, répartit équitablement les ressources et arbitre en dernier ressort entre les différentes demandes.

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

L'action recouvre par ailleurs l'expertise juridique qui assure le conseil, l'expertise et l'assistance juridique auprès des services rattachés au directeur général de l'aviation civile dans les domaines du droit interne et du droit européen et international. L'expertise juridique participe à l'élaboration des textes législatifs et réglementaires nationaux, internationaux et communautaires. Elle protège les intérêts de l'État devant les juridictions en liaison avec les services concernés, participe à l'élaboration des observations de l'administration devant la juridiction judiciaire ; elle est enfin chargée du suivi de l'exécution des décisions juridictionnelles.

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

- la direction de l'ensemble des services de la DGAC ;
- le traitement des questions parlementaires et réservées ;
- la communication externe et le pilotage de la communication interne ;
- les missions particulières, temporaires ou permanentes, placées auprès du directeur général.

Les partenaires de l'action

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

Les partenaires extérieurs de l'action sont :

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

Le cadre réglementaire de l'action

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

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

ACTION n° 02

Affaires financières et logistique

83,6 %



Les finalités propres à l'action

La fonction financière regroupe les moyens nécessaires au pilotage et à l'exécution des dépenses et recettes du budget annexe. Ses moyens humains sont situés soit en administration centrale de la DGAC (secrétariat général et agence comptable du budget annexe), soit au niveau territorial (départements administratifs des directions de l'aviation civile et agences comptables secondaires). Cette fonction comporte en particulier :

- la préparation et l'exécution de la loi de finances qui comprend la gestion ou le suivi des recettes affectées, de la trésorerie et des emprunts et services de la dette autorisés par la loi de finances ;
- la tenue de la comptabilité analytique du budget annexe qui fournit la base des assiettes des redevances perçues pour services rendus ;
- la définition et l'animation de la mise en place du pilotage par objectifs liés à la mesure de la performance ;
- la gestion de la taxe de l'aviation civile dont le contrôle d'assiette et le recouvrement sont confiés à la DGAC.

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

- « Infrastructures et bureautique » qui comprend notamment les réseaux locaux et à longue distance, y compris leur sécurisation, les plates-formes gros systèmes, les serveurs, stockages, les matériels et logiciels bureautiques ;
- « Communications » qui comprend notamment l'Intranet et le site web de la DGAC ;
- « Finances » qui comprend le développement et l'exploitation du système d'exécution budgétaire propre au budget annexe, y compris la comptabilité analytique, ainsi que des systèmes de gestion de la taxe de l'aviation civile ;
- « Ressources humaines » avec notamment le développement d'un nouveau logiciel de gestion des personnels.

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

Les partenaires de l'action

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

La maîtrise d'œuvre des développements informatiques relève du centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion de la DGAC qui est un partenaire des services demandeurs en charge de l'information, des finances et des ressources humaines qui en assurent la maîtrise d'ouvrage.

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

Le Parlement et la Cour des comptes sont des partenaires institutionnels de cette action ainsi que la direction du budget, l'agence comptable et le contrôle financier central.

Le cadre réglementaire de l'action

Cette action s'exerce dans le cadre général de la réglementation concernant la dépense publique, le code des marchés publics notamment.

En matière de redevances pour services rendus le cadre normatif est fourni par les recommandations de l'OACI, la réglementation européenne, les textes et la jurisprudence français. En matière fiscale, l'action de la DGAC s'inscrit dans le cadre du code général des impôts.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n°1 : Rendre un service de ressources humaines au meilleur coût (du point de vue du contribuable)

La masse salariale est le principal poste de dépenses des programmes de l'aviation civile. La gestion des hommes et femmes que cette masse rémunère doit donc s'attacher 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.

Le secrétariat général doit :

- mesurer et maîtriser l'évolution de la masse salariale de la DGAC ;
- mettre à la disposition des responsables de programmes les moyens de suivre leur masse salariale ;
- s'efforcer de contenir les coûts de gestion, notamment dans le domaine de la gestion des personnels, particulièrement consommateur de temps de travail.

Indicateur 1 : Nombre d'ETP affectés à la fonction « soutien » RH par rapport au nombre d'agents gérés.

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

INDICATEUR 1.1 : Nombre d'ETP affectés à la fonction « soutien » RH par rapport au nombre d'agents gérés.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2009 Cible
%	4,73		4,70	4,65	4,60	4,50

Précisions méthodologiques

565 personnes correspondant à 550 ETP étaient affectées à des tâches exclusives ou très majoritaires de gestion des personnels en décembre 2004 à rapporter à un effectif de 11 634 agents exprimé en ETP. Le ratio des ETP affectés à la fonction soutien est donc de 4,73%.

Ce ratio sera calculé sur le même périmètre chaque année. L'objectif est de réduire ce taux pour le rapprocher de 4,50% en 2009.

En 2005, 552 ETP ont été affectés à des tâches RH sur un total de 11 738 agents, soit un ratio de 4,70%. La diminution en 2005 ne pouvait être nette du fait de la réorganisation de la DGAC. L'effort sera principalement produit en 2006 et en 2007.

OBJECTIF n°2 : Maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe (du point de vue du contribuable)

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

Indicateur 1 : Endettement / capacité d'autofinancement.

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

La réalisation 2005 est meilleure que la prévision 2005 (4,3) compte tenu d'une baisse de 20 M€ des montants d'emprunts sur cette même année.

A compter de 2006, l'indicateur intègre les effets de la loi portant création d'Aéroports de Paris qui a eu un impact sur l'endettement du budget annexe de l'aviation civile : des investissements de navigation aérienne, supportés par

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Aéroports de Paris sont réintégrés dans les comptes de la DGAC pour un montant de 152,45 M€ (le stock de la dette fin 2005 étant ainsi majoré de 20%).

La cible 2009 prévue en quatre années dans le budget 2006 a été relevée pour tenir compte notamment des investissements supportés par Aéroports de Paris pour la navigation aérienne et comptabilisés dorénavant dans les comptes de la DGAC.

INDICATEUR 2.1 : Endettement/capacité d'autofinancement.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2009 Cible
Nombre d'années	4,3	4,3	4,1	4,6	4,8	inférieur à 4,7

Précisions méthodologiques

Sources des données : les données nécessaires au calcul de cet indicateur apparaissent chaque année dans le projet de loi de finances du gouvernement soumis au Parlement.

L'endettement est la sommation des autorisations d'emprunt annuelles inscrites au budget annexe depuis sa création en 1985 déduction faite des remboursements d'emprunts effectués chaque année. Il est mesuré au 31 décembre. Il s'élève à 890 M€ au 31 décembre 2005 et devrait être stabilisé sur les prochaines années.

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

Observations

Pour 2007, un changement de méthode comptable par rapport aux années précédentes a des conséquences sur le ratio : en effet, la comptabilisation de certains petits achats est passée de l'investissement en fonctionnement entraînant une diminution de 11 M€ de l'autofinancement (qui s'élève à 186 M€ au lieu de 197 M€ avant transfert de la section des opérations en capital vers la section d'exploitation). L'effet mécanique de ce changement est de l'ordre de + 0,2 sur l'indicateur.

OBJECTIF n°3 : S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe (du point de vue du contribuable)

Un budget annexe doit inscrire dans chaque projet de budget les montants prévisionnels des recettes qui lui sont affectées.

Il doit également s'assurer du recouvrement de ces 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 au taux de recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) et de la taxe de l'aviation civile, qui mesurent l'action des services pour s'assurer du recouvrement des droits constatés auprès des compagnies aériennes.

Pour la RSTCA, le maintien de la prévision 2007 à 98% s'explique par l'atteinte d'un seuil en 2004-2005, qu'il sera difficile de dépasser. Pour tenir compte de l'effet de seuil, la cible 2010 a été révisée à 98,50% (contre 99% dans le projet annuel de performances annexé à la loi de finances pour 2006).

INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Taux de recouvrement de la RSTCA	%	97,97	98,00	97,96	98,50	98,00	98,50
Taux de recouvrement de la TAC	%	99,45	99,50	99,48	99,50	99,50	99,70

Précisions méthodologiques

Source de données : Agence comptable du budget annexe.

- Taux de recouvrement de la RSTCA : il s'agit d'un taux net qui rapporte le montant des recouvrements constatés au montant des factures émises, en excluant les factures de décembre, majorables en janvier et les sommes dues par les compagnies faisant l'objet d'une procédure collective.

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

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total	Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total
01	Ressources humaines et management	63 039 730	16 480 000	79 519 730	63 039 730	17 830 000	80 869 730
02	Affaires financières et logistique	25 965 270	379 308 000	405 273 270	25 965 270	375 248 000	401 213 270
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		89 005 000	395 788 000	484 793 000	89 005 000	393 078 000	482 083 000

DÉPENSES DE PERSONNEL

Pour cette rubrique, les crédits sont exprimés en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de même montant.

Catégorie d'emplois	Emplois exprimés en ETPT				Crédits Demandés pour 2007 (y c. charges sociales)
	Exécution 2005	Plafond autorisé pour 2006	Demandés pour 2007	Variation 2007 / 2006	
Administratifs et cadres		974	955	-19	68 355 882
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne		8	8	0	642 091
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile		109	109	0	6 012 621
Ouvriers et personnels navigants		263	263	0	13 994 406
Totaux		1 354	1 335	-19	89 005 000

ÉLÉMENTS SUR LES EFFETS DE STRUCTURE

Emplois et dépenses de personnel de la mission « Contrôle et exploitation aériens »

Les dépenses de personnel et les emplois du budget annexe de la mission Contrôle et exploitation aériens (BACEA) seront marqués pour l'année 2007 par les évolutions majeures suivantes :

- un schéma d'emplois avec une diminution globale de 67 postes se décomposant en 40 suppressions nettes et 27 transferts sur le programme « Transports aériens » du budget général ;
- des programmes en diminution d'effectifs à l'exception du programme « Surveillance et certification » dont le renforcement des moyens est prolongé pour poursuivre l'amélioration du contrôle de la sécurité du transport aérien ;
- la mise en œuvre pour la première année du futur protocole social triennal 2007-2009 comprenant en particulier l'accord passé avec les organisations syndicales sur la mise en application de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Une provision de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été prévue en 2007 pour ces 2 objectifs.
- une augmentation du taux de contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions civiles de 6,5% en 2007 en vue d'atteindre dans les meilleurs délais le taux des administrations de l'Etat du budget général. Ce nouveau taux entraîne un surcoût pour le BACEA de 20 M€.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le plafond global d'emplois de la mission diminue de 11 329 ETPT en 2006 à 11 287 en 2007, la baisse liée aux suppressions et transferts d'effectifs étant en partie compensée par l'effet mécanique de report en année pleine des créations nettes de postes en 2006 sur le BACEA (+ 25 ETPT en extension en année pleine).

Les charges de personnel de la mission correspondant par nature aux dépenses inscrites au titre 2 du budget général ont été évaluées à 924,92 M€, (après transfert des 27 postes sur le budget général), en augmentation de 38,18 M€ par rapport à la LFI 2006. Cette augmentation est essentiellement due à l'augmentation du CAS pensions et à la provision catégorielle pour la licence européenne de contrôleur aérien. Elle est limitée par les transferts et les suppressions de postes.

Effectifs du programme n° 613

Le programme «Soutien aux prestations de l'aviation civile» comprend 1.354 agents, en majorité titulaires de corps administratifs ou d'encadrement. Il regroupe les fonctions de management, de gestion des ressources humaines, de gestion financière et de logistique.

Il va faire l'objet d'une réduction sensible d'effectifs dans le domaine des ressources humaines (-22 postes d'administratifs), en application de l'objectif LOLF de réduction des effectifs affectés à ces tâches. La cible à atteindre est un taux de 4,5 % (part des effectifs affectés aux RH par rapport aux effectifs totaux de la DGAC) d'ici 3 ans (le taux actuel étant de 4,70%).

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents du programme sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen d'un agent
1	Administratifs/encadrement	55 912 €	6 398 €	62 310 €
2	ICNA	69 220 €	5 956 €	75 177 €
3	IESSA/TSEEAC	53 246 €	5 154 €	58 401 €
4	Ouvriers/personnels navigants	42 901 €	5 193 €	48 094 €

Hypothèses de sorties

38 départs définitifs, dont 32 départs à la retraite, sont prévus en 2007. Ils ne seront que partiellement remplacés, la DGAC ayant pour objectif (cf. indicateur) de réduire la part des personnels affectés notamment aux tâches de gestion des ressources humaines.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents sortants du programme et la date moyenne des départs sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des sortants	Date moyenne des départs
1	Administratifs/encadrement	65 834 €	7 534 €	73 368 €	1 ^{er} août
2	ICNA	80 722 €	6 946 €	87 669 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	58 495 €	5 662 €	64 157 €	1 ^{er} août
4	Ouvriers/personnels navigants	43 127 €	5 220 €	48 348 €	1 ^{er} juin

Hypothèses d'entrées

16 entrées dont 13 recrutements externes sont prévues, la plupart dans les corps administratifs.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents entrants au sein du programme et la date moyenne des arrivées sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des entrants	Date moyenne des arrivées
1	Administratifs/encadrement	31 178 €	3 534 €	34 712 €	1 ^{er} août
2	ICNA	17 494 €	1 983 €	19 477 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	16 843 €	1 909 €	18 752 €	1 ^{er} juin
4	Ouvriers/personnels navigants	26 580 €	3 013 €	29 592 €	1 ^{er} juin

Autres effets de structure

Le GVT positif est estimé à 3,05%.

Le GVT négatif, ou effet de noria, est estimé à 1,46%.

Les suppressions nettes d'emplois représentent pour le programme une économie de 0,8 M€ sur les charges de personnel.

ELEMENTS SALARIAUX

La masse salariale du programme «Soutien aux prestations de l'aviation civile» devrait s'élever en 2007 à 89,01 M€ (85,71 M€ en LFI 2006 en augmentation de 4%). Cette variation est essentiellement due aux facteurs suivants :

1) des mesures générales

L'incidence de l'évolution du point fonction publique sur les charges de personnel a été construite avec l'hypothèse d'une valeur du point fonction publique de 53,9795€ le 1^{er} janvier 2007, puis de 54,2494€ le 1^{er} février 2007, auquel s'ajoute l'attribution uniforme d'un point d'indice au 1^{er} novembre 2006, ce qui représente pour le programme un montant de 1,6 M€.

La contribution versée au titre de la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE) s'élève pour le programme à 2,98 M€.

Le montant de la cotisation employeur au fonds national d'aide au logement, intégrant une cotisation additionnelle de 0,2% à partir de 2007, s'élève pour le programme à 0,23 M€.

2) l'augmentation du taux de CAS « pensions »

Le montant de la contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions est de 13,54 M€, dont 13,5 M€ au titre des personnels civils (taux de 39,5%) et 0,04 M€ au titre de l'allocation temporaire d'invalidité (taux de 0,31%). Le surcoût induit par l'augmentation du taux au titre des personnels civils (33% en 2006) représente 1,8 M€ pour le programme.

3) des mesures catégorielles

Mesures protocolaires : ces mesures sont définies dans le protocole d'accord social de la DGAC pour la période 2007-2009, dont les négociations sont programmées à l'automne 2006, comprenant en particulier des mesures nouvelles liées à la mise en œuvre de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Un montant global de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été réservé en 2007 pour l'ensemble des 5 programmes de la DGAC. A ce titre, une enveloppe de 1,05 M€ a été prévue pour le programme. L'essentiel de la provision protocolaire en 2007 étant destinée à financer les mesures liées à la mise en application de la licence européenne, le programme n° 613 est très peu concerné par ces mesures.

Par ailleurs, l'évolution des primes des personnels techniques, en partie alignée sur celle du point INSEE, représente pour le programme un montant de 0,35 M€.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		ETPT
01	Ressources humaines et management	940
02	Affaires financières et logistique	395
Total		1 335

Catégories d'emplois

Programme n°613	Nombre d'ETPT	Catégorie 1 : encadrement + administratifs	Catégorie 2 : ICNA	Catégorie 3 : IESSA + TSEEAC	Catégorie 4 : ouvriers + personnels navigants
Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 335	955	8	109	263
Action 01 : ressources humaines et management	940	671	6	77	186
Action 02 : affaires financières et logistique	395	284	2	32	77

Ce programme, qui ne comporte que 2 actions, est essentiellement constitué de personnels administratifs pour chacune des actions.

L'un des indicateurs retenu représente en ETPT la part des personnels affectés à des fonctions de gestion des ressources humaines sur les effectifs globaux de la DGAC. L'objectif est de réduire cet indicateur, de 4,70 % fin 2005, à 4,5% en 2009, par une meilleure organisation de la gestion des ressources humaines, liée en grande partie au déploiement d'une application informatique unifiée des personnels pour l'ensemble des services et des corps de la DGAC.

AUTRES ÉLÉMENTS**Action sociale (dépenses rattachées aux dépenses de personnel)**

Ce programme présente la particularité de regrouper en son sein tous les crédits d'action sociale des personnels du BACEA.

Le montant des crédits de l'action sociale est inchangé par rapport à 2006. La gamme des prestations offertes aux agents de la DGAC rémunérés sur le budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens n'a pas été modifiée, leurs ayants droits non plus.

La DGAC a orienté l'essentiel de son effort vers ses personnels en difficultés sur l'aide aux familles (39% des aides versées par la DGAC) et la solidarité (31% des aides versées) :

- Prestation « famille » pour 0,39 M€ (allocation rentrée scolaire, prestations séjours enfants, prestations pour garde de jeunes enfants et prestation soutien à l'aide à domicile) ;
- Prestation « handicap » pour 0,12 M€ ;
- Prestation « solidarité » pour 0,32 M€ (aides exceptionnelles et prêts sociaux) ;
- Prestation « logement » pour 0,2 M€.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Ressources humaines et management

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	63 039 730	16 480 000	79 519 730
Crédits de paiement	63 039 730	17 830 000	80 869 730

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits de fonctionnement courant pour cette action sont de 13 530 000 € en autorisations d'engagement et en crédits de paiement : l'ensemble des dépenses s'expriment en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de mêmes montants. Ils se décomposent en moyens relevant de l'administration centrale et des services déconcentrés.

1 - Administration centrale

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont de **5 310 000 €** Ils financent les politiques de formation, de management, de communication et de gestion des ressources humaines.

a) Formation. Un montant de **1 700 000 €** est prévu pour couvrir les dépenses de :

- formations administratives, formation bureautique, et aux accès à Internet pour 450 000 € ;
- formation initiale (insertion professionnelle) et préparation aux examens et concours (TSEEAC, essais professionnels, etc.) pour 460 000 € ;
- formation professionnelle continue (individuelle ou sur catalogue) pour 610 000 € ;
- diverses dépenses de location de salles, d'édition du catalogue de formation, de frais de déplacement liés aux stages pour 180 000 €.

b) Management. **500 000 €** sont prévus pour les dépenses de management en administration centrale (direction générale, cabinet du DG et secrétariat général).

c) Communication. **1 300 000 €** sont prévus pour les dépenses de :

- publications et revues (marchés) pour 500 000 € ;
- relations publiques et relation avec la presse pour 630 000 € ;
- Internet et photothèque pour 100 000 € ;
- diverses études et séminaires pour 70 000 €.

d) Gestion des ressources humaines : Un budget de **1 810 000 €** est prévu pour les dépenses relatives au recrutement, à l'activité hygiène et sécurité, au dialogue social et à la gestion des personnels. Il recouvre les dépenses de

- hygiène, sécurité et médical : 580 000 € en AE / CP ;
- dialogue social et information du personnel : 590 000 € en AE / CP ;
- maintenance et formation application NOIRh : 570 000 € en AE / CP ;
- recrutement et partenariat ministères (conventions) : 70 000 € en AE / CP.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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	crédits prévus en 2007 (AE = CP)
Dépenses de formation	2 030	Journées de formation	842	1 710 000
Management	1 112	Agents de l'administration centrale	450	500 000
Gestion des ressources humaines	1 112	Agents de l'administration centrale	1 628	1 810 000
Dépenses de communication	1 112	Agents de l'administration centrale	1 169	1 300 000
			TOTAL	5 310 000

2 - Services déconcentrés

Les dépenses de fonctionnement des services déconcentrés sont de **8 220 000 €** en AE et en CP. Elles se décomposent en crédits d'action sociale, de formation et de communication.

a) Action sociale et médicale. Un budget de **6 650 000 €** est prévu pour les différents domaines de la politique d'action sociale de la DGAC :

- 2 300 000 € sont prévus pour l'**action sociale collective** qui passe par des subventions à des associations Loi 1901. Le parti a été pris pour 2007 de baisser légèrement la part consacrée à l'action sociale collective et associative et de faire porter l'effort sur les dépenses relatives à l'installation et à l'insertion professionnelle des agents.

- 700 000 € sont prévus pour les actions de **logement** (politique de réservation de logements menée par la DGAC depuis 1991).

- 440 000 € sont prévus pour des actions à destination des **familles** (campagne de réservation de berceaux lancée en 2005) et des **personnels handicapés**.

- Les dépenses de **restauration** recouvrent la participation de la DGAC au coût du repas des agents dans le cadre de restaurants administratifs, et le financement de titres restaurants sur les sites isolés. 3 120 000 € sont prévus à cet effet en 2007.

- Les dépenses de petit **équipement médical**, destinées à constituer les « troussees médicales » des différents cabinets médicaux de la DGAC et à acheter les vaccins non liés aux missions des personnels (grippe essentiellement) sont prévues pour 50 000 €.

- Enfin, des **dépenses relevant de la solidarité** sont prévues pour 40 000 €.

b) Formation. **1 250 000 €** sont prévus pour :

- la mise en œuvre des programmes de formation permanente, générale et bureautique ;

- les formations aux différents concours (droits d'inscription, prestations de formation ou location de locaux et de matériels).

Les personnes concernées par cette politique sont les agents appartenant aux directions ou services de l'aviation civile en métropole et outre mer qui ont une activité afférente aux fonctions-support.

- les actions de formation généralistes (cours d'anglais, formations Hygiène Sécurité, stages informatique et bureautique, formations médico-sociales, colloques à caractère commun) auxquelles peuvent participer l'ensemble des agents des services déconcentrés de l'aviation civile.

c) Communication. **320 000 €** sont prévus pour les dépenses de communication des services déconcentrés (actions de communication externe et pilotage de la communication interne).

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	crédits prévus en 2007 (AE = CP)
Action sociale et médicale				6 650 000
Formation	3 374	Agents des services déconcentrés.	370	1 250 000
Communication	2 432	Agents des services déconcentrés appelés à bénéficier d'une action de communication	131,58	320 000
TOTAL				8 220 000

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

Les charges exceptionnelles de l'action sont constituées de dépenses juridiques pour un montant total de 1 040 000 € en AE et CP recouvrant une provision de 800 000 € de frais d'honoraires et d'avocats (administration centrale) et 240 000 € pour les dépenses des services déconcentrés (essentiellement des remboursements aux assurances lors d'accidents de la circulation)

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits d'investissement sont de 1 910 000 € en autorisations d'engagement et 3 260 000 € en crédits de paiement. Ils sont dédiés d'une part à l'administration centrale, d'autre part à l'action sociale.

1 - Administration centrale

Les crédits d'investissement de l'administration centrale sont de **300 000 € en AE et 650 000 € en CP**. Ils couvrent les postes suivants.

a) Communication : 300 000 € en AE et en CP sont prévus pour la mise à jour de l'Intranet.

b) Gestion des ressources humaines : 350 000 € en CP sont prévus pour la couverture du marché de réalisation de l'application NOIRh qui devrait s'achever à la fin du premier semestre 2007.

2 - Action sociale

Les dépenses d'investissement relevant de l'action sociale sont de **1 610 000 € en AE** et de **2 610 000 € en CP** pour les différents domaines de la politique d'action sociale de la DGAC.

- 700 000 € en AE et 1 700 000 € en CP pour **l'action sociale collective**. Les AE permettront l'engagement en 2007 de nouveaux projets socio-culturels et sportifs. Les crédits de paiement permettront de couvrir à la fois les dépenses afférentes au solde des AE engagées en 2006 (300 000 €) et deux opérations importantes engagées en 2005 : la rénovation des installations d'action sociale sur la plate-forme aixoise (700 000 € en 2007 sur un total de 850 000 €) et la création d'un pôle socio-culturel sur le site commun à la DTI et à Météopôle (700 000 € en 2007 sur un total de 1 500 000 €).

- 310 000 € en AE et en CP sont prévus pour les politiques de **logement** et de **la famille**. Ces crédits permettront notamment l'entretien de deux centres de vacances et d'une maison familiale pour l'organisation de colonies de vacances pour les enfants et de séjours estivaux pour les familles (mises aux normes des bâtiments et des installations sportives, l'entretien du bâti et les travaux d'amélioration)

- 250 000 € en AE et en CP sont prévus pour l'intégration des **personnes handicapées** : ce poste recouvre l'aménagement de postes et de locaux ce qui permet une meilleure intégration des travailleurs handicapés, le financement de projets divers (toilettes pour handicapés, rampes d'accès, ascenseurs, standards braille). La programmation de ces crédits est toutefois délicate dans la mesure où ils dépendent de la nature du handicap des

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

personnels nouvellement recrutés, voire des accidents de parcours ou des maladies de certains agents générant des handicaps en cours de carrière. L'enveloppe retenue correspond à un léger effort par rapport aux années précédentes, qui devrait s'accroître, en application des orientations de la loi du 11 février 2005.

- 350 000 € en AE et en CP sont prévues pour les **dépenses médicales** notamment pour l'acquisition d'équipements médicaux spécifiques prévus par les nouvelles normes mises en place par la licence européenne.

ACTION n° 02 : Affaires financières et logistique

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	25 965 270	379 308 000	405 273 270
Crédits de paiement	25 965 270	375 248 000	401 213 270

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

Les crédits de fonctionnement courant sont de **29 241 000 € d'autorisations d'engagement** et **27 891 000 € de crédits de paiement**.

Ils sont dédiés aux principaux postes suivants :

- la **logistique** recouvre le fonctionnement courant de l'administration centrale. Il s'agit essentiellement des moyens destinés au siège de la DGAC : dépenses liées à l'entretien du bâtiment, gardiennage, dépenses de fonctionnement des services (fournitures, copieurs, commandes de fluides, achat de mobilier, achat et entretien de véhicules, missions) ;
- les crédits **informatique** permettent de répondre aux besoins de développement et maintenance d'applications, d'achat et de maintenance de matériels informatiques et de mise en place et fonctionnement des réseaux informatiques ;
- le système de **pilotage de la performance** concrétise la volonté de l'aviation civile de disposer d'un système de pilotage adapté à ses activités et en adéquation avec la réorganisation de la DGAC mise en place début 2005. La DGAC est ainsi en train de se doter d'un système de pilotage de sa performance, cohérent avec les principes de la LOLF, et décliné sur l'ensemble de ses activités et de ses services. L'investissement doit permettre, en offrant une capacité de pilotage de la structure, d'améliorer le niveau de qualité des services rendus par la Direction au meilleur coût possible. Ce système de pilotage a commencé à être déployé en 2006 et continuera à l'être en 2007.
- les dépenses de **télécommunication** et des services en ligne de l'administration centrale.

1 - Administration centrale

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont de **12 310 000 € en AE** et de **10 960 000 € en CP**.

a) La part des dépenses de **logistique** correspondant aux activités du budget annexe est de 4 970 000 € en AE (dont 340 000 € de renouvellement de marchés) et de 4 640 000 € en CP. Le **coût moyen prévisionnel de ses différents postes est présenté ci-après**. Elle comprend par ailleurs la couverture financière de la participation de la DGAC au Salon du Bourget pour 300 000 € en AE et en CP.

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix	AE 2007	Prix €	CP 2007
Achat de fournitures	1 112	Agents en administration centrale	214	238 400	214	238 400
Fluides			289	321 400	289	321 400
Affranchissement			90	100 000	90	100 000
Locations			116	128 600	116	128 600
Maintenance des matériels			588	654 000	403	448 000
Prestations de services			447	497 600	336	373 600
Frais de déplacement			405	450 000	405	450 000
maintenances des installations et des bâtiments :			33 500	m ²	55	1 838 000
gardienage, nettoyage :	22	742 000			22	742 000
Total fonctionnement logistique				4 970 000		4 640 000

b) Informatique. Les dépenses prévisionnelles s'élèvent à 3 280 000 € en AE et 3 080 000 € en CP pour des dépenses de maintenance des applications existantes et des études pour de nouveaux projets.

- Infrastructures matérielles et serveurs (CEDRe) : ce poste supporte en fonctionnement, la maintenance des plateformes matérielles (mainframe et serveurs) et logicielles des applications nationales de gestion, ainsi que les prestations d'infogérance et la maintenance des moyens de stockage pour 1 600 000 € en AE et en CP ;
- Maintenance de la bureautique individuelle (maintien des supports logiciels) et fonctionnement des installations du CEDRe pour 800 000 € en AE (dont 200 000 € de renouvellement de marchés) et 600 000 € en CP ;
- Maintenance des applications nationales de gestion (CEDRe) pour 780 000 € en AE et en CP ;
- Un nouveau projet d'étude en fonctionnement de passerelle entre la gestion comptable des immobilisations et la gestion des biens physiques est prévu en 2007 pour 100 000 € en AE / CP.

Rapporté au nombre des agents de la DGAC, le coût moyen des investissements informatiques est de 273 €.

c) Le budget de télécommunication comprend des moyens d'extension, de sécurisation et de modernisation de ces réseaux et représente 3 760 000 € en AE et 2 940 000 € en CP :

- Infrastructures réseaux et télécommunication de la DGAC (CEDRe) : ce poste permet le fonctionnement du réseau d'entreprise connectant les 130 sites de la DGAC. Il comprend la maintenance des équipements matériels et le support des licences logicielles pour les services de transmission associés (réseaux, messagerie, accès Internet, intranet DGAC, courrier électronique, logiciels de sécurité) : 2 960 000 € en AE (dont 800 000 € de renouvellement de marchés) et 2 160 000 € en CP ;
- Téléphonie et communication (SDMIF) : ce poste couvre les dépenses de téléphonies fixe et mobile en fonctionnement : 800 000 € en AE et 780 000 € en CP.

Identifiant de la dépense	Volume	Unité	Prix	AE 2007	Prix €	CP 2007
infrastructures réseaux	12 000	Agents DGAC	247	2 960 000	180	2 160 000
Téléphonie fixe et mobile du siège	1 112	Agents administration centrale	719	800 000	701	780 000
TOTAL				3 760 000		2 940 000

2 - Services déconcentrés

Les crédits de fonctionnement des services déconcentrés sont de **16 931 000 €** en AE et CP. Le coût moyen prévisionnel des différents postes de fonctionnement est présenté ci-après.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Identifiant de la dépense	Unité	Volume	Prix	crédits prévus en 2007 (AE = CP)
Fluides ¹	m ²	119 706	27,92	3 343 000
Achats divers ²	Nombre d'agents	3 374	606,11	2 045 000
Informatique ³	Nombre d'agents	3 374	227,92	769 000
Locations de matériels ⁴	Nombre d'agents	3 374	212,80	718 000
Prestations de service ⁵	m ²	119 706	14,49	1 734 000
Nettoyage des locaux	m ²	119 706	12,71	1 521 000
Maintenance des matériels ⁶	Nombre d'agents	3 374	243,92	823 000
Entretien des bâtiments	m ²	119 706	16,87	2 020 000
Télécom et affranchissement	Nombre d'agents	3 374	638,11	2 153 000
Frais de déplacement	Nombre d'agents	3 374	534,97	1 805 000
TOTAL				16 931 000

1 électricité, gaz, eau, combustibles

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

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

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

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

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

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

1 - Administration centrale

Les taxes foncières du siège de la DGAC sont estimées à **100 000 €** en AE et en CP.

2 - Services déconcentrés

Ces crédits de **770 000 €** en AE et en CP correspondent en majorité aux taxes foncières.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

1 - Subventions

Des subventions sont prises en compte pour diverses opérations de parrainage et d'aide au fonctionnement d'organisations syndicales : **210 000 €** en AE et CP.

2 – Créances irrécouvrables

Le montant des autres charges de gestion courante s'élève à **5 600 000 €** en AE et CP. Il correspond au montant des risques provisionnés en LFI 2006 qui devraient se réaliser en 2007.

■ CHARGES FINANCIÈRES

Les prévisions financières des taux d'intérêt dans la zone euro pour l'année 2007 aboutissent à des anticipations d'augmentation de taux. Ces estimations sont faites sur la base d'une hypothèse de l'Euribor 12 mois à 3,50 % et de l'Euribor 6 mois à 3,25 % pour les emprunts à taux variable.

En raison des contrats en cours et nouveaux, les charges financières sont estimées à **29 400 000 €** en AE et en CP :

- Trois emprunts Euribor 3 mois (emprunts de 1997, 1998 et 1999) : 4 070 000 € ;
- Quatre emprunts Euribor 12 mois (emprunts de 2001, 2002, 2003 et 2004) : 13 860 000 € ;
- Trois emprunts à taux fixes (emprunts de 2005 et 2006) : 11 470 000 €.

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

1- Dotation aux amortissements

Les crédits s'élèvent à **186 267 000 € en AE et CP**. Ce montant représente le solde entre les recettes et les dépenses de la section des opérations courantes du budget annexe. Viré en recettes de la section des opérations en capital, il correspond à l'autofinancement des dépenses en capital dudit budget annexe.

2 – Dotation aux provisions

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

Le montant de la dotation s'élève à **5 600 000 € en AE et CP**. Il correspond à 50 % des redressements et taxations d'office hors procédures judiciaires et des déclarations sans paiement.

■ AMORTISSEMENT FINANCIER

L'amortissement du capital prend en compte les échéances contractuelles du remboursement du principal ainsi que les remboursements anticipés, permettant de réduire l'endettement du budget annexe.

Les remboursements contractuels sont de **91 000 000 €** et les remboursements anticipés de **12 700 000 €**

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits d'investissement s'élèvent à **18 420 000 € d'autorisations d'engagement et à 15 710 000 € de crédits de paiement**.

1 - Administration centrale

Les crédits prévus pour l'administration centrale sont de **11 270 000 € en AE et 8 110 000 € en CP**.

a) Les dépenses prévisionnelles de **logistique et pilotage** s'élèvent à **5 400 000 € en AE et 2 350 000 € en CP**. Elles recouvrent :

- des opérations nouvelles d'investissement, principalement liées aux grosses réparations sur le bâtiment du siège : aménagements du parking et aménagements des terrains autour du bâtiment du siège pour lutter contre les inondations pour 3 200 000 € en AE et 500 000 € en CP ;
- le financement d'une étude préalable et de la première tranche d'étude préliminaire pour la rénovation du bâtiment de Chevannes qui recueille les archives de la DGAC afin de doubler la capacité de stockage pour 2 200 000 € en AE et 100 000 € en CP ;
- la couverture en CP des opérations engagées en 2006. Ces crédits sont destinés en particulier à l'isolation phonique du bâtiment du siège (900 000 €) et à la tranche 2007 du projet de pilotage de la DGAC (850 000 €).

b) Les **investissements informatiques** recouvrent les moyens de renouvellement ou de modernisation du parc des matériels et représentent **4 770 000 € en AE et 4 220 000 € en CP**. Les actions prévues sont les suivantes :

- infrastructures matérielles et serveurs : des adaptations et des renouvellements pour ces plateformes de gestion sont prévues pour 750 000 € en AE et 950 000 € en CP, tenant compte de la couverture financière des engagements antérieurs ;

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- bureautique individuelle : renouvellement partiel des parcs de postes bureautiques (PC, portables, imprimantes) pour 1 320 000 € en AE et 900 000 € en CP ;
- maintenance évolutive des applications nationales de gestion pour 2 320 000 € en AE et 1 750 000 € en CP ;
- des projets spécifiques : couverture des engagements pris en 2006 sur le projet « courrier électronique » (240 000 € en CP) et engagement d'un nouveau projet de gestion informatisée des archives, pour une transmission automatique des données entre le siège et le centre d'archives de Chevannes pour 380 000 € en AE et en CP.

- c) Les investissements de télécommunication s'élèvent à 1 100 000 € en AE et 1 540 000 € en CP.** Ils comprennent :
- des projets d'extension, de sécurisation et de modernisation des réseaux de télécommunications (CEDRe) ;
 - l'acquisition de moyens de stockage de données ;
 - des études, des développements et équipements complémentaires soit pour améliorer la performance et la sécurité des infrastructures, soit pour apporter de nouvelles fonctionnalités de communication.

2 - Services déconcentrés

Les crédits d'investissement relevant des services déconcentrés sont de **7 150 000 € en AE et 7 600 000 € en CP**. Ils sont dédiés aux dépenses suivantes :

a) Infrastructures et divers équipements : 6 160 000 € en AE et 6 530 000 € en CP

Ce poste couvre les frais liés à la maintenance, la rénovation et la modernisation des bâtiments ainsi que l'achat de terrains. S'agissant des équipements divers, ce sont des crédits destinés à l'achat de mobilier de bureau et des gros matériels de bureau.

b) Informatique et bureautique : 990 000 € en AE et 1 070 000 € en CP**ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS AUX AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			Différence
Affectées non engagées au 31/12/2005	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2005	LFI 2006 + reports	Demandées pour 2007	LFI 2006 + reports	Demandés sur autorisations d'engagement antérieures	Demandés sur autorisations d'engagement nouvelles	
0	0	492 711 575	484 793 000	486 316 705	0	482 083 000	9 104 870

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

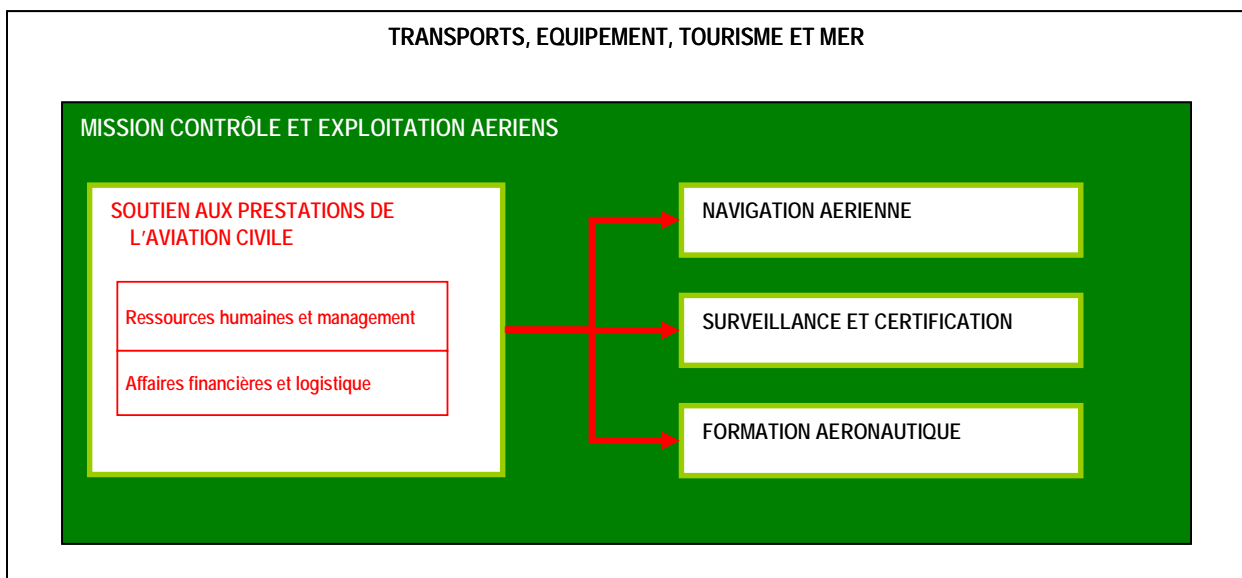
Avertissement

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

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

SCHEMA DE DEVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Présentation des liens établis entre les actions du programme et d'autres programmes.



Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | ANALYSE DES COÛTS

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

Intitulé de l'action	PLF 2007 (y c. fonds de concours)	Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence		PLF 2007 après ventilation (y c. fonds de concours)	LFI 2006 après ventilation (y c. fonds de concours)
		au sein du programme	entre programmes		
Ressources humaines et management	80 929 730		-80 929 730	0	0
Affaires financières et logistique	401 463 270		-401 463 270	0	0
Total	482 393 000		-482 393 000	0	0

Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes	+482 393 000
Formation aéronautique (Mission Contrôle et exploitation aériens)	+24 243 262
Navigation aérienne (Mission Contrôle et exploitation aériens)	+434 878 936
Surveillance et certification (Mission Contrôle et exploitation aériens)	+23 270 802

OBSERVATIONS**LES FONCTIONS DE SOUTIEN DU PROGRAMME****Présentation des fonctions de soutien du programme**

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

Action « Ressources humaines et management » : les dépenses inscrites sur cette action sont formées à environ 80% de dépenses de personnels affectés à la gestion des ressources humaines.

Action « Affaires financières et logistiques » : les dépenses inscrites sur cette action concernent pour moins de 20% les dépenses de personnels affectés à la fonction financière et logistique qui regroupe les moyens nécessaires au pilotage et à l'exécution des dépenses et recettes du budget annexe. Le reste est dédié au fonctionnement et à la logistique de l'administration centrale et des services déconcentrés, à la dotation aux amortissements (solde entre les recettes et dépenses de la section des opérations courantes soit 186,3M€), aux charges financières de la dette et aux dépenses d'investissement (développement et maintien en condition opérationnelle des systèmes de gestion, de télécommunication et de logistique).

Modalités de ventilation externe des crédits de soutien

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

Cette ventilation s'effectue sur la base suivante :

- des ETP (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management »
- des crédits de fonctionnement (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Affaires financières et logistique ».

the 1990s, the number of people in the UK who are employed in the public sector has increased from 10.5 million to 12.5 million. The public sector has become a major employer in the UK, and this has implications for the way in which the public sector is managed and the way in which it is funded.

The public sector is a complex and diverse organisation, and it is difficult to define what it is. However, it is generally understood to include the following:

- The central government and its departments.
- The local authorities and their departments.
- The public corporations and their subsidiaries.
- The public sector pension funds.

The public sector is a major employer in the UK, and it is important to understand how it is managed and funded. This paper will discuss the challenges of managing the public sector and the implications of the increasing size of the public sector.

The public sector is a complex and diverse organisation, and it is difficult to define what it is. However, it is generally understood to include the following:

- The central government and its departments.
- The local authorities and their departments.
- The public corporations and their subsidiaries.
- The public sector pension funds.

The public sector is a major employer in the UK, and it is important to understand how it is managed and funded. This paper will discuss the challenges of managing the public sector and the implications of the increasing size of the public sector.

The public sector is a complex and diverse organisation, and it is difficult to define what it is. However, it is generally understood to include the following:

- The central government and its departments.
- The local authorities and their departments.
- The public corporations and their subsidiaries.
- The public sector pension funds.

The public sector is a major employer in the UK, and it is important to understand how it is managed and funded. This paper will discuss the challenges of managing the public sector and the implications of the increasing size of the public sector.

The public sector is a complex and diverse organisation, and it is difficult to define what it is. However, it is generally understood to include the following:

- The central government and its departments.
- The local authorities and their departments.
- The public corporations and their subsidiaries.
- The public sector pension funds.

The public sector is a major employer in the UK, and it is important to understand how it is managed and funded. This paper will discuss the challenges of managing the public sector and the implications of the increasing size of the public sector.

PROGRAMME 612

NAVIGATION AÉRIENNE

MINISTRE CONCERNÉ : DOMINIQUE PERBEN, MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU
TOURISME ET DE LA MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances	48
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	50
Présentation du programme et des actions	58
Objectifs et indicateurs de performance	66
Justification au premier euro	70
Analyse des coûts du programme et des actions	89

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Michel WACHENHEIM

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) chargée de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance afférents, ainsi que les services d'information aéronautique, aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien dont la gestion a été confiée à la France par l'OACI et sur les aérodromes désignés par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'objectif majeur des fournisseurs de service de navigation aérienne est d'assurer la sécurité de la circulation aérienne dans un contexte de trafic toujours croissant, et d'attentes du public toujours plus grandes en la matière.

Dans ce contexte, la stratégie de la DSNA est de conserver, en matière de sécurité, un niveau supérieur aux normes européennes. Cette stratégie nécessite la mise en œuvre d'actions touchant notamment à l'organisation du service, à la mobilisation des ressources humaines et à la modernisation des équipements.

Elles se traduisent par :

- des réformes de structure interne et la mise en œuvre des processus de suivi de la sécurité et de retour d'expérience,
- des actions de formation des personnels, notamment dans le domaine linguistique,
- un programme ambitieux d'investissements, en particulier pour les logiciels d'aide aux contrôleurs, en coordination avec les programmes européens lancés à l'initiative de la Commission.

L'opérateur national français doit également par son action favoriser le développement du transport aérien et des aéroports nationaux. Ce développement s'appuiera sur un réseau de routes aériennes conciliant les exigences environnementales et les besoins de capacité.

Enfin, la qualité et l'efficacité du service rendu sont appréciées principalement au travers de la ponctualité des vols et des tarifs facturés aux usagers. C'est dans le cadre de coopérations renforcées avec nos partenaires européens que seront recherchées les meilleures solutions organisationnelles et techniques offrant une capacité de contrôle accrue.

Les cinq objectifs du programme « navigation aérienne » sont représentatifs de la stratégie à mettre en œuvre dans notre rôle de prestataire de services de navigation aérienne :

- assurer un haut niveau de sécurité à la navigation aérienne. Le premier objectif de la DSNA est de garantir le niveau de sécurité de façon permanente et continue dans un contexte d'augmentation du trafic de l'ordre de 3%.
- réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports, dans le cadre de la politique menée par la DGAC en matière d'équilibre entre le développement du transport aérien et la protection du cadre de vie des riverains.
- améliorer la ponctualité des vols, par le maintien à bas niveau du retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français.
- améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne, visant à maîtriser le coût des services français de navigation aérienne rendus en métropole dans un contexte de croissance essentiellement internationale du trafic aérien.
- améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance : à cette fin, un relèvement progressif des tarifs a été amorcé entre 2004 et 2006.

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 : Réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports

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

■ OBJECTIF 3 : Améliorer la ponctualité des vols

-INDICATEUR 3.1 : Pourcentage de vols retardés pour cause ATC

-INDICATEUR 3.2 : Retard ATC moyen par vol contrôlé

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

-INDICATEUR 4.1 : Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des six Etats dont l'espace aérien est limitrophe de la France

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

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

■ OBJECTIF 5 : Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance

-INDICATEUR 5.1 : Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME
ET DES DÉPENSES FISCALES ASSOCIÉES

2007 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2007 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Management et gestion	32 913 302	4 950 000	37 863 302	
02	Aéroports	317 322 118	51 500 000	368 822 118	1 100 000
03	Centres en route	473 417 169	76 100 000	549 517 169	
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	44 126 164	15 500 000	59 626 164	
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	76 148 310	17 000 000	93 148 310	13 900 000
06	Formation	109 393 937	3 965 000	113 358 937	
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		1 053 321 000	169 015 000	1 222 336 000	15 000 000

2007 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Management et gestion	24 993 302	3 370 000	28 363 302	
02	Aéroports	315 552 118	45 000 000	360 552 118	1 100 000
03	Centres en route	472 237 169	77 000 000	549 237 169	
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	44 026 164	13 480 000	57 506 164	
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	72 618 310	17 500 000	90 118 310	13 900 000
06	Formation	110 246 937	3 522 000	113 768 937	
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		1 039 674 000	159 872 000	1 199 546 000	15 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Management et gestion

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			1 150 000	730 000	1 726 200	300 600
Services extérieurs					3 548 300	617 900
Autres services extérieurs					4 315 500	751 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			145 298	145 298		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			19 570 795	19 570 795	20 403 302	20 403 302
Autres charges de gestion courante			170 000	170 000	170 000	170 000
Charges exceptionnelles			1 199 000	1 199 000	2 600 000	2 600 000
Dotations aux provisions			150 000	150 000	150 000	150 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			22 385 093	21 965 093	32 913 302	24 993 302
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			5 960 000	4 400 000	4 950 000	3 370 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			5 960 000	4 400 000	4 950 000	3 370 000
Prévision de fonds de concours						

Navigation aérienne

Programme n° 612 CRÉDITS DU PROGRAMME

ACTION n° 02 : Aéroports

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			27 443 000	21 903 000	2 138 220	1 819 620
Services extérieurs					4 395 230	3 740 330
Autres services extérieurs					5 345 550	4 549 050
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			1 496 931	1 496 931		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			254 091 417	254 091 417	266 433 118	266 433 118
Autres charges de gestion courante			31 226 000	31 226 000	35 220 000	35 220 000
Dotations aux provisions			3 790 000	3 790 000	3 790 000	3 790 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			318 047 348	312 507 348	317 322 118	315 552 118
Prévision de fonds de concours			1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			204 891 000	209 901 000	51 500 000	45 000 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			204 891 000	209 901 000	51 500 000	45 000 000
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 03 : Centres en route

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			34 220 000	28 820 000	3 906 000	3 693 600
Services extérieurs					8 029 000	7 592 400
Autres services extérieurs					9 765 000	9 234 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			1 463 504	1 463 504	30 000	30 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			248 417 531	248 417 531	260 567 169	260 567 169
Autres charges de gestion courante			184 230 000	184 230 000	191 120 000	191 120 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			468 331 035	462 931 035	473 417 169	472 237 169
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			72 400 000	56 170 000	76 100 000	77 000 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			72 400 000	56 170 000	76 100 000	77 000 000
Prévision de fonds de concours						

Navigation aérienne

Programme n° 612 | CRÉDITS DU PROGRAMME

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

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			4 996 000	4 206 000	696 600	678 600
Services extérieurs					1 431 900	1 394 900
Autres services extérieurs					1 741 500	1 696 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			212 671	212 671		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			36 099 072	36 099 072	38 086 164	38 086 164
Autres charges de gestion courante			1 764 000	1 764 000	2 170 000	2 170 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			43 071 743	42 281 743	44 126 164	44 026 164
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			10 660 000	8 210 000	15 500 000	13 480 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			10 660 000	8 210 000	15 500 000	13 480 000
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 05 : Ingénierie technique de la navigation aérienne

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			5 970 000	4 910 000	4 327 200	3 691 800
Services extérieurs					8 894 800	7 588 700
Autres services extérieurs					10 818 000	9 229 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			287 275	287 275		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			48 762 528	48 762 528	51 348 310	51 348 310
Autres charges de gestion courante			380 000	380 000	380 000	380 000
Dotations aux provisions			380 000	380 000	380 000	380 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			55 779 803	54 719 803	76 148 310	72 618 310
Prévision de fonds de concours			7 500 000	7 500 000	900 000	900 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			24 410 000	22 740 000	17 000 000	17 500 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			24 410 000	22 740 000	17 000 000	17 500 000
Prévision de fonds de concours					13 000 000	13 000 000

Navigation aérienne

Programme n° 612 | CRÉDITS DU PROGRAMME

ACTION n° 06 : Formation

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			10 640 000	8 850 000		
Autres services extérieurs					21 915 000	22 768 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			483 475	483 475		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			82 065 771	82 065 771	86 118 937	86 118 937
Autres charges de gestion courante			680 000	680 000	680 000	680 000
Dotations aux provisions			680 000	680 000	680 000	680 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			94 549 246	92 759 246	109 393 937	110 246 937
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			9 130 000	7 030 000	3 965 000	3 522 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			9 130 000	7 030 000	3 965 000	3 522 000
Prévision de fonds de concours						

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Achats		84 419 000	12 794 220		69 419 000	10 184 220
Services extérieurs			26 299 230			20 934 230
Autres services extérieurs			53 900 550			48 228 550
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération		4 089 154	30 000		4 089 154	30 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents		689 007 114	722 957 000		689 007 114	722 957 000
Autres charges de gestion courante		218 450 000	229 740 000		218 450 000	229 740 000
Charges exceptionnelles		1 199 000	2 600 000		1 199 000	2 600 000
Dotations aux provisions		5 000 000	5 000 000		5 000 000	5 000 000
Prévision de fonds de concours		8 600 000	2 000 000		8 600 000	2 000 000
Totaux hors résultat d'exploitation		1 002 164 268	1 053 321 000		987 164 268	1 039 674 000
Totaux hors résultat d'exploitation y compris fonds de concours prévus		1 010 764 268	1 055 321 000		995 764 268	1 041 674 000

Pour le PLF 2007, les impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents sont compris dans les dépenses de personnel

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Acquisition d'immobilisations		327 451 000	169 015 000		308 451 000	159 872 000
Prévision de fonds de concours			13 000 000			13 000 000
Totaux hors variation du fonds de roulement		327 451 000	169 015 000		308 451 000	159 872 000
Totaux hors variation du fonds de roulement y compris fonds de concours		327 451 000	182 015 000		308 451 000	172 872 000

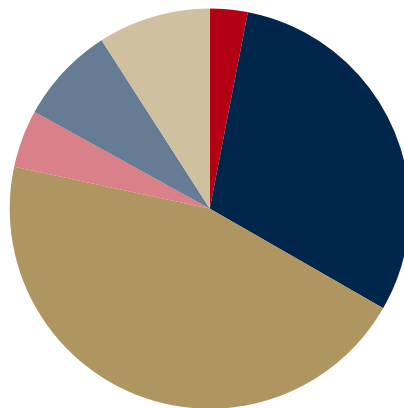
PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Management et gestion	37 863 302	28 363 302
02	Aéroports	368 822 118	360 552 118
03	Centres en route	549 517 169	549 237 169
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	59 626 164	57 506 164
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	93 148 310	90 118 310
06	Formation	113 358 937	113 768 937
Totaux		1 222 336 000	1 199 546 000

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2007

- Action n°01 (3,10%)
- Action n°02 (30,17%)
- Action n°03 (44,96%)



- Action n°04 (4,88%)
- Action n°05 (7,62%)
- Action n°06 (9,27%)

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Les finalités propres du programme

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

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

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

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

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

Les partenaires du programme

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

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

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

Le cadre réglementaire du programme

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

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

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

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

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

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

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01
Management et gestion

3,1 %



Les finalités propres à l'action

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

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

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

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

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

Les partenaires de l'action

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

Le cadre réglementaire de l'action

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

ACTION n° 02
Aéroports

30,2 %



Les finalités propres à l'action

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

contrôle de son application, s'est traduite par une séparation des directions de l'aviation civile auxquelles ils étaient antérieurement attachés.

Cette action vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic à proximité des aéroports, avec des moyens modernisés et harmonisés, pour offrir au trafic aérien une qualité de service élevée, dans le respect de la priorité accordée à la protection des biens, des passagers et des populations survolées. A cet égard, un plan d'action pour la sécurité des aéroports, reprenant les recommandations établies au niveau d'Eurocontrol, ainsi que les leçons tirées du retour d'expérience au plan national, constitue un élément structurant de cette action. La mission sécurité, qualité et sûreté, placée auprès du directeur des services de la navigation aérienne a la charge d'animer et de coordonner cette politique et de veiller à son application en organisant le contrôle interne de la DSNA. Les SNA mettent également en œuvre des moyens de formation pour maintenir le niveau de compétence de leurs personnels.

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

Les partenaires de l'action

Les directions de l'aviation civile (DAC) gardent des fonctions support de ces services de navigation aérienne, en termes de gestion financière et de ressources humaines, permettant des économies de moyens. En sens réciproque, les services de la navigation aérienne apportent leur contribution aux relations des DAC avec les riverains et les élus dans le domaine de l'environnement, pour ce qui les concerne.

ACTION n° 03 45 %
Centres en route



Les finalités propres à l'action

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

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

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

ACTION n° 04

4,9 %

**Exploitation du contrôle aérien outre-mer****Les finalités propres à l'action**

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

Ceux de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française relèvent du Service d'État de l'Aviation Civile auprès de chacune de ces deux collectivités d'outre-mer, qui conserve des fonctions régaliennes, tant pour le compte de l'État que de leur collectivité. De même, le service de l'aviation civile à Saint-Pierre et Miquelon cumule les fonctions régaliennes et de services. Pour les services de navigation aérienne des Antilles-Guyane et de la Réunion, la nécessité de séparation fonctionnelle par rapport aux directions chargées de la réglementation et du contrôle de son application, se traduit par une séparation des directions régionales de l'aviation civile, auxquelles ils étaient antérieurement attachés.

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

Les services rendus outre-mer ne sont rémunérés que très partiellement par les redevances de navigation aérienne perçues auprès des usagers et notamment des transporteurs aériens. En effet, malgré un taux unitaire supérieur à celui de métropole, les recettes tirées de la redevance pour services terminaux de la navigation aérienne restent très inférieures aux coûts. Il n'est pas établi par ailleurs de redevances pour services en route, les recettes envisageables étant minimes.

Les partenaires de l'action

Les directions de l'aviation civile aux Antilles-Guyane et à la Réunion gardent des fonctions support de ces services de navigation aérienne, en termes de gestion financière et de ressources humaines, permettant des économies de moyens. En sens réciproque, les services de la navigation aérienne apportent leur contribution aux relations des DAC avec les riverains et les élus dans le domaine de l'environnement, pour ce qui les concerne.

Le cadre réglementaire

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

ACTION n° 05

7,6 %

**Ingénierie technique de la navigation aérienne****Les finalités propres à l'action**

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

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

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

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

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

Les partenaires de l'action

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

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

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

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

ACTION n° 06 9,3 %
Formation



Les finalités propres à l'action

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

La nécessité de fournir aux personnels les moyens de s'adapter aux évolutions des procédures, des méthodes et techniques, et d'acquérir une réelle polyvalence leur permettant d'évoluer au sein de la DGAC et de prendre des responsabilités durant leur carrière impose une formation initiale de haut niveau, s'appuyant sur des modes de recrutement exigeants. Cette formation initiale est dispensée de manière centralisée et cohérente par l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), à Toulouse, dans le cadre de cursus propres à chaque catégorie de personnels, s'appuyant en particulier sur d'importantes plates-formes techniques dédiées à la formation ainsi que de nombreux outils de simulation.

L'adaptation aux différents contextes locaux, le maintien des compétences et qualifications et les requalifications nécessaires en cours de carrière sont assurés par la définition et la mise en place de formations appropriées par les subdivisions formation des différents services de la DSNA. Elles s'appuient pour cela sur des outils de simulation et de

formation, sur des stages spécifiques mis en place à l'ENAC ou offerts par les services compétents de la direction technique et de l'innovation de la DSNA.

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

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

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

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

Les partenaires de l'action

L'ENAC joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de la politique de formation de la DSNA puisqu'elle occupe le cœur du dispositif en tant que fournisseur essentiel en matière de formation initiale des personnels mais aussi dans le cadre des formations qualifiantes et continues par les nombreux stages qu'elle dispense et l'importance des moyens techniques dont elle dispose (simulateurs, etc.).

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

Le service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) est un partenaire important, la formation au pilotage étant partie intégrante de certains cursus de formation initiale. Il intervient aussi dans le cadre de la formation continue de l'ensemble des personnels.

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

Le cadre réglementaire

Outre les diverses prescriptions figurant aux annexes de l'OACI relatives à la formation et à la qualification des personnels de la navigation aérienne sur certains équipements, le cadre réglementaire de la formation des personnels de la navigation aérienne est essentiellement constitué des différents textes élaborés par Eurocontrol dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et imposant la mise en place de règlements fixant les exigences requises en matière de sécurité dans le domaine du contrôle du trafic aérien (ESARR). En outre, la directive instaurant une licence européenne pour les contrôleurs aériens adoptée par le Parlement européen en février 2006 donne lieu à de nouvelles exigences qui devraient être applicables fin 2007.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne (du point de vue de l'utilisateur)

Le haut niveau de sécurité du système de navigation aérienne vise notamment à prévenir les risques de collision entre les aéronefs en vol malgré l'augmentation du trafic. L'objectif d'une légère diminution du nombre de croisements hors norme ramenés au trafic ou du maintien de cette valeur est un objectif ambitieux dans un contexte de croissance du trafic. Dans un environnement toujours plus dense, le risque statistique d'erreur pilote et/ou contrôleur pourrait augmenter sans des efforts de rigueur toujours plus importants.

Un indicateur est retenu : nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols.

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

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

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

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

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
nombre	0,46	0,40	0,15	0,40	0,40	0,40

Précisions méthodologiques :

Sources des données : DGAC.

Mode de calcul de l'indicateur : « nombre de croisements avec séparation inférieure à 50% de la norme » divisé par « nombre total de vols IFR contrôlés » et rapporté à 100 000 vols (c'est-à-dire multiplié par 100.000).

OBJECTIF n° 2 : Réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports (du point de vue du citoyen)

Le développement du transport aérien doit être respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports.

Un indicateur est retenu : nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy. Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité des actions entreprises auprès des contrôleurs et des pilotes. Il permet aussi de vérifier la pertinence du concept de Volume de Protection Environnemental (VPE) dans la perspective du développement durable des aéroports. La valeur de cet indicateur doit décroître régulièrement.

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

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

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Nombre événements	122	100	63	90	80	60

Précisions méthodologiques :
Sources des données : ACNUSA.

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

OBJECTIF n° 3 : Améliorer la ponctualité des vols (du point de vue de l'utilisateur)

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

Cet objectif peut être suivi à l'aide du nombre de vols retardés, du retard par vol ainsi que la durée moyenne des retards. Deux indicateurs sont donc retenus :

- **Indicateur 1** : pourcentage de vols retardés pour cause ATC. Le ratio des vols retardés pour cause ATC est calculé sur le périmètre de tous les vols retardés d'au moins 15 minutes au départ des principaux aéroports français selon les règles établies par le Conseil National des Clients Aériens (CNCA). L'objectif du maintien du pourcentage de vols retardés au niveau actuel est très ambitieux dans une situation de croissance de trafic soutenue sur certains axes déjà particulièrement chargés. Des phénomènes de congestion sont à redouter sur certaines trajectoires de survol aujourd'hui proches de la saturation. Les services de la navigation aérienne devraient mettre en œuvre des ressources humaines et techniques importantes pour atteindre l'objectif.

- **Indicateur 2** : retard ATC moyen par vol contrôlé. Le retard moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (CFMU) d'Eurocontrol sur la base des vols ayant fait l'objet d'un plan de vol activé.

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

INDICATEUR 3.1 : Pourcentage de vols retardés pour cause ATC

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	12,50	<12	12	<12	<12	<12

Précisions méthodologiques :
Sources des données : CNCA.

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

INDICATEUR 3.2 : Retard ATC moyen par vol contrôlé

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
minutes	0,87	<1	1	<1	<1	<1

Précisions méthodologiques :
Sources des données : CFMU, Eurocontrol.

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

Navigation aérienne

Programme n° 612 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 4 : Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne (du point de vue de l'utilisateur)

Le système de redevances de route d'Eurocontrol régit le cadre dans lequel le prestataire de services de route de navigation aérienne français détermine l'assiette des coûts de ces services et propose le taux unitaire de route correspondant.

La redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) obéit à un cadre réglementaire national. La tarification des services de navigation aérienne en application des règlements « ciel unique » pourrait modifier le périmètre des aéroports assujettis et le montant de la redevance.

Trois indicateurs sont retenus :

- Indicateur 1 : écart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire européen moyen des six états dont l'espace aérien est limitrophe de la France
- Indicateur 2 : évolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne
- Indicateur 3 : évolution du coût unitaire des unités de services de navigation aérienne

Les cibles retenues traduisent un réel effort de productivité mais sont raisonnablement atteignables en l'absence d'effet exogène majeur. A court terme, le principal levier est la maîtrise des frais de fonctionnement. A moyen terme, le coût du service est structuré par une politique d'investissement sélective et de protocoles sociaux triennaux.

INDICATEUR 4.1 : Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des six Etats dont l'espace aérien est limitrophe de la France

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Ecart du taux unitaire de route	€	-18,55	ND	-12,71	<0	<0	<0
Taux France	€	61,57	ND	60,58	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Taux moyen Etats limitrophes	€	80,11	ND	73,29	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Précisions méthodologiques :

Sources des données : Eurocontrol.

Mode de calcul : taux unitaire de route français - taux unitaire de route moyen des 6 états dont l'espace aérien est limitrophe de la France. Le taux unitaire de route moyen de ces 6 états est calculé en divisant la somme des assiettes payantes de leurs coûts par la somme des unités de service de ces états.

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

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Evolution du taux unitaire de route français (a)	%	-1	<0	-1,61	<0	inférieur à l'inflation	2
Evolution du taux unitaire de RSTCA métropole (b)	%	2,70	0	-1,50	0	inférieur à l'inflation	2
Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne (moyenne pondérée de a et b)	%	-0,35		-1,60	0	inférieur à l'inflation	2

Précisions méthodologiques

Source de données : Eurocontrol et DGAC

Mode de calcul :

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

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

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

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

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Evolution du coût unitaire de route français	%	non disponible	non disponible	0,31	non disponible	non disponible	2
Evolution du coût unitaire de RSTCA métropole	%	non disponible	non disponible	-3,78	non disponible	non disponible	2
Evolution du coût unitaire de RSTCA Outre-mer	%	non disponible	non disponible	-9,53	non disponible	non disponible	2
Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne	%	non disponible	non disponible	-1,08	non disponible	non disponible	2

Précisions méthodologiques : Cet indicateur est nouveau. Son calcul pour 2006 et 2007 nécessite des données non encore disponibles à l'heure où ces lignes sont écrites. Le coût unitaire des unités de services métropolitains et outre-mer est calculé à partir des assiettes totales avant prise en compte des exonérations et de l'effet du mécanisme correcteur issu des exercices précédents. Il reflète donc la totalité des coûts des différentes prestations considérées.

Source de données : DGAC

Mode de calcul :

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

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

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

OBJECTIF n°5 : Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance (du point de vue du contribuable)

Les redevances métropolitaines financent les services de navigation aérienne rendus en route ou à proximité des aérodromes aux usagers payants en métropole. Les redevances outre-mer, bien que d'un niveau supérieur à celles de métropole, ne financent qu'environ 24% des services compte tenu du coût plus élevé des services outre-mer et du nombre restreint d'usagers.

L'évolution de la tarification de la RSTCA outre-mer amorcée en 2004, 2005 et 2006 avec respectivement 25%, 20% et 15% d'augmentation permettra d'améliorer graduellement le taux de couverture des coûts par les recettes de cette redevance. En 2007, compte tenu de l'augmentation prévue à un rythme analogue des coûts et des unités de service outre mer, le taux de couverture 2007 devrait être inchangé par rapport à 2006.

Un indicateur est retenu : taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la RSTCA outre-mer.

INDICATEUR 5.1 : Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	24	25		27	27	35

Précisions méthodologiques :

Sources des données : DGAC.

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

Navigation aérienne

Programme n° 612 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total	Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total
01 Management et gestion	20 403 302	17 460 000	37 863 302	20 403 302	7 960 000	28 363 302
02 Aéroports	266 433 118	102 389 000	368 822 118	266 433 118	94 119 000	360 552 118
03 Centres en route	260 567 169	288 950 000	549 517 169	260 567 169	288 670 000	549 237 169
04 Exploitation du contrôle aérien outre-mer	38 086 164	21 540 000	59 626 164	38 086 164	19 420 000	57 506 164
05 Ingénierie technique de la navigation aérienne	51 348 310	41 800 000	93 148 310	51 348 310	38 770 000	90 118 310
06 Formation	86 118 937	27 240 000	113 358 937	86 118 937	27 650 000	113 768 937
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement	722 957 000	499 379 000	1 222 336 000	722 957 000	476 589 000	1 199 546 000

DÉPENSES DE PERSONNEL

Pour cette rubrique, les crédits sont exprimés en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de même montant.

Catégorie d'emplois	Emplois exprimés en ETPT				Crédits
	Exécution 2005	Plafond autorisé pour 2006	Demandés pour 2007	Variation 2007 / 2006	Demandés pour 2007 (y c. charges sociales)
Administratifs et cadres		1 103	1 090	-13	94 606 066
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne		4 457	4 436	-21	411 589 307
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile		2 724	2 732	+8	202 830 100
Ouvriers et personnels navigants		220	221	+1	13 931 527
Totaux		8 504	8 479	-25	722 957 000

ÉLÉMENTS SUR LES EFFETS DE STRUCTURE

Emplois et dépenses de personnel de la mission « Contrôle et exploitation aériens »

Les dépenses de personnel et les emplois du budget annexe de la mission Contrôle et Exploitation Aériens (BACEA) seront marqués pour l'année 2007 par les évolutions majeures suivantes :

- un schéma d'emplois avec une diminution globale de 67 postes se décomposant en 40 suppressions nettes et 27 transferts sur le programme « Transports aériens » du budget général ;
- des programmes en diminution d'effectifs à l'exception du programme « Surveillance et certification » dont le renforcement des moyens est prolongé pour poursuivre l'amélioration du contrôle de la sécurité du transport aérien ;
- la mise en œuvre pour la première année du futur protocole social triennal 2007-2009 comprenant en particulier l'accord passé avec les organisations syndicales sur la mise en application de la licence européenne pour les

contrôleurs aériens. Une provision de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été prévue en 2007 pour ces 2 objectifs.

- une augmentation du taux de contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions civiles de 6,5% en 2007 en vue d'atteindre dans les meilleurs délais le taux des administrations de l'Etat du budget général. Ce nouveau taux entraîne un surcoût pour le BACEA de 20 M€.

Le plafond global d'emplois de la mission diminue de 11 329 ETPT en 2006 à 11 287 en 2007, la baisse liée aux suppressions et transferts d'effectifs étant en partie compensée par l'effet mécanique de report en année pleine des créations nettes de postes en 2006 sur le BACEA (+ 25 ETPT en extension en année pleine).

Les charges de personnel de la mission correspondant par nature aux dépenses inscrites au titre 2 du budget général ont été évaluées à 924,92 M€, (après transfert des 27 postes sur le budget général), en augmentation de 38,18 M€ par rapport à la LFI 2006. Cette augmentation est essentiellement due à l'augmentation du CAS pensions et à la provision catégorielle pour la licence européenne de contrôleur aérien. Elle est limitée par les transferts et les suppressions de postes.

Effectifs du programme n° 612

Le programme «Navigation aérienne» comprend 8 479 agents, en majorité titulaires de corps techniques de l'aviation civile.

Le programme « Navigation aérienne », le plus important de la DGAC en terme d'effectifs et en masse salariale, connaîtra en 2007 une diminution de 50 postes. En revanche, il bénéficie de l'essentiel des crédits réservés aux mesures catégorielles liées principalement à la licence européenne de contrôleur aérien puisque la quasi-totalité des contrôleurs aériens (ICNA et TSEEAC) lui sont rattachés.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents du programme sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen d'un agent
1	Administratifs/encadrement	55 912 €	6 398 €	62 310 €
2	ICNA	69 220 €	5 956 €	75 177 €
3	IESSA/TSEEAC	53 246 €	5 154 €	58 401 €
4	Ouvriers/personnels navigants	42 901 €	5 193 €	48 094 €

Hypothèses de sorties

228 départs définitifs, dont 216 départs à la retraite, sont prévus en 2007.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents sortants du programme et la date moyenne des départs sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des sortants	Date moyenne des départs
1	Administratifs/encadrement	65 834 €	7 534 €	73 368 €	1 ^{er} août
2	ICNA	80 722 €	6 946 €	87 669 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	58 495 €	5 662 €	64 157 €	1 ^{er} août
4	Ouvriers/personnels navigants	43 127 €	5 220 €	48 348 €	1 ^{er} juin

Hypothèses d'entrées

178 entrées dont 173 recrutements externes sont prévus. Ils permettent un maintien des effectifs par corps à l'exception de celui d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). En effet, en raison du délai d'environ six années pour former un contrôleur aérien opérationnel, les recrutements nombreux d'ICNA opérés au début de la

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

décennie basés sur les prévisions sur la même période d'évolution du trafic aérien supérieure à celle constatée permettent de dégager en 2007 un léger excédent de contrôleurs opérationnels par rapport au besoin.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents entrants au sein du programme et la date moyenne des arrivées sont les suivants :

	Catégorie d'emploi	Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des entrées	Date moyenne des arrivées
1	Administratifs/encadrement	31 178 €	3 534 €	34 712 €	1 ^{er} août
2	ICNA	17 494 €	1 983 €	19 477 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	16 843 €	1 909 €	18 752 €	1 ^{er} juin
4	Ouvriers/personnels navigants	26 580 €	3 013 €	29 592 €	1 ^{er} juin

Autres effets de structure

Le GVT positif est estimé à 3,05%.

Le GVT négatif, ou effet de noria, est estimé à 1,46%.

Les suppressions nettes d'emplois représentent pour le programme une économie de 3,3 M€ sur les charges de personnel.

ELEMENTS SALARIAUX

La masse salariale du programme «Navigation aérienne» devrait s'élever en 2007 à 722,96 M€ (693,1 M€ en LFI 2006 en augmentation de 4,3 %). Cette variation est essentiellement due aux facteurs suivants :

1) des mesures générales

L'incidence de l'évolution du point fonction publique sur les charges de personnel a été construite avec l'hypothèse d'une valeur du point fonction publique de 53,9795€ le 1^{er} janvier 2007, puis de 54,2494€ le 1^{er} février 2007, auquel s'ajoute l'attribution uniforme d'un point d'indice au 1^{er} novembre 2006, ce qui représente pour le programme un montant de 13,7 M€.

La contribution versée au titre de la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE) s'élève pour le programme à 2,55 M€.

Le montant de la cotisation employeur au fonds national d'aide au logement, intégrant une cotisation additionnelle de 0,2% à partir de 2007, s'élève pour le programme à 0,66 M€.

2) l'augmentation du taux de CAS « pensions »

Le montant de la contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions est de 108,37 M€, dont 108,04 M€ au titre des personnels civils (taux de 39,5%) et 0,33 M€ au titre de l'allocation temporaire d'invalidité (taux de 0,31%). Le surcoût induit par l'augmentation du taux au titre des personnels civils (33% en 2006) représente 15,6 M€ pour le programme.

3) des mesures catégorielles

Mesures protocolaires : ces mesures sont définies dans le protocole d'accord social de la DGAC pour la période 2007-2009, dont les négociations sont programmées à l'automne 2006, comprenant en particulier des mesures nouvelles liées à la mise en œuvre de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Un montant global de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été réservé en 2007 pour l'ensemble des 5 programmes de la DGAC. A ce titre, une enveloppe de 13,78 M€ a été prévue pour le programme, l'essentiel de la provision protocolaire en 2007 étant destinée à financer les mesures liées à la mise en application de la licence européenne de contrôleur aérien.

Par ailleurs, l'évolution des primes des personnels techniques, en partie alignée sur celle du point INSEE, représente pour le programme un montant de 2,2 M€.

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		ETPT
01	Management et gestion	240
02	Aéroports	3 126
03	Centres en route	3 054
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	448
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	602
06	Formation	1 009
Total		8 479

LA RÉPARTITION DES EFFECTIFS

Le programme « Navigation aérienne » comporte 6 actions, trois à caractère transversal (management et gestion outre-mer, formation initiale et continue) et trois à caractère technique reflétant les trois grands métiers de la navigation aérienne : le contrôle en route, le contrôle d'aérodrome et l'ingénierie technique. Il est constitué essentiellement de personnels titulaires des corps techniques de l'aviation civile. Les ingénieurs de contrôle de la navigation aérienne, (ICNA) représentant 52% des effectifs du programme, sont principalement regroupés sur 2 actions : le contrôle en route et le contrôle d'aérodrome.

Les effectifs du programme représentent plus des 2/3 des effectifs de la DGAC. Ce programme correspond à la mission principale et historique de la DGAC, le contrôle aérien. Il faut noter la part relativement importante des effectifs outre-mer.

LES EFFECTIFS RÉMUNÉRÉS ET L'ACTIVITÉ DES SERVICES

	Nombre d'ETPT	Catégorie 1 : encadrement + administratifs	Catégorie 2 : ICNA	Catégorie 3 : IESSA + TSEEAC	Catégorie 4 : ouvriers + personnels navigants
Programme n°612 Navigation aérienne	8 479	1 090	4 436	2 732	221
Action 01 : management et gestion	240	31	126	77	6
Action 02 : aéroports	3 126	403	1 633	1 008	82
Action 03 : centres routes	3 054	394	1 596	985	79
Action 04 : exploitation du contrôle aérien outre-mer	448	57	235	144	12
Action 05 : ingénierie technique de la navigation aérienne	602	76	316	194	16
Action 06 : formation	1 009	129	530	324	26

AUTRES ÉLÉMENTS

Les crédits d'action sociale rattachés aux dépenses de personnel du budget annexe ont été regroupés dans le programme 613 «Soutien aux prestations de l'aviation civile».

COÛTS SYNTHÉTIQUES TRANSVERSAUX

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

Le service de contrôle de la circulation aérienne

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

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

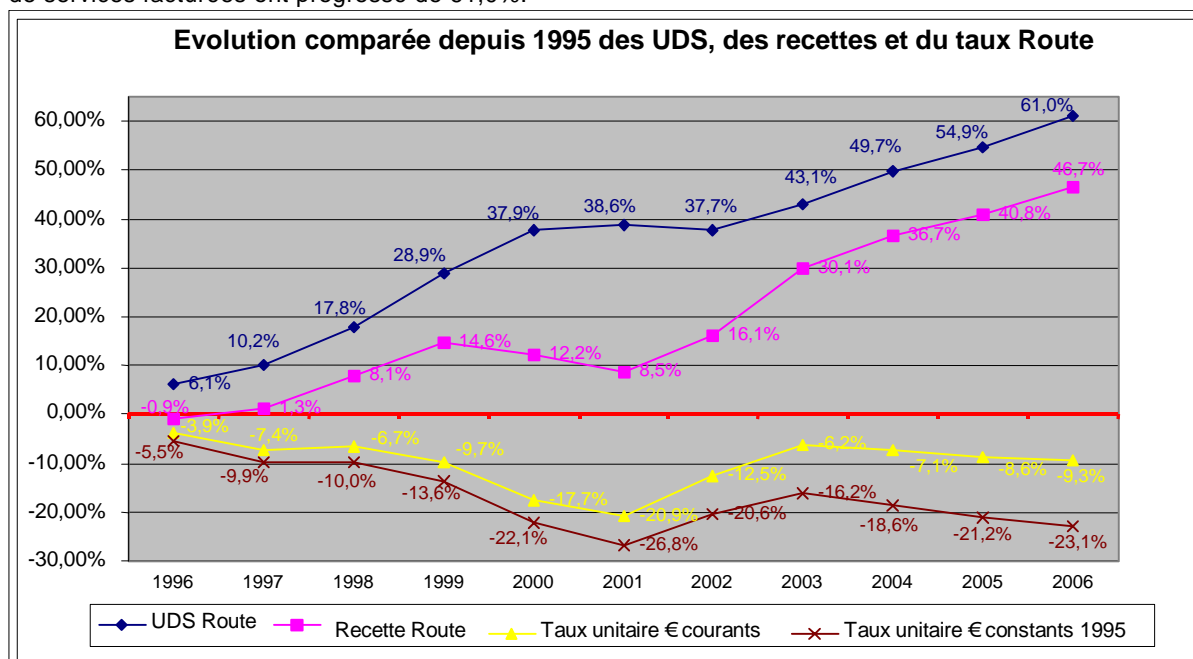
Les trois premiers services sont rendus par la direction des services de navigation aérienne. Le service météorologique est rendu par l'établissement public Météo-France dont le coût lui est remboursé dans le cadre des dépenses relatives aux organismes extérieurs.

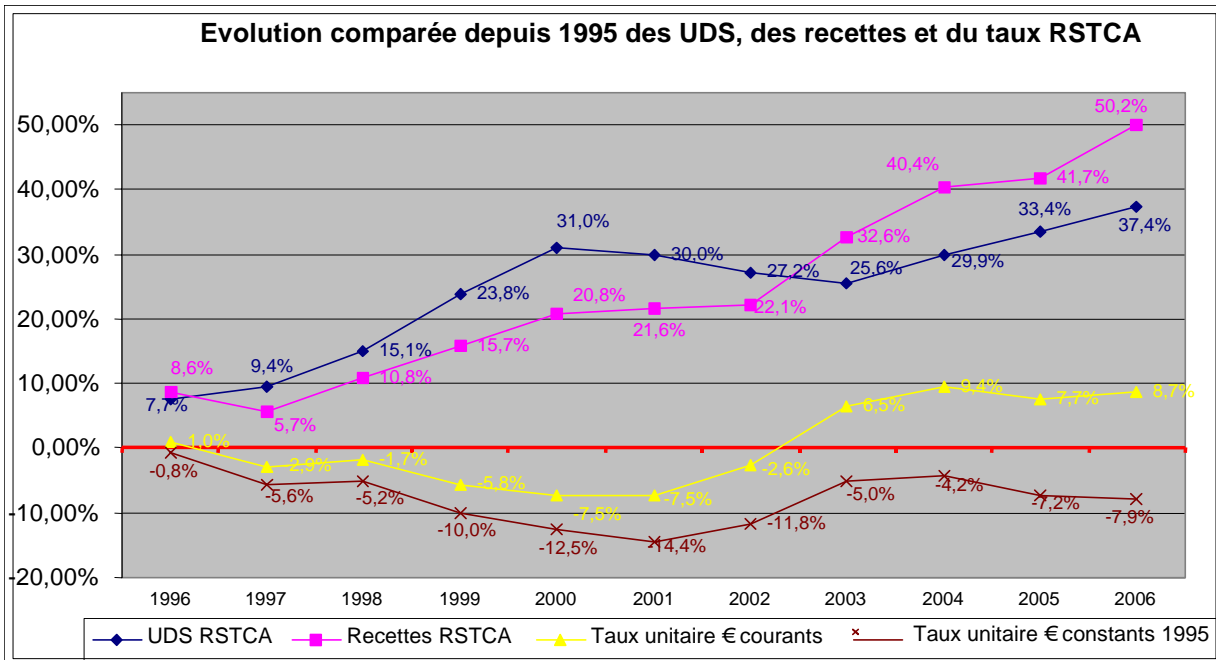
Le service de contrôle de la circulation aérienne, principale activité de la navigation aérienne, est mesuré par deux déterminants :

- le trafic qui traduit le nombre des vols contrôlés (IFR). Sa progression s'est établie à + 50,9% en 11 ans de 1995 à 2006. L'évolution prévisionnelle en 2007 est de + 3,2% par rapport à 2006.
- l'unité de service (UDS) payante. Ce déterminant traduit l'unité de base du service rendu facturé aux usagers. La progression des unités de services sur la même période s'est établie à + 61,0% pour la redevance de route et + 37,4% pour la RSTCA. Les progressions prévues en 2007 sont respectivement de +3,5% et +3%.

Depuis 11 ans la progression de la production (trafic et UDS) est largement supérieure aux recettes et par conséquent aux coûts qui sont de mieux en mieux maîtrisés et évoluent moins vite ce qui traduit une productivité nécessairement améliorée. Les deux graphiques qui suivent permettent de l'illustrer.

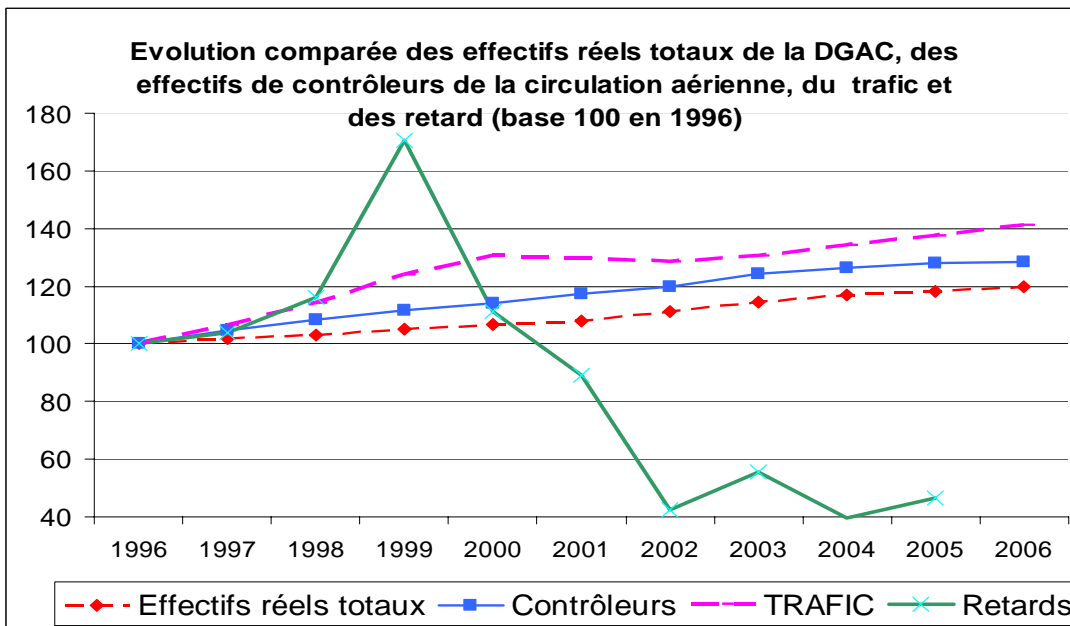
Sur la période, le taux de la redevance de route, qui traduit le rapport entre le coût de la totalité des services produits, et leur quantité, a baissé de 9,3% en euros courants, soit une baisse de 23% en euros constants alors que les unités de services facturées ont progressé de 61,0%.





Pour ce qui concerne la RSTCA, l'évolution des UDS s'établit à + 37,4 %, en retrait par rapport à la redevance de route du fait principalement de la chute du trafic domestique enregistré de 2001 à 2003, lié aux faillites d'Air Liberté et d'Air Littoral. Le taux unitaire a progressé de + 8,7 % en euros courants en 11 ans, mais a néanmoins baissé de 7,9 % en euros constants.

En termes d'efficacité économique, le graphique suivant montre que, sur 10 ans, dans un contexte où le trafic a augmenté de plus de 40 %, l'effectif réel de contrôleurs aériens a augmenté seulement de moins de 30 %. En même temps, la qualité du service offert s'est améliorée grâce à une diminution de moitié des retards.



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

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

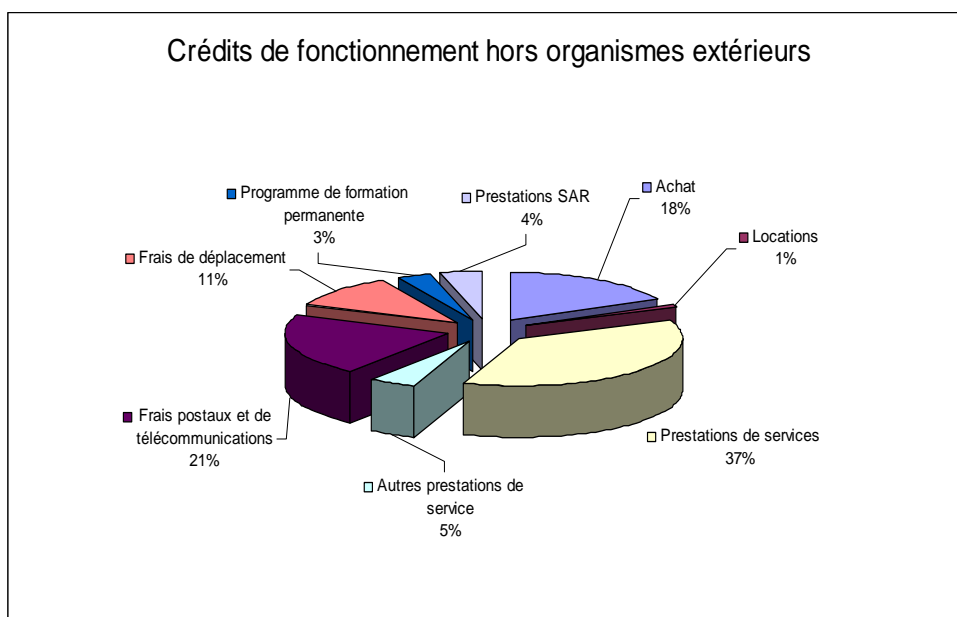
Les immobilisations brutes de navigation aérienne représentent 1,6 Milliards d'euros dont 80% d'immobilisations corporelles déjà en service.

La DSNA est de loin le prestataire de service en Europe qui dispose du plus grand nombre d'installations techniques et opérationnelles, de tours de contrôle et de terrains d'atterrissage. Le nombre de terrains contrôlés par la DSNA en métropole est de 77. Le rapport est de 1 à 10, voire 20, avec certains Etats. Les principaux partenaires européens de l'organisation Eurocontrol rendent des services dans un nombre de tours de contrôle beaucoup plus réduit, 34 pour l'Espagne, 29 pour la Turquie, 25 pour l'Italie, 14 pour le Royaume Uni et 17 pour l'Allemagne. Le nombre total de sites et d'installations, y compris l'outre-mer est pour le programme, de 103. Ce patrimoine essentiellement technique et opérationnel est disséminé, ce qui génère nécessairement des charges spécifiques de renouvellement.

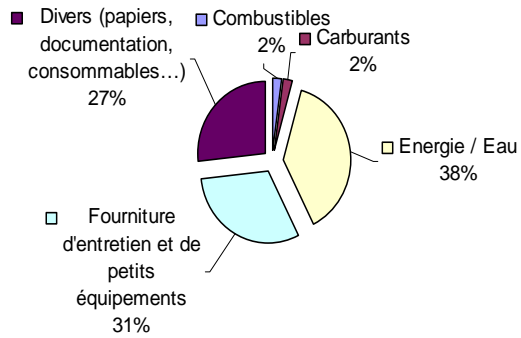
Outre les dépenses de personnels, les principaux postes de dépense du programme « Navigation aérienne » sont les dépenses de fonctionnement courant, les dépenses des organismes extérieurs et les investissements. Les autres dépenses du programme concernent les impôts, taxes et les versements assimilés, les créances irrécouvrables et les frais de justice.

1 – Les dépenses de fonctionnement courant des services

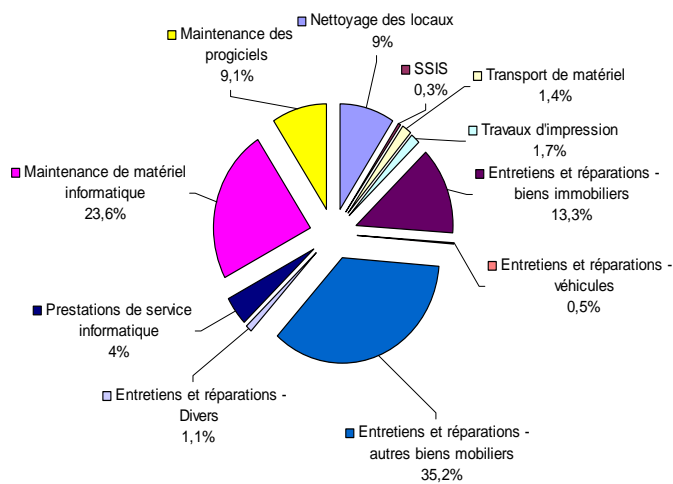
Les dépenses de fonctionnement courant sont prévues à **92,994 M€ en AE** et **79,347 M€ en CP** recouvrant les achats et les services extérieurs. Elles ont augmenté de 4% en 10 ans en euros courants, soit une baisse de 6,5% en euros constants, malgré une augmentation de 20% des effectifs. Ceci traduit une maîtrise de ces dépenses mais également le fait qu'une partie importante des crédits n'est pas proportionnelle aux effectifs. En effet, 35% des dépenses de prestations de services sont relatives à l'entretien immobilier des 103 sites des services de navigation aérienne ainsi qu'à la maintenance mobilière (installations et matériels). Ces nombreux sites génèrent également pour plus de 20% de dépenses de communication dont l'essentiel relève de liaisons spécialisées ainsi que plus de 10% de frais de déplacement. Les achats représentent moins de 20% de l'ensemble des dépenses de fonctionnement mais près de 40% de ces achats sont constitués par les charges d'énergie et de fluides, lesquelles résultent également des nombreux sites et installations techniques qui doivent être alimentés.



Détail des Achats



Détail des Prestations de services



2 - Les dépenses des organismes extérieurs

224,72 M€ en AE et CP sont prévus en 2007 pour financer les organismes extérieurs qui rendent des services à la DSNA.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Synthèse des dépenses des organismes extérieurs (AE=CP) par action et par organisme

	Aéroports	Centres en route	Outre-mer	TOTAL
Eurocontrol	0,08	76,12	-	76,20
Météo	18,11	58,75	2,08	78,94
Genève	-	36,34	-	36,34
ADP	11,83	12,41	-	24,24
Jersey	-	5,78	-	5,78
Bâle-Mulhouse	0,60	0,91	-	1,51
ANF	0,59	0,60	0,07	1,26
Divers	0,21	0,21	0,03	0,45
TOTAL	31,42	191,12	2,18	224,72

Eurocontrol

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

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

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

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

Météo France

Météo France fournit l'assistance météorologique à la navigation aérienne dans l'espace aérien français dans le cadre de la Convention du 24 mai 1994 signée par cet établissement public et la DNA.

Cette prestation de service fait partie des services de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat en vue d'assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic. Les coûts associés sont intégrés, pour leurs parts respectives, dans les assiettes de la redevance de route et de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

Ils comprennent les coûts de fonctionnement et de personnel de Météo France affectés à l'activité d'assistance météorologique à la navigation aérienne, ainsi que tout ou partie des amortissements et intérêts des investissements programmés par Météo France en accord avec la DSNA.

La DSNA verse à Météo France les recettes de navigation aérienne correspondant à ces coûts.

Genève

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

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

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

Aéroports de Paris (ADP)

La Convention du 20 octobre 1994 entre la DNA et ADP prévoit que les dépenses directement supportées par ADP pour ce qui concerne les installations et services de navigation aérienne sont exécutées dans le cadre général du système de contrôle de la circulation aérienne mis en œuvre par l'Etat.

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

Elle reverse à ADP le montant correspondant aux dépenses afférentes aux services de navigation aérienne exposées directement par cet établissement. Depuis 2006, Aéroport de Paris n'expose directement, pour les services de navigation aérienne, que des dépenses de personnel et de fonctionnement.

Jersey

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

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

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

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

Bâle Mulhouse

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

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

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

ANF

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

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

Divers

Cette rubrique recouvre essentiellement le financement de la contribution annuelle de la France au budget du groupement européen d'intérêt économique ESSP (European Satellite Services Provider). Ce GEIE auquel participent cinq autres Etats ou fournisseurs de service européens a été institué par un contrat en date du 4 avril 2001 et a pour objet de développer, valider et promouvoir le système EGNOS et les projets liés.

La contribution des membres au budget du GEIE ESSP est fixée annuellement en assemblée générale.

3 - Les dépenses d'investissement

Pour 2007, les dépenses d'investissement prévues s'élèvent à **169,015 M€ en autorisations d'engagement et à 159,872 M€ en crédits de paiement.**

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Synthèse des investissements (AE) par action et par domaine

	Génie civil	Informatique	Etudes	Equipement	TOTAL
Management et gestion	0,10	3,25	0,60	1,00	4,950
Aéroports	11,50	13,80	0,20	26,00	51,500
Centres en route	9,70	43,00	0,40	23,00	76,100
Outre-mer	6,70	0,50	-	8,30	15,500
Ingénierie technique	-	10,00	7,00	-	17,000
Formation	-	3,97	-	-	3,965
TOTAL	28,00	74,52	8,20	58,30	169,015

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Management et gestion

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	20 403 302	17 460 000	37 863 302
Crédits de paiement	20 403 302	7 960 000	28 363 302

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

9.590.000 € en AE et 1.670.000 € en CP sont prévus pour les dépenses de fonctionnement de l'échelon central des directions du programme (direction des services de la navigation aérienne, direction des opérations et direction de la technique et de l'innovation).

Elles se décomposent en dépenses de structure, prestations d'assistance au management, frais de déplacement et achats de consommables.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

150 000 € en AE et CP correspondent aux écritures d'ordre relatives aux créances irrécouvrables en matière de RSTCA.

20 000 € sont prévus au titre de la subvention versée par la DSNA à l'association FATCOA (French Air Traffic COntroleurs Association).

■ CHARGES EXCEPTIONNELLES

2 600 000 € en AE et en CP sont prévus pour les frais de justice et notamment d'indemnisation issus de l'exercice de l'activité de la navigation aérienne.

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

150 000 € en AE et en CP sont prévus pour le provisionnement de l'estimation des créances irrécouvrables en 2007 en matière de RSTCA.

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

4 950 000 € en AE sont prévus pour les dépenses d'investissement des services centraux de la DSNA, de la DO et de la DTI pour exercer leurs missions. Les principales dépenses concernent le renouvellement des véhicules automobiles du parc de la DSNA (1 M€), les missions « sécurité, qualité, sûreté » et « environnement » (1M€), la bureautique et

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

l'informatique de gestion des services centraux (2,5 M€) et les travaux d'entretien, de petites réparations ainsi que le renouvellement de mobiliers (0,45 M€).

3 370 000 € en CP sont prévus pour couvrir les opérations antérieures à 2007 (2 630 000 €) et au titre des nouvelles opérations qui seront engagées en 2007 (740 000 €).

ACTION n° 02 : Aéroports

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	266 433 118	102 389 000	368 822 118
Crédits de paiement	266 433 118	94 119 000	360 552 118

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

11 879 000 € en AE et 10 109 000 € en CP sont prévus pour les dépenses de fonctionnement réalisées au profit des services chargés du contrôle d'approche et d'aérodrome. Ces dépenses correspondent à des prestations de service pour 43%, à l'exploitation des liaisons téléphoniques et spécialisées pour 20%, à des frais de déplacement pour 12%, à des achats de consommables pour 9%, des fluides pour 4%, de la formation pour 4%, le solde, 4%, étant constitué de dépenses diverses.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

3 790 000 € en AE et en CP correspondent aux écritures d'ordre relatives aux créances irrécouvrables en matière de RSTCA.

Par ailleurs, les dépenses des organismes extérieurs s'élèvent à **31 430 000 € en AE et en CP** pour l'action.

DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

3 790 000 € en AE et en CP sont prévus pour le provisionnement de l'estimation des créances irrécouvrables en 2007 en matière de RSTCA.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

51 500 000 € en AE sont prévus pour les dépenses d'investissement qui sont présentées ci-après par destination. L'« exploitation » regroupe les entités opérationnelles qui rendent le service (service de l'information aéronautique et services chargés du contrôle d'approche et d'aérodrome). L'activité « recherche et l'équipement des systèmes opérationnels » vise à fournir aux services d'exploitation des équipements performants et à effectuer les études et recherches appliquées.

45 000 000 € en CP sont prévus pour couvrir les opérations antérieures à 2007 (38 250 000 €) et au titre des nouvelles opérations qui seront engagées en 2007 (6 750 000 €).

1/ Services d'exploitation : 23,0 M€**a - Génie civil (11,4 M€)**

Dans ce domaine, un certain nombre d'opérations nouvelles se poursuivent ou devraient démarrer en 2007 (8 M€).

Les principales concernent :

- les études et marché de maîtrise d'œuvre du nouveau bloc technique de Lille (0,7 M€) ;
- la construction d'un nouveau bloc technique à Pau (3 M€) ;
- le relogement du bâtiment médico-social de Nice (1,5 M€).

Les travaux d'entretien et de maintenance des bâtiments des aéroports (travaux de climatisation, d'étanchéité...), représenteront un montant d'environ 2 M€ en 2007.

Enfin, les opérations de génie civil liées à la création ou au renouvellement d'équipements dans les domaines de la radiocommunication air-sol pilotes-contrôleurs, des aides radioélectriques à l'atterrissage et des radars sont prévues pour un montant de 1,4 M€.

b - Equipements et installations (8,7 M€)

Ce domaine comprend les achats et installations d'équipements pour les aéroports comme :

- des renouvellements et installations d'aides radioélectriques à l'atterrissage, et l'acquisition de véhicules techniques de maintenance ;
- des rénovations ou renouvellements de chaînes-systèmes installées dans les blocs techniques ou les tours de contrôle, et les installations correspondantes (enregistreurs des communications pilotes-contrôleurs, chaînes radio de capacité moyenne, outils de visualisation d'images radar pour vigies et approches, meubles de contrôle en vigie, automates de balisage...).

c - Informatique (2,7 M€)

Outre les dépenses de bureautique, un budget de 2 M€ est prévu pour l'acquisition d'un Nouvel Outil de Production d'Information Aéronautique (NOPIA) au SIA.

d - Simulations ENAC (0,2 M€)

Des simulations doivent être réalisées à l'ENAC avant la mise en œuvre de modifications d'espaces.

2/ Recherche et équipement des systèmes opérationnels : 28,5 M€**a - Communications/Navigation/Surveillance (10 M€)**

Le domaine « Communications » (5 M€) concerne principalement la maintenance évolutive et la fin des déploiements des chaînes radio-téléphone de sécurité dans les grandes approches de province (RAIATEA), et la maintenance évolutive de celles de Roissy CDG et du Bourget (SIRENE).

Le domaine « Navigation » (3 M€) comprend la poursuite du plan de renouvellement des aides radio à l'atterrissage (ILS et DME atterrissage) arrivées en fin de vie.

Le domaine « Surveillance » (2 M€) comprend notamment la poursuite du déploiement de systèmes de surveillance au sol des aéronefs et des véhicules sur les grandes plates-formes de province (radar de surface de Nice).

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

b - Contrôle en vol (7 M€)

Il est prévu notamment l'achat et l'équipement d'un avion bimoteur Beech 200 pour l'activité de contrôle en vol en métropole (calibration des aides radioélectriques), pour un montant de 6 M€.

c - Assistance automatisée au contrôle des approches (10 M€)

Ce domaine comprend le maintien en conditions opérationnelles (2,5 M€) et les évolutions (5,5 M€) des systèmes des approches de province et d'Orly, ainsi que de ceux de CDG (2 M€).

d - Equipements et installations dans les grandes approches (1,5 M€)

Divers travaux d'installations (réseaux, systèmes de supervision, enregistreurs voix et données...) sont effectués sur les grandes approches de province.

ACTION n° 03 : Centres en route

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	260 567 169	288 950 000	549 517 169
Crédits de paiement	260 567 169	288 670 000	549 237 169

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

21 700 000 € en AE et **20 520 000 € en CP** sont prévus pour les dépenses de fonctionnement des centres en route. Elles correspondent à des prestations de service pour 43%, à l'exploitation des liaisons téléphoniques et spécialisées pour 20%, à des frais de déplacement pour 12%, à des achats de consommables pour 9%, des fluides pour 4%, de la formation pour 4% et le solde de 4% étant constitué de dépenses diverses.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

30 000 € en AE et en CP sont prévus pour les impôts, taxes et versements assimilés [préciser nature impôt].

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses des organismes extérieurs s'élèvent à **191 120 000 €** en AE et en CP pour l'action.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

76 100 000 € en AE sont prévus pour les dépenses d'investissement qui sont présentées ci-après par destination. L'« exploitation » regroupe les entités opérationnelles qui rendent le service (centres en route, service de l'information aéronautique). L'activité « recherche et équipement des systèmes opérationnels » vise à fournir aux services d'exploitation des équipements performants et à effectuer les études et recherches appliquées.

77 000 000 € en CP sont prévus pour couvrir les opérations antérieures à 2007 (65 590 000 €) et au titre des nouvelles opérations qui seront engagées en 2007 (11 410 000 €).

1/ Services d'exploitation : 11,6 M€**a - Génie civil (9,7 M€)**

La principale opération nouvelle prévue en 2007 consiste en la première partie des travaux d'extension du CRNA/O (7 M€), extension visant à assurer la création de nouveaux secteurs de contrôle. De plus, les travaux d'ingénierie pour la mise en place d'une centrale électrique au CNRA Nord s'élèvent à 1 M€.

Les travaux d'entretien et de maintenance des bâtiments des centres de contrôle en route (travaux de climatisation, d'étanchéité,...) représenteront un montant d'environ 1,3 M€ en 2007.

Enfin, les opérations de génie civil liées à la création ou au renouvellement d'équipements dans les domaines de la radiocommunication air-sol pilotes-contrôleurs, des aides radioélectriques à la navigation et des radars sont prévues pour un montant de 0,4 M€.

b - Equipements et installations (1 M€)**c - Bureautique (0,7 M€)****d - Simulations ENAC (0,2 M€)****2/ Recherche et équipement des systèmes opérationnels : 64,5 M€****a - Communications/Navigation/Surveillance (21 M€)**

Dans le domaine « Communications », la poursuite du projet ISOCRATE de renouvellement des réseaux opérationnels de transmission de données pour la navigation aérienne devrait nécessiter un budget de 9 M€. S'y ajouteront les coûts de maintenance évolutive des chaînes radio et téléphone de sécurité des CRNA (ARTEMIS) pour 4 M€, et des investissements dans les stations d'émission-réception air/sol utilisées par les CRNA pour les communications entre les contrôleurs et les pilotes (2 M€).

Le domaine « Surveillance » représente environ 6 M€ d'investissements, avec la poursuite de l'acquisition de stations radars Mode S (dans le cadre du programme européen EATMP), et les dépenses liées à l'intégration du Mode S dans le CAUTRA.

b - Maintien en conditions opérationnelles des systèmes des centres en route (18 M€)

Le maintien en conditions opérationnelles vise à corriger les anomalies constatées, accompagner l'évolution de l'environnement des systèmes, pallier l'obsolescence de certains composants, tout en maintenant strictement les fonctionnalités des systèmes.

c -Evolutions assistance automatisée (18 M€)

Elles recouvrent les évolutions fonctionnelles, ainsi que les études préparatoires et les actions de consolidation du référentiel du CAUTRA. A noter en particulier le lancement d'une tranche conditionnelle (2 M€) du marché de réalisation du serveur ERATO, outil d'aide à la décision pour le contrôleur.

d - Coflight (4,5 M€)

Le programme Coflight de nouveau système de traitement des plans de vol ne devrait pas nécessiter d'investissements en 2007, la notification de la tranche conditionnelle 2 étant prévue pour début 2008. Des crédits sont en revanche nécessaires pour l'intégration de Coflight dans l'architecture des systèmes CAUTRA actuels.

e - Installations dans les centres en route (3 M€)**ACTION n° 04 : Exploitation du contrôle aérien outre-mer**

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	38 086 164	21 540 000	59 626 164
Crédits de paiement	38 086 164	19 420 000	57 506 164

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

3 870 000 € en AE et 3 770 000 € en CP sont prévus pour les dépenses de fonctionnement réalisées au profit des organismes opérationnels locaux de l'Etat qui rendent les services de navigation aérienne dans les collectivités et départements d'outre-mer. Elles correspondent à des prestations de service pour 43%, à l'exploitation des liaisons téléphoniques et spécialisées pour 20%, à des frais de déplacement pour 12%, à des achats de consommables pour 9%, des fluides pour 4%, de la formation pour 4%, le solde, 4%, étant constitué de dépenses diverses.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses des organismes extérieurs s'élèvent à **2 170 000 €** en AE et en CP pour l'action.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

15 500 000 € en AE sont prévus pour les dépenses d'investissement qui se répartissent entre des opérations de génie civil (1,1 M€), des travaux d'équipement et d'installation (0,9 M€) et de la bureautique dans les services de la navigation aérienne Antilles-Guyane et Océan Indien. Un budget de 0,5 M€ est prévu pour le concours de maîtrise d'œuvre de la nouvelle vigie de Saint-Denis de la Réunion. En fonction de l'avancement du génie civil du nouveau bloc technique de Pointe-à-Pitre, les installations devront être budgétées pour un montant de 3,3 M€.

L'investissement principal en 2007 concernera le déplacement du bâtiment de commandement de l'aéroport de La Tontouta en Nouvelle-Calédonie (5 M€), ainsi que divers petits travaux de génie civil et d'équipement.

Dans le domaine « Communications », sont prévus les déploiements de nouvelles chaînes radio-téléphone CARTOUM à Tahiti et Nouméa (1,5 M€), ainsi que des équipements radio air/sol.

Des installations pour le radar Tahiti sont prévues pour 1 M€.

13 480 000 € en CP sont prévus pour couvrir les opérations antérieures à 2007 (11 160 000 €) et au titre des nouvelles opérations qui seront engagées en 2007 (2 320 000 €).

ACTION n° 05 : Ingénierie technique de la navigation aérienne

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	51 348 310	41 800 000	93 148 310
Crédits de paiement	51 348 310	38 770 000	90 118 310

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

24 040 000 € en AE et **20 510 000 € en CP** sont prévus pour les dépenses de fonctionnement de l'activité « recherche et équipement des systèmes opérationnels ». Ces dépenses correspondent à des prestations de service, des frais de déplacement, des achats de consommable, des fluides et de la formation.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

380 000 € en AE et en CP correspondent aux écritures d'ordre relatives aux créances irrécouvrables en matière de RSTCA.

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

380 000 € en AE et en CP sont prévus pour le provisionnement de l'estimation des créances irrécouvrables en 2007 en matière de RSTCA .

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

17 000 000 € en AE sont prévus pour les dépenses d'investissement qui sont détaillées ci-après.

17 500 000 € en CP sont prévus pour couvrir les opérations antérieures à 2007 (14 450 000 €) et au titre des nouvelles opérations qui seront engagées en 2007 (2 550 000 €).

A - Informatique (10 M€)

Les investissements informatiques concernent principalement le support informatique et réseaux locaux (5 M€) et le soutien logistique (3 M€).

B - Etudes (7 M€)

Les opérations dans le domaine des études et recherches devraient représenter 7 M€ en 2007. Les éventuelles participations au financement obtenues de la Commission européenne en complément de ce montant devraient permettre de réaliser en priorité les études liées à la sécurité et à la sûreté de fonctionnement, ainsi que celles qui visent à l'amélioration de la capacité et de la fluidité du trafic aérien.

Les études concernent principalement :

- l'organisation et la gestion de l'espace, visant à l'amélioration de la capacité et de la fluidité du trafic (1 M€)
- les outils de contrôle relatifs aux aéroports (1,8 M€)
- le développement d'outils d'assistance à la décision pour le contrôleur (2,3 M€)
- la validation des futurs systèmes de gestion du trafic aérien (1 M€)

ACTION n° 06 : Formation

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	86 118 937	27 240 000	113 358 937
Crédits de paiement	86 118 937	27 650 000	113 768 937

Navigation aérienne

Programme n° 612 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

21 915 000 € en AE et 22 768 000 € en CP sont prévus pour les dépenses de formation permanente (y compris celles afférentes aux déplacements) effectuées par les services (11,7 en AE et en CP) et à la contribution annuelle, versée à l'Ecole Nationale de l'Aviation civile (6,3 M€ en AE et 7,6 M€ en CP) pour les prestations qu'elle réalise dans le domaine de la formation initiale et continue des personnels de la navigation aérienne.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

680 000 € en AE et en CP correspondent aux écritures d'ordre relatives aux créances irrécouvrables en matière de RSTCA.

■ DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

680 000 € en AE et en CP sont prévus pour le provisionnement de l'estimation des créances irrécouvrables en 2007 en matière de RSTCA .

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

3 965 000 € en AE et 3 522 000 € en CP sont prévus pour l'équipement en systèmes de simulation de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et des centres en route (déploiement et évolution).

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS AUX AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			Différence
Affectées non engagées au 31/12/2005	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2005	LFI 2006 + reports	Demandées pour 2007	LFI 2006 + reports	Demandés sur autorisations d'engagement antérieures	Demandés sur autorisations d'engagement nouvelles	
0	0	1 343 830 737	1 222 336 000	1 314 249 737	0	1 199 546 000	52 371 000

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

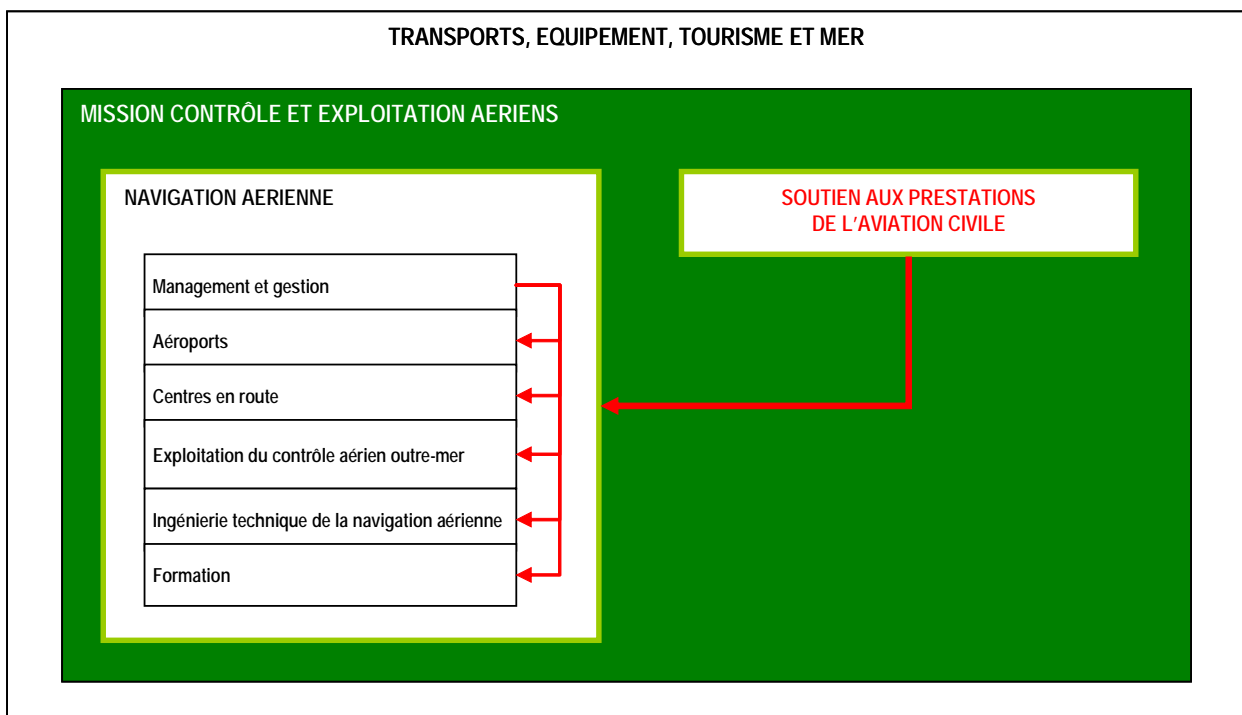
Avertissement

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

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

SCHEMA DE DEVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Présentation des liens établis entre les actions du programme et d'autres programmes.



Navigation aérienne

Programme n° 612 | ANALYSE DES COÛTS

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

Intitulé de l'action	PLF 2007	Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence		PLF 2007 après ventilation	LFI 2006 après ventilation
	(y c. fonds de concours)	au sein du programme	entre programmes	(y c. fonds de concours)	(y c. fonds de concours)
Management et gestion	28 363 302	-28 363 302		0	0
Aéroports	361 652 118	+10 761 462	+85 813 460	+458 227 040	+700 249 928
Centres en route	549 237 169	+10 513 596	+270 542 960	+830 293 725	+691 922 581
Exploitation du contrôle aérien outre-mer	57 506 164	+1 542 270	+10 854 889	+69 903 323	+75 761 969
Ingénierie technique de la navigation aérienne	104 018 310	+2 072 425	+30 877 052	+136 967 787	+119 000 107
Formation	113 768 937	+3 473 549	+36 790 575	+154 033 061	+156 879 757
Total	1 214 546 000	0	+434 878 936	1 649 424 936	1 743 814 342

Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes	-434 878 936
Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission Contrôle et exploitation aériens)	-434 878 936

OBSERVATIONS**LES FONCTIONS DE SOUTIEN DU PROGRAMME****Présentation des fonctions de soutien du programme**

L'action « Management et gestion » porte les crédits de soutien du programme « Navigation aérienne » et à ce titre se déverse en totalité sur les autres actions de politique du programme. Les dépenses inscrites dans cette action relèvent du fonctionnement du programme dans lesquelles on trouve, notamment, les frais de déplacements, l'entretien immobilier et la maintenance informatique ainsi que les liaisons téléphoniques.

Modalités de ventilation interne des crédits de soutien du programme

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

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

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

- des ETP (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- des crédits de fonctionnement (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Affaires financières et logistique ».

the 1990s, the number of people in the UK who are employed in the public sector has increased from 10.5 million to 12.5 million, and the number of people in the public sector who are employed in health care has increased from 1.5 million to 2.5 million (Department of Health 2000). The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase further in the next 10 years (Department of Health 2000).

There are a number of reasons why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase. One reason is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are aged 65 and over. The number of people in the public sector who are aged 65 and over is expected to increase from 10.5 million in 1995 to 12.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

Another reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

A third reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

A fourth reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

A fifth reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

A sixth reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

A seventh reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

An eighth reason why the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase is that the number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase as a result of the increasing number of people who are employed in health care. The number of people in the public sector who are employed in health care is expected to increase from 1.5 million in 1995 to 2.5 million in 2010 (Department of Health 2000).

PROGRAMME 614

SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

MINISTRE CONCERNÉ : DOMINIQUE PERBEN, MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU
TOURISME ET DE LA MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances	94
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	96
Présentation du programme et des actions	104
Objectifs et indicateurs de performance	108
Justification au premier euro	111
Analyse des coûts du programme et des actions	121

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Michel WACHENHEIM

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 614 : Surveillance et certification

L'objet du programme « Surveillance et certification » est de développer et de mettre en place une politique de contrôle technique de l'ensemble des acteurs de l'aviation civile afin de garantir que chacun respecte à tout moment les exigences réglementaires applicables. Il contribue ainsi au premier rang à assurer un niveau de sécurité et de sûreté en amélioration constante.

Les actions de contrôle prennent la forme d'audits destinés à vérifier les dispositions prises pour se conformer à la réglementation et, éventuellement, à délivrer ou renouveler des agréments d'entreprise, de contrôles d'aptitude pour délivrer une licence à des personnels, de contrôles de caractéristiques techniques et physiques pour approuver un matériel, un système, une infrastructure ou une procédure, ou enfin de contrôles programmés ou inopinés destinés à vérifier le respect à tout moment par chacun des exigences applicables.

La nouvelle organisation de la direction générale de l'aviation civile distingue clairement les actions de contrôle, de l'élaboration des référentiels réglementaires d'une part, et des éventuelles fonctions d'opérateur d'autre part. Ces actions sont désormais organisées sous la responsabilité d'une direction unique afin de renforcer la cohérence et l'efficacité du contrôle, tout en s'adaptant à un contexte international et européen en évolution marquée : l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Union européenne, chacune à leur niveau, renforcent et précisent les référentiels réglementaires que doivent respecter leurs états membres, et surveillent plus étroitement les conditions dans lesquelles ils les mettent en œuvre.

Enfin la mise en place d'un financement par redevances renforce la nécessité de justifier auprès des assujettis que les prestations de contrôle technique sont rendues dans les meilleures conditions, au meilleur coût, et en toute transparence.

La stratégie du programme consiste donc à mettre clairement l'accent sur la qualité des méthodes de contrôle, et sur la compétence des personnels pour être pleinement reconnus en tant qu'autorité de contrôle par les organismes internationaux (OACI et UE), par les autorités des pays tiers et par l'ensemble des assujettis à nos contrôles. Elle nécessite un investissement important pour la formation des personnels et l'instauration d'une véritable démarche qualité.

Dans ce cadre, le premier objectif est la démonstration qu'une organisation efficace des contrôles améliore la conformité des assujettis français aux règlements français, européens et internationaux.

Le deuxième objectif à atteindre réside en la disponibilité des compétences développées par l'autorité de contrôle pour intervenir, dans les limites fixées par les conventions internationales, auprès d'exploitants étrangers pour l'intérêt de passagers français.

Enfin, la reconnaissance de la compétence de l'autorité de contrôle doit s'accompagner d'une reconnaissance de son efficacité par les assujettis. L'organisation des contrôles et le suivi de leur exploitation devra faire l'objet d'une réflexion et d'une méthodologie formalisée pour s'assurer que les entreprises contrôlées en retirent également profit.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

■ OBJECTIF 1 : Concourir à la sécurité de l'aviation civile en réduisant les écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et en qualité

- INDICATEUR 1.1 : Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés lors de la réalisation d'audits ou d'inspections programmées rapporté au nombre d'organismes audités ou inspectés sur une base programmée et annoncée
- INDICATEUR 1.2 : Nombre d'hommes x jours consacrés au contact direct des entreprises lors des actions de contrôle programmées ou inopinées (au sol et en vol) permettant de relever des écarts à la réglementation rapporté au nombre total d'hommes x jours des activités du programme contrôle et surveillance

■ OBJECTIF 2 : Renforcer les contrôles effectués sur les compagnies étrangères

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

■ OBJECTIF 3 : Formaliser rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre les mesures appropriées

- INDICATEUR 3.1 : Pourcentage des rapports d'audit émis plus de trente jours après la fin de l'audit

Surveillance et certification

Programme n° 614 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME
ET DES DÉPENSES FISCALES ASSOCIÉES

2007 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2007 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	9 145 800	4 185 000	13 330 800	
02	Contrôles opérationnels (libellé modifié)	66 461 200		66 461 200	5 000 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		75 607 000	4 185 000	79 792 000	5 000 000

2007 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	9 064 800	3 827 000	12 891 800	
02	Contrôles opérationnels (libellé modifié)	66 461 200		66 461 200	5 000 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		75 526 000	3 827 000	79 353 000	5 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			590 000	590 000		
Autres services extérieurs					2 525 000	2 444 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			65 464	65 464		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			10 986 792	10 986 792	6 620 800	6 620 800
Charges exceptionnelles			440 000	440 000		
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			12 082 256	12 082 256	9 145 800	9 064 800
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			360 000	890 000	4 185 000	3 827 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			360 000	890 000	4 185 000	3 827 000
Prévision de fonds de concours						

Surveillance et certification

Programme n° 614 | CRÉDITS DU PROGRAMME

ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels (libellé modifié)**SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES**

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			580 000	580 000	640 000	640 000
Services extérieurs					5 934 000	5 934 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			26 275	26 275		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			4 409 664	4 409 664	59 587 200	59 587 200
Charges exceptionnelles					300 000	300 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			5 015 939	5 015 939	66 461 200	66 461 200
Prévision de fonds de concours			6 000 000	6 000 000	5 000 000	5 000 000

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			60 000	60 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			60 000	60 000		
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 03 : Exploitants aériens (ancien)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			1 270 000	1 270 000		
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			79 715	79 715		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			13 378 474	13 378 474		
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			14 728 189	14 728 189		
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			350 000	350 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			350 000	350 000		
Prévision de fonds de concours						

Surveillance et certification

Programme n° 614 | CRÉDITS DU PROGRAMME

ACTION n° 04 : Personnels navigants (ancien)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			3 990 000	3 990 000		
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			78 824	78 824		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			13 228 994	13 228 994		
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			17 297 818	17 297 818		
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			1 550 000	1 300 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			1 550 000	1 300 000		
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 05 : Aéroports : sûreté (ancien)

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			2 800 000	2 800 000		
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			112 189	112 189		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			18 828 668	18 828 668		
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			21 740 857	21 740 857		
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			1 450 000	610 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			1 450 000	610 000		
Prévision de fonds de concours						

Surveillance et certification

Programme n° 614 | CRÉDITS DU PROGRAMME

ACTION n° 06 : Opérateurs de navigation aérienne (ancien)**SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES**

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			320 000	320 000		
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			10 707	10 707		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			1 796 981	1 796 981		
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			2 127 688	2 127 688		
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			570 000	340 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			570 000	340 000		
Prévision de fonds de concours						

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Achats		9 550 000	640 000		9 550 000	640 000
Services extérieurs			5 934 000			5 934 000
Autres services extérieurs			2 525 000			2 444 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération		373 174			373 174	
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents		62 629 573	66 208 000		62 629 573	66 208 000
Charges exceptionnelles		440 000	300 000		440 000	300 000
Prévision de fonds de concours		6 000 000	5 000 000		6 000 000	5 000 000
Totaux hors résultat d'exploitation		72 992 747	75 607 000		72 992 747	75 526 000
Totaux hors résultat d'exploitation y compris fonds de concours prévus		78 992 747	80 607 000		78 992 747	80 526 000

Pour le PLF 2007, les impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents sont compris dans les dépenses de personnel

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Acquisition d'immobilisations		4 340 000	4 185 000		3 550 000	3 827 000
Prévision de fonds de concours						
Totaux hors variation du fonds de roulement		4 340 000	4 185 000		3 550 000	3 827 000
Totaux hors variation du fonds de roulement y compris fonds de concours		4 340 000	4 185 000		3 550 000	3 827 000

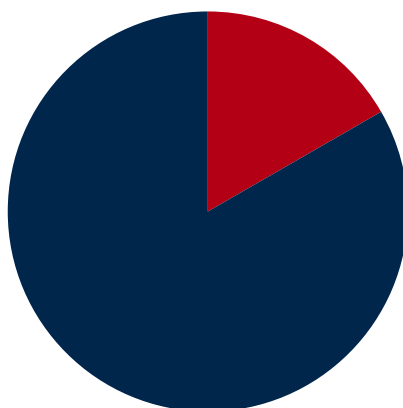
PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	13 330 800	12 891 800
02	Contrôles opérationnels (libellé modifié)	66 461 200	66 461 200
Totaux		79 792 000	79 353 000

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2007

● Action n°01 (16,71%)



● Action n°02 (83,29%)

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Les finalités générales

Le programme « Surveillance et certification » retrace les actions exercées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour s'assurer du respect des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

Responsable de la sécurité et de la sûreté, la DGAC veille au maintien de la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau et adapte en permanence ses méthodes de contrôle et de surveillance aux évolutions de la réglementation, des pratiques et des procédures définies par les normes internationales.

Les contrôles concernent dans une démarche cohérente l'ensemble des acteurs de l'aviation civile.

La DGAC a l'ambition d'être une référence européenne en matière de sécurité et de permettre à la France de promouvoir la sécurité du transport aérien à l'échelle européenne et mondiale. Les échanges avec la communauté internationale sont donc capitaux, et la DGAC s'attache d'une part à être force de propositions pour les évolutions nécessaires des règles et des institutions internationales, et, d'autre part à démontrer la conformité des autorités françaises aux standards requis lors des audits effectués notamment par l'Union européenne ou l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'environnement

La DGAC travaille en coopération avec les acteurs institutionnels, économiques et industriels de l'aéronautique civile. Elle est en contact permanent avec les acteurs européens et internationaux et les autres administrations sur les sujets ayant trait à la sécurité et à la sûreté.

Les acteurs et le pilotage

Les politiques mises en œuvre dans le programme, sous la responsabilité du directeur général de l'aviation civile, sont assurées essentiellement par la direction du contrôle de la sécurité (DCS) en charge d'animer le programme, en s'appuyant pour la définition des méthodologies et l'exécution des contrôles, sur l'expertise des services déconcentrés de la DGAC en métropole et outre mer

La structuration en actions

Les six actions existantes en 2006 ont été regroupées en deux actions :

- « Méthodes et organisation des contrôles » qui regroupe la conception et le pilotage du programme ;
- « Contrôles opérationnels » consacrée aux moyens de mise en œuvre opérationnelle du programme.

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

■ ACTION n° 01 : Méthodes et organisation du contrôle

■ ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

16,7 %



Méthodes et organisation du contrôle

Les finalités propres à l'action

Maintenir un haut niveau de compétences techniques et des moyens et méthodes de surveillance adaptés aux évolutions et aux attentes de l'aviation civile est un objectif permanent des entités en charge de la surveillance et de la certification dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

Les finalités de l'action sont en conséquence :

- la définition de méthodes d'intervention uniformisées pour l'ensemble des acteurs et leur consolidation grâce à un système d'assurance de la qualité et à un système performant de retour d'expérience.
- le développement des actions de formations spécifiques destinées à maintenir un haut niveau d'expertise pour l'ensemble des agents du programme. Il s'agit principalement de formations aux audits, à l'anglais technique, au pilotage mais aussi d'acquisition de compétences nouvelles en fonction de l'évolution des domaines d'activités à surveiller et certifier (navigation aérienne, sûreté par exemple).
- la mise à disposition d'outils informatique spécifiques : outils de gestion de bases de données (licences de pilotes, gestion de dossiers médicaux), système de passage d'examens, système de sécurisation des transactions informatiques, base européenne de données de sécurité, etc.
- la mise à disposition de matériels particuliers pour être évalués et testés par le service technique de l'aviation civile (STAC) avant leur autorisation (véhicules de lutte incendie, systèmes portiques) ou pour accueillir des activités ou moyens propres au programme (adaptation des salles d'examens, locaux techniques ou laboratoires pour le STAC).

Le cadre réglementaire de l'action

L'action est soumise à l'ensemble du corpus juridique en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile (code de l'aviation civile, règlements communautaires, normes de l'OACI) et à la réglementation relative aux achats publics.

Le cadre organisationnel de l'action

Cette action est principalement menée par la direction du contrôle et de la sécurité (DCS) qui est en charge de la définition des méthodes et de la vérification de leur application ce qui implique une forte coopération et coordination avec les directions de l'aviation civile (DAC) et le STAC. L'action repose également sur :

- le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile qui est un partenaire essentiel du système de retour d'expérience ;
- le secrétariat général de la DGAC et le concours des prestations offertes par le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) et l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) ;
- le centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau informatique de gestion pour les équipements en informatique, l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

ACTION n° 02

83,3 %



Contrôles opérationnels

Les finalités propres à l'action

L'action regroupe les personnels directement impliqués dans les actions de contrôles et les moyens de fonctionnement courant nécessaires à l'exercice de leurs tâches.

Le principal poste de cette action est constitué par les moyens de déplacement, dans la mesure où l'activité de surveillance demande de nombreuses visites sur les sites des organismes à certifier (organismes de formations, aéroports, ateliers de maintenance par exemple). Les activités de communication et, plus généralement, toutes les prestations directement liées aux contrôles sont également incluses dans l'action.

Cette action recouvre enfin les dépenses liées aux contrôles en vol inopinés effectués par l'organisme de contrôle en vol (OCV). Ces contrôles opérationnels ainsi réalisés portent sur l'ensemble des professions de l'aéronautique civile : constructeurs d'aéronefs, ateliers de maintenance, personnels aéronautiques - y compris les organismes de formation

des personnels navigants et au sol, exploitants aériens en transport public, en travail aérien ou en aviation de loisirs, gestionnaires d'aéroports et prestataires de service de navigation aérienne).

Le cadre institutionnel

Cette action consiste à fournir les moyens aux activités de contrôle : elle relève en conséquence d'une réglementation riche, de source nationale (code de l'aviation civile) et européenne.

Le cadre organisationnel de l'action

Pour les activités liées à cette action, la DCS travaille avec les directions de l'aviation civile et le service technique de l'aviation civile et de nombreux services de la DGAC (secrétariat général, organisme de contrôle en vol, direction des services de la navigation aérienne).

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n°1 : Concourir à la sécurité de l'aviation civile en réduisant les écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et en qualité (du point de vue du citoyen et du contribuable)

Cet objectif est une traduction immédiate de la finalité des contrôles : limiter les écarts à la réglementation pour garantir une progression de la sécurité. Sa réalisation renforcera également la crédibilité internationale de l'autorité française de surveillance, ce qui favorisera le développement du secteur aéronautique français.

L'ensemble des actions (audits des organisations, approbation des procédures, contrôles d'aptitude des personnels, homologation des matériels, contrôles ponctuels sur site, sanctions éventuelles) doivent être pour chaque entreprise une forte incitation à se mettre totalement en conformité avec les référentiels réglementaires.

Les entreprises doivent progressivement rendre « une copie sans faute » lors des audits programmés, préalables au renouvellement d'agréments ou d'autorisations, auxquels les entreprises doivent se préparer.

Leviers d'action :

Pour atteindre cet objectif, les actions devront être perçues par les entreprises comme s'inscrivant dans un programme cohérent, continu (avec des rendez-vous fréquents avec l'autorité), mis en œuvre par des personnels compétents et faisant l'objet de mesures de suivi appropriés.

Les leviers d'action correspondants sont :

- la mise en place d'une planification des actions de contrôle ;
- la formalisation et le suivi de méthodes de contrôles appropriés, fondés sur une démarche qualité à mettre en place ;
- la formation des personnels en tant qu'auditeurs et en tant que spécialistes techniques.

Indicateur n°1 :

L'indicateur retenu pour donner une mesure de l'efficacité de l'ensemble des actions de contrôle est le nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés lors de la réalisation d'audits ou d'inspections programmées rapporté au nombre d'organismes audités ou inspectés sur une base programmée et annoncée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. De plus chaque entreprise sous le contrôle de la DCS fait l'objet d'un ou plusieurs audits par an, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé. La prévision pour 2006, première année de construction de l'indicateur, étant de 5 écarts par entreprise, la cible pour 2007 sera de 4,75 (amélioration de 5%) et de 4,5 pour 2008.

Indicateur n°2 :

Le deuxième indicateur retenu est une mesure simple du ressenti de la présence de l'autorité par les assujettis : il s'agit du nombre d'hommes x jours consacrés au contact direct des entreprises lors des actions de contrôle programmées ou inopinées (au sol ou en vol) permettant de relever des écarts à la réglementation rapporté au nombre total d'hommes x jours des activités du programme contrôle et surveillance.

La prévision pour 2006 est un ratio de 10%, qu'il est prévu de maintenir en 2007 du fait de la prise en compte de domaines nouveaux (aéroports et services de navigation aérienne), avant de l'augmenter à 15% en 2008.

INDICATEUR 1.1 : Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés lors de la réalisation d'audits ou d'inspections programmées rapporté au nombre d'organismes audités ou inspectés sur une base programmée et annoncée

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
ratio				5	4,75	4,5

Précisions méthodologiques :

- **Sources des données :** DGAC. Cet indicateur est la consolidation de sous indicateurs par domaine d'activité (aéroports, constructeurs, navigation aérienne...). Compte tenu de la diversité de ces derniers, des valeurs pour chacun des domaines seront également calculées, permettant d'enrichir la réflexion sur les valeurs cibles à fixer.

INDICATEUR 1.2 : Nombre d'hommes x jours consacrés au contact direct des entreprises lors des actions de contrôle programmées ou inopinées (au sol et en vol) permettant de relever des écarts à la réglementation rapporté au nombre total d'hommes x jours des activités du programme contrôle et surveillance

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%				10	10	15

Précisions méthodologiques :

Sources des données : DGAC.

- Ces mesures sont réalisées pour la première fois en 2006, et il est donc difficile de faire des prévisions précises. Toutefois on considère qu'un ratio de 1 à 2 jours d'étude de dossier pour un jour sur le terrain est un chiffre habituel pour une personne entièrement dédiée aux activités de contrôle. Les personnels de la direction du contrôle et de la sécurité ayant également un important travail d'explication de la réglementation et d'approbation des modifications et des nouveaux dossiers présentés par les entreprises, une proportion de 10% du temps total consacré strictement à la surveillance sur le terrain est retenue comme prévision pour 2007.

- Calcul par domaine d'activités de contrôle et par service concerné (administration centrale, service technique, services déconcentrés).

OBJECTIF n°2 : Renforcer les contrôles effectués sur les compagnies étrangères (du point de vue du contribuable)

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 » de surveillance des aéronefs étrangers. Sur le territoire français les contrôles SAFA qui ont été renforcés en 2006 sont principalement effectués par sondage. Leur efficacité doit également être augmentée par la mise en place d'une politique de contrôles ciblés, visant des aéronefs ou des exploitants pour lesquels des doutes particuliers peuvent exister, soit en raison de contrôles précédents effectués en France ou dans un autre pays de la communauté, soit en raison de faiblesses connues de l'autorité responsable.

Leviers d'action :

- Favoriser les échanges avec des homologues étrangers pour améliorer nos processus ;
- Mettre en place les dispositions administratives nécessaires pour pouvoir déclencher des contrôles ciblés (régime d'astreinte).

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

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés (a)/(b)	%	1,85	8,33	5,72	8,50	8,50	8,50
Contrôles ciblés (a)	nombre	30	100	86	sans objet	sans objet	sans objet
Total des contrôles (b)	nombre	1620	1200	1503	sans objet	sans objet	sans objet

Surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Précisions méthodologiques :**Sources des données :** DGAC.

Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués soit suite à une demande spécifique de l'administration centrale (DCS), soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles cette même administration centrale a émis un « avis général d'attention soutenue ».

OBJECTIF n° 3 : Formaliser rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre les mesures appropriées (du point de vue de l'utilisateur)

L'instauration d'un financement par redevances renforce l'exigence 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 relever son niveau de sécurité.

Leviers d'action :

- Méthodologie d'exécution et de suivi des contrôles fondée sur une démarche qualité ;
- Développement d'outils informatiques de suivi des actions de contrôle et des suites qui leur sont données ;
- Réflexion sur les coûts fondée sur l'exploitation de la comptabilité analytique à mettre en place.

Un indicateur simple est retenu pour caractériser dans un premier temps la rapidité de communication aux entreprises des conclusions à tirer d'un audit réalisé par les services de contrôle.

Il s'agit du pourcentage des rapports d'audit émis plus de 30 jours après la fin de l'audit. La valeur cible est un pourcentage inférieur à 20%, à atteindre en 2006, et à maintenir en 2007 du fait de l'intégration de nouveaux domaines (aéroports et navigation aérienne), avec à plus long terme une cible à 15% en 2008.

INDICATEUR 3.1 : Pourcentage des rapports d'audit émis plus de trente jours après la fin de l'audit

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%				<20%	<20%	<15%

Précisions méthodologiques :**Sources des données :** DGAC.

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	Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	6 620 800	6 710 000	13 330 800	6 620 800	6 271 000	12 891 800
02	Contrôles opérationnels (libellé modifié)	59 587 200	6 874 000	66 461 200	59 587 200	6 874 000	66 461 200
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		66 208 000	13 584 000	79 792 000	66 208 000	13 145 000	79 353 000

DÉPENSES DE PERSONNEL

Pour cette rubrique, les crédits sont exprimés en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de même montant.

Catégorie d'emplois	Emplois exprimés en ETPT				Crédits
	Exécution 2005	Plafond autorisé pour 2006	Demandés pour 2007	Variation 2007 / 2006	Demandés pour 2007 (y c. charges sociales)
Administratifs et cadres		411	418	+7	36 507 333
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne		21	21	0	1 113 137
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile		304	316	+12	23 229 250
Ouvriers et personnels navigants		85	85	0	5 358 280
Totaux		821	840	+19	66 208 000

ÉLÉMENTS SUR LES EFFETS DE STRUCTURE

Emplois et dépenses de personnel de la mission « Contrôle et exploitation aériens »

Les dépenses de personnel et les emplois du budget annexe de la mission Contrôle et Exploitation Aériens (BACEA) seront marqués pour l'année 2007 par les évolutions majeures suivantes :

- un schéma d'emplois avec une diminution globale de 67 postes se décomposant en 40 suppressions nettes et 27 transferts sur le programme « Transports aériens » du budget général ;
- des programmes en diminution d'effectifs à l'exception du programme « Surveillance et certification » dont le renforcement des moyens est prolongé pour poursuivre l'amélioration du contrôle de la sécurité du transport aérien ;
- la mise en œuvre pour la première année du futur protocole social triennal 2007-2009 comprenant en particulier l'accord passé avec les organisations syndicales sur la mise en application de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Une provision de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été prévue en 2007 pour ces 2 objectifs.

Surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- une augmentation du taux de contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions civiles de 6,5% en 2007 en vue d'atteindre dans les meilleurs délais le taux des administrations de l'Etat du budget général. Ce nouveau taux entraîne un surcoût pour le BACEA de 20 M€.

Le plafond global d'emplois de la mission diminue de 11 329 ETPT en 2006 à 11 287 en 2007, la baisse liée aux suppressions et transferts d'effectifs étant en partie compensée par l'effet mécanique de report en année pleine des créations nettes de postes en 2006 sur le BACEA (+ 25 ETPT en extension en année pleine).

Les charges de personnel de la mission correspondant par nature aux dépenses inscrites au titre 2 du budget général ont été évaluées à 924,92 M€, (après transfert des 27 postes sur le budget général), en augmentation de 38,18 M€ par rapport à la LFI 2006. Cette augmentation est essentiellement due à l'augmentation du CAS pensions et à la provision catégorielle pour la licence européenne de contrôleur aérien. Elle est limitée par les transferts et les suppressions de postes.

Effectifs du programme n° 614

Le programme «Surveillance et certification» comprend 840 agents, en majorité titulaires de corps administratifs ou techniques de l'aviation civile. Il comprend également des agents à statut équipement (44 ETPT).

Ce programme constitue pour la DGAC le programme prioritaire en termes d'effectifs : il bénéficie ainsi de 30 créations nettes d'emplois dont 14 postes d'administratifs pour anticiper l'évolution technique et juridique d'exploitation et 16 postes de techniciens supérieurs de l'aviation civile (TSEEAC) pour renforcer sur le terrain les équipes de contrôle technique d'exploitation, tout particulièrement chargés du contrôle des compagnies aériennes, de leurs avions et de leurs pilotes.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents du programme sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen d'un agent
1	Administratifs/encadrement	55 912 €	6 398 €	62 310 €
2	ICNA	69 220 €	5 956 €	75 177 €
3	IESSA/TSEEAC	53 246 €	5 154 €	58 401 €
4	Ouvriers/personnels navigants	42 901 €	5 193 €	48 094 €

Hypothèses de sorties

23 départs définitifs, dont 20 départs à la retraite, sont prévus en 2007. Ils ne seront pas tous remplacés, la DGAC ayant pour objectif de renforcer les personnels affectés aux missions du programme.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents sortants du programme et la date moyenne des départs sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des sortants	Date moyenne des départs
1	Administratifs/encadrement	65 834 €	7 534 €	73 368 €	1 ^{er} août
2	ICNA	80 722 €	6 946 €	87 669 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	58 495 €	5 662 €	64 157 €	1 ^{er} août
4	Ouvriers/personnels navigants	43 127 €	5 220 €	48 348 €	1 ^{er} juin

Hypothèses d'entrées

53 entrées dont 43 recrutements externes sont prévus, tant dans les corps administratifs que dans les corps techniques, en particulier de TSEEAC.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions » des agents entrants au sein du programme et la date moyenne des arrivées sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des entrants	Date moyenne des arrivées
1	Administratifs/encadrement	31 178 €	3 534 €	34 712 €	1 ^{er} août
2	ICNA	17 494 €	1 983 €	19 477 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	16 843 €	1 909 €	18 752 €	1 ^{er} juin
4	Ouvriers/personnels navigants	26 580 €	3 013 €	29 592 €	1 ^{er} juin

Autres effets de structure

Le GVT positif est estimé à 3,05%.

Le GVT négatif, ou effet de noria, est estimé à 1,46%.

Les créations nettes d'emplois représentent pour le programme un coût supplémentaire de 0,8 M€ sur les charges de personnel.

ELEMENTS SALARIAUX

La masse salariale du programme «Surveillance et certification devrait s'élever en 2007 à 66,21 M€ (63 M€ en LFI 2006 en augmentation de 5 %). Cette variation est essentiellement due aux facteurs suivants :

1) des mesures générales

L'incidence de l'évolution du point fonction publique sur les charges de personnel a été construite avec l'hypothèse d'une valeur du point fonction publique de 53,9795€ le 1^{er} janvier 2007, puis de 54,2494€ le 1^{er} février 2007, auquel s'ajoute l'attribution uniforme d'un point d'indice au 1^{er} novembre 2006, ce qui représente pour le programme un montant de 0,9 M€.

La contribution versée au titre de la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE) s'élève pour le programme à 0,37 M€.

Le montant de la cotisation employeur au fonds national d'aide au logement, intégrant une cotisation additionnelle de 0,2% à partir de 2007, s'élève pour le programme à 0,115 M€.

2) l'augmentation du taux de CAS « pensions »

Le montant de la contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions est de 13,54 M€, dont 13,5 M€ au titre des personnels civiles (taux de 39,5%) et 0,04 M€ au titre de l'allocation temporaire d'invalidité (taux de 0,31%). Le surcoût induit par l'augmentation du taux au titre des personnels civils (33% en 2006) représente 0,71 M€ pour le programme.

3) des mesures catégorielles

Mesures protocolaires : ces mesures sont définies dans le protocole d'accord social de la DGAC pour la période 2007-2009, dont les négociations sont programmées à l'automne 2006, comprenant en particulier des mesures nouvelles liées à la mise en œuvre de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Un montant global de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été réservé en 2007 pour l'ensemble des 5 programmes de la DGAC. A ce titre, une enveloppe de 0,64 M€ a été prévue pour le programme. L'essentiel de la provision protocolaire en 2007 étant destinée à financer les mesures liées à la mise en application de la licence européenne, le programme n° 614 est peu concerné par ces mesures.

Par ailleurs, l'évolution des primes des personnels techniques, en partie alignée sur celle du point INSEE, représente pour le programme un montant de 0,16 M€.

Surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		ETPT
01	Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	85
02	Contrôles opérationnels (libellé modifié)	755
Total		840

Les effectifs rémunérés et l'activité des services

	Catégories d'emplois				
	Nombre d'ETPT	Catégorie 1 : encadrement + administratifs	Catégorie 2 : ICNA	Catégorie 3 : IESSA + TSEEAC	Catégorie 4 : ouvriers + PN
Programme 614 Surveillance et certification	840	418	12	316	85
Action 01 Méthodes et organisation des contrôles	85	43	2	32	8
Action 02 : contrôles opérationnels	755	375	19	284	77

Le programme « Surveillance et certification » regroupe les fonctions de régulation de la DGAC. Elles sont réparties en 2007 en deux actions : méthode et organisation des contrôles et contrôles opérationnels.

AUTRES ÉLÉMENTS**Action sociale**

Les crédits de l'action sociale rattachés aux dépenses de personnel du budget annexe ont été regroupés dans le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile ».

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Méthodes et organisation du contrôle

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	6 620 800	6 710 000	13 330 800
Crédits de paiement	6 620 800	6 271 000	12 891 800

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits de fonctionnement courant pour cette action s'élèvent à **2 525 000 €** en autorisations d'engagement et à **2 444 000 €** en crédits de paiement. Ils recouvrent :

- la formation des personnels ;
- le développement d'outils informatiques du contrôle ;
- des dépenses à réaliser au STAC en matériels de contrôle et en études ;
- l'entretien du nouveau bâtiment qui sera construit à Toulouse pour le STAC.

1 - Formation des personnels

Les actions de formations sont destinées à maintenir un haut niveau d'expertise pour l'ensemble des agents du programme. Elles consistent en des formations aux audits, à l'acquisition de compétences nouvelles (navigation aérienne, sûreté), en anglais technique ou au pilotage. Ce poste de dépenses est corrélé aux effectifs du programme.

- **850 000 €** en AE et en CP sont prévus pour les actions de formation, notamment dans le domaine des audits de sûreté et dans celui des compétences de pilotages. Le coût moyen des formations spécifiques s'élève à 1 018 par agent en moyenne ;

- le programme contribue par ailleurs au financement de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à hauteur de **338 000 €** en AE et en CP pour son fonctionnement. Les principaux déterminants des dépenses relatives à l'ENAC sont retracés dans la partie « Opérateurs » du programme « Formation aéronautique ».

2 - Outils informatiques de contrôle

a) 267 000 € en AE et 276 000 € en CP sont prévus pour le domaine des **personnels navigants** (examens, dossiers médicaux, licences) :

- la maintenance informatique de SICOMED, l'outil de gestion et de contrôles des médecins agréés, devrait mobiliser 60 000 € en AE et 157 000 € en CP ;
- la maintenance de l'actuel système de gestion des examens (ICARE) devrait mobiliser 30 000 € en AE et en CP ;
- 88 000 € en AE et 18 000 € en CP sont prévus pour OCEANE, le futur système de gestion des examens, remplaçant le système ICARE actuel, et permettant notamment de faire passer des examens directement sur support informatique ;
- la modernisation du système de gestion et de contrôle des licences de navigants (SGBL) afin de prendre en compte les dernières évolutions européennes et permettre aux instructeurs un certain nombre d'interventions en ligne devrait mobiliser 39 000 € en AE et 30 000 € en CP ;
- 50 000 € en AE et 41 000 € en CP sont prévus pour l'amélioration de la base de données rendu nécessaire par le renforcement des contrôles sur les compagnies étrangères.

Surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

b) 600 000 € en AE et 475 000 € en CP sont prévus dans le domaine de la **sécurité des systèmes informatiques** (SSI) notamment pour deux importantes applications (SEDRD et IGC) :

- 200 000 € en AE et en CP sont prévus pour SEDRD qui est l'outil maître des contrôles de sûreté (accès aux référentiels réglementaires, suivi des programmes de contrôle et de surveillance, enregistrement de non-conformités et des actions correctrices) ;
- 125 000 € en AE et en CP sont prévus pour IGC qui est l'outil permettant de gérer les clés d'accès aux signatures électroniques, initialement pour les contrôles de sûreté, avec une possibilité d'extension par la suite. Il comprend l'étude et le prototype d'un système d'horodatage et d'archivage ;
- les autres outils (équipements complémentaires, prestations sous traitées, formation, études, systèmes de liaison de données) devraient mobiliser 275 000 € en AE et 150 000 € en CP.

3 - Autres dépenses en administration centrale

270 000 € en AE et 305 000 € en CP sont prévus pour les postes suivants en administration centrale :

- 20 000 € en AE et en CP sont prévus pour l'entretien des véhicules nécessaires aux déplacements des agents ;
- 250 000 € en AE et en CP sont prévus pour les études menées au titre du retour d'expérience ou des méthodes de démonstration pour l'application des réglementations ;
- 35 000 € en CP sont prévus pour la fin du marché accompagnant la démarche de certification de la DCS.

4 - Dépenses à réaliser au STAC

200 000 € en AE et en CP sont prévus pour le STAC. Ces crédits recouvrent :

- l'entretien des outils relatifs à la certification des matériels de lutte contre l'incendie et des matériels pour le centre tests de sûreté de Biscarosse et pour les bâtiments qui les accueillent ainsi que l'approvisionnement d'explosifs pour l'entraînement des chiens à hauteur pour 150 000 € en AE en CP.
- l'entretien des nouveaux bâtiments du STAC à Toulouse pour 50 000 € en AE et CP.

Les crédits de fonctionnement de l'action et ses déterminants sont présentés dans le tableau suivant.

Poste de dépense	Volume	Unité	Montant unitaire en €	AE2007 en €	CP2007 en €
Formations gérées au sein du programme	835	Agent	1.018	850.000	850.000
Financement ENAC	Participation au financement de l'ENAC			338.000	338.000
SICOMED	80.000	Dossiers d'aptitude gérés	0.75	60.000	157.000
Maintenance ICARE	Marché			30.000	30.000
OCEANE (dont bâtiment)	200.000	Examens remplacés sur 5 ans	0.44	88.000	18.000
SGBL	50 000	Licences et brevets gérés	0.78	39.000	30.000
RECIF	Marché			50.000	41.000
SEDRD	Marché			200.000	200.000
IGC	Marché			125.000	125.000
Autres SSI	Marchés			275.000	150.000
Véhicules	835	Agents	23.95	20.000	20.000
Etudes	Marchés			250.000	250.000
Démarche qualité	Marché				35.000
Dépenses STAC				200.000	200.000
TOTAL				2.525.000	2.444.000

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits pour cette action s'élèvent à **4 185 000 €** en autorisations d'engagement et à **3 827 000 €** en crédits de paiement. Ils recouvrent :

- la formation des personnels ;
- le développement d'outils informatiques du contrôle ;
- des investissements à réaliser au STAC en matériels de contrôle et en études ;
- l'entretien du nouveau bâtiment qui sera construit à Toulouse pour le STAC.

1 - Formation des personnels

385 000 € en AE et **373 000 € en CP** sont prévus pour la participation du programme au financement de l'ENAC en investissement.

2 - Outils informatiques

a) 1 188 000 € en AE et **1 997 000 € en CP** sont prévus pour le domaine des **personnels navigants** (examens, dossiers médicaux, licences)

- 62 000 € en AE sont prévus pour la maintenance de SICOMED
- 150 000 € en CP sont nécessaires pour couvrir les engagements liés au développement d'OCEANE. En complément au développement de l'outil informatique, 200 000 en AE et 1 000 000 en CP permettant de couvrir les engagements passés sont prévus pour des locaux (câblage, éclairage, ventilation,..) pour accueillir les terminaux du système sur le site actuel de passage des examens à Orly ;
- 476 000 € en AE et 488 000 € en CP sont prévus pour la modernisation SGBL ;
- 150 000 € en AE et 159 000 € en CP sont prévus pour l'amélioration de la base de données qui permet de suivre les contrôles sur les compagnies étrangères dans le contexte de leur renforcement ;
- 300 000 € en AE et 200 000 € en CP sont prévus pour la mise en place d'un outil de gestion accompagnant la création des nouvelles redevances de contrôle technique.

b) 940 000 € en AE et **685 000 € en CP** sont prévus dans le domaine de la **sécurité des systèmes informatiques** (SSI) notamment pour deux importantes applications (SEDRD et IGC) ;

- 350 000 € en AE et 210 000 € en CP sont prévus pour l'outil maître des contrôles de sûreté (SEDRD) ;
 - 100 000 € en AE et 150 000 € en CP sont prévus pour IGC
 - 290 000 € en AE et 165 000 € en CP sont prévus pour les autres outils (équipements complémentaires, prestations sous traitées, formation, études, systèmes de liaison de données) ;
- Enfin, 200 000 € en AE et 160 000 € en CP sont prévus pour les équipements informatiques de bureautique pour les agents en centrale de la DCS financés par le programme.

3 - Autres dépenses en administration centrale

120 000 en AE et **70 000 € en CP** sont prévus pour les véhicules nécessaires aux déplacements des agents.

4 – Autres dépenses en services déconcentrés

Le programme participe au financement des investissements spécifiques dédiés aux activités de surveillance dans les services déconcentrés, notamment en équipements mobiliers destinés aux agents de ce domaine. Pour ce poste, en 2007, **162 000 € en AE** et **102 000 € en CP** sont prévus.

Par ailleurs, les investissements informatiques (portables pour les contrôleurs techniques d'exploitation par exemple) sont prévus à hauteur de **200 000 € en AE** et **150 000 € en CP**.

Surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

5- Dépenses du STAC

390 000 € en AE et 300 000 € en CP sont prévus pour :

- le matériel d'auscultation des pistes pour 100 000 € en AE et 60 000 € en CP ;
- les laboratoires de photométrie pour 100 000 € en AE et 60 000 € en CP
- les matériels d'homologation navigation aérienne pour 150 000 € en AE et 80 000 € en CP
- les études de méthodologie de certification (40 000 € en AE et 100 000 € en CP).

Des crédits sont prévus pour des outils relatifs à la certification des matériels de lutte contre l'incendie et des matériels pour le centre tests de sûreté de Biscarosse et pour les bâtiments qui les accueillent ainsi que l'approvisionnement d'explosifs pour l'entraînement des chiens. L'ensemble de ces investissements s'élève à **800 000 € en AE et 150 000 € en CP**.

Les crédits d'investissement de l'action et ses déterminants sont présentés dans le tableau suivant.

Poste de dépense	Volume	Unité	Montant unitaire en €	AE2007 en €	CP2007 en €
Financement ENAC	Participation au financement de l'ENAC			385.000	373.000
SICOMED	80.000	Dossiers d'aptitude gérés	0.78	62.000	
OCEANE (dont bâtiment)	200.000	Examens remplacés sur 5 ans	1.00	200.000	1.150.000
SGBL	50 000	Licences et brevets gérés	9.52	476.000	488.000
RECIF	Marché			150.000	159.000
Systèmes redevances	200 M€	€ facturés pendant 5 ans	0.15 pour 100 €	300.000	200.000
SEDRD	Marché			350.000	210.000
IGC	Marché			100.000	150.000
Autres SSI	Marchés			290.000	165.000
Bureautique en centrale	280	Agents DCS	715	200.000	160.000
Véhicules	835	Agents	144	120.000	70.000
Equipements mobiliers en DACs	450	Agents en DACs	360	162.000	102.000
Bureautique en DACs	450	Agents en DACs	444	200.000	150.000
Dépenses STAC				1.190.000	450.000
TOTAL				4.185.00	3.827.000

ACTION n° 02 : Contrôles opérationnels

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	59 587 200	6 874 000	66 461 200
Crédits de paiement	59 587 200	6 874 000	66 461 200

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

Les crédits de fonctionnement courant pour cette action s'élèvent à **6 574 000 €** en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Ils recouvrent :

- les dépenses de fonctionnement qui recouvrent l'ensemble des activités de contrôles (frais de déplacements, achats divers, communication, prestations diverses, abonnements). Ce poste de dépenses est corrélé aux effectifs totaux ;
- les moyens de contrôles en vol inopinés qui sont des dépenses de rémunération des pilotes / commandants de bord de l'OCV (organisme de contrôle en vol) effectuées par le remboursement des compagnies aériennes au prorata du temps passé par ces pilotes au sein de la DGAC. Le déterminant de ce poste est le coût moyen d'un tel commandant de bord.

1 - Dépenses de fonctionnement

- a) **1 100 000 €** en AE et en CP sont prévus pour les **frais de déplacements en administration centrale** (dont 200 000 € pour des déplacements pour le compte de l'AESA). En matière de contrôle technique, les agents exercent un grand nombre d'audits au sein même des entreprises ou organismes à surveiller
- b) **70 000 €** en AE et en CP sont prévus en matière de **communication en administration centrale** compte tenu de :
- la mise en place du programme qui s'est accompagnée de la mise en réseau de plusieurs acteurs (DCS, STAC et DACs) ;
 - de nombreux domaines nouveaux de certification (aéroports, sûreté) qu'il convient de présenter à de nombreux organismes internes ou externes
 - la démarche de certification de la DCS qui demande une information permanente des agents de la direction.
- c) **Les achats divers en administration centrale** devraient mobiliser **640 000 €** en AE et en CP
- d) **210 000 €** en AE et en CP sont prévus pour les dépenses dans le domaine de la **sécurité des systèmes d'information**. Des audits sous traités à des entreprises spécialisées du domaine devraient mobiliser 200 000 € et 10 000 € sont prévus pour réaliser diverses publications destinées à informer et sensibiliser les utilisateurs des systèmes d'information.
- e) les **moyens de fonctionnement spécifiques au programme pour les services déconcentrés** de la DGAC sont prévus à hauteur de **1 401 000 €** en AE et CP. **20 000 €** en AE et en CP sont par ailleurs prévus pour des équipements pour le contrôle et la surveillance pour le Service de l'aviation civile Océan indien .
- f) **465 000 €** sont prévus en AE et en CP pour le **fonctionnement courant du STAC**

2- Organisme de contrôle en vol (OCV)

L'OCV fonctionne par la mise à la disposition auprès de la DGAC de commandants de bord employés de compagnies aériennes. Des conventions prévoient le remboursement par la DGAC de la part de leurs salaires correspondant au temps passé pour des activités pour le compte de la DGAC. **2 668 000 €** sont prévus en 2007 ce qui représente une évolution de 5% par rapport à 2006 (prévision des évolutions salariales de cette profession au vu des évolutions constatées les années précédentes).

Les crédits de fonctionnement de l'action et ses déterminants sont présentés dans le tableau suivant.

Poste de dépense	Volume 2007	Unité	Montant unitaire en €	AE 2007 en €	CP 2007 en €
Déplacements en centrale	280	Agent	3.928	1.100.000	1.100.000
Communication	280	Agent	250	70.000	70.000
Achats divers	280	Agent	2.285	640.000	640.000
Audits et publications de SSI	Marché			210.000	210.000
Fonctionnement en DACs	450	Agent	3.114	1.421.000	1.421.000
Fonctionnement STAC	100	Agent	4.650	465.000	465.000
Moyens de contrôles en vol inopinés	250	Contrôles annuels effectués	10 672	2.668.000	2.668.000
TOTAL				6.574.000	6.574.000

Surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

CHARGES EXCEPTIONNELLES**Frais judiciaires**

L'activité de contrôle dans le domaine de la sécurité présente des risques juridiques comme en témoignent certains procès en cours. Le programme doit supporter les frais judiciaires qui en découlent, principalement des honoraires d'avocats pour la défense de la DGAC ou de ses agents. Au regard des montants envisagés en 2007, 300 000 € en AE et CP sont prévus.

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS AUX AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			Différence
Affectées non engagées au 31/12/2005	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2005	LFI 2006 + reports	Demandées pour 2007	LFI 2006 + reports	Demandés sur autorisations d'engagement antérieures	Demandés sur autorisations d'engagement nouvelles	
0	0	77 519 873	79 792 000	76 789 873	0	79 353 000	1 169 000

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

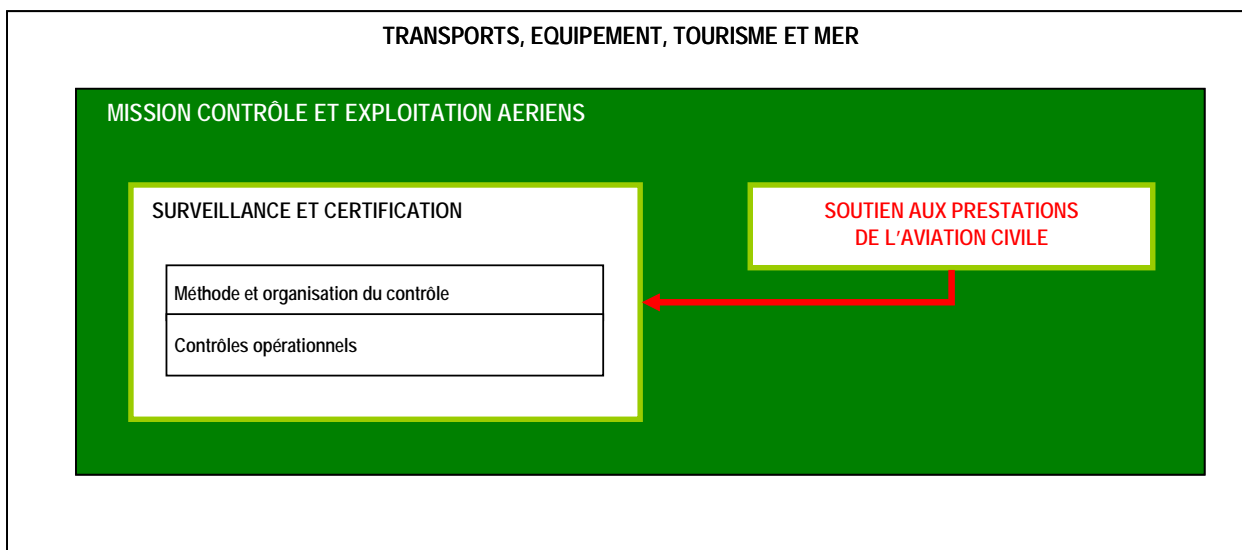
Avertissement

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

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

SCHEMA DE DEVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Présentation des liens établis entre les actions du programme et d'autres programmes.



Surveillance et certification

Programme n° 614 | ANALYSE DES COÛTS

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

Intitulé de l'action	PLF 2007 (y c. fonds de concours)	Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence		PLF 2007 après ventilation (y c. fonds de concours)	LFI 2006 après ventilation (y c. fonds de concours)
		au sein du programme	entre programmes		
Méthodes et organisation du contrôle (libellé modifié)	12 891 800		+3 489 287	+16 381 087	0
Contrôles opérationnels (libellé modifié)	71 461 200		+19 781 515	+91 242 715	+13 596 916
Exploitants aériens (ancien)					+22 971 084
Personnels navigants (ancien)					+26 391 399
Aéroports : sûreté (ancien)					+34 495 144
Opérateurs de navigation aérienne (ancien)					+3 488 165
Total	84 353 000		+23 270 802	107 623 802	100 942 708

Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes	-23 270 802
Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission Contrôle et exploitation aériens)	-23 270 802

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

Les actions de politiques du programme « Surveillance et certification » reçoivent des crédits de soutien du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » selon les clés suivantes :

- des ETP (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- des crédits de fonctionnement (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Affaires financières et logistique ».

PROGRAMME 611

FORMATION AÉRONAUTIQUE

MINISTRE CONCERNÉ : DOMINIQUE PERBEN, MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU
TOURISME ET DE LA MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances	126
Présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées	127
Présentation du programme et des actions	131
Objectifs et indicateurs de performance	136
Justification au premier euro	139
Opérateurs	146
Analyse des coûts du programme et des actions	150

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Michel WACHENHEIM

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 611 : Formation aéronautique

Investir dans la formation, c'est préparer l'avenir. Le savoir et les compétences transmises animeront les forces vives du transport aérien dans les années qui viennent. Ils contribueront ainsi à la sécurité du secteur aérien ainsi qu'à sa capacité, sa fluidité, et son équilibre économique.

En matière aérienne, la viabilité du secteur ne peut s'envisager sans un niveau de sécurité maximum. L'objectif premier de toute formation aéronautique est de contribuer à la sécurité aérienne. Cet objectif ne peut cependant être dissocié de son efficacité économique car sans cela, il justifierait n'importe quel niveau de dépenses. Le juste équilibre entre le coût des formations et leur contribution à la sécurité des vols doit donc être recherché. Cette dernière notion est difficilement quantifiable, car la sécurité résulte de multiples composantes complémentaires difficilement isolables. Pour éviter qu'une de ces composantes ne fasse défaut et vienne ainsi compromettre cet ensemble, la formation aéronautique doit résolument viser un haut niveau de qualité, tout en étant économiquement raisonnable. Elle n'a par ailleurs de sens que si elle répond aux besoins des acteurs économiques.

Les trois objectifs retenus pour les actions du programme Formation aéronautique visent donc à délivrer des formations de haut niveau au meilleur coût, correspondant aux besoins du secteur.

Les indicateurs permettant de mesurer les résultats liés à ces objectifs sont le coût unitaire des formations et le taux d'insertion professionnelle à leur issue. Ce dernier indicateur mesure la réponse aux besoins du secteur d'un point de vue qualitatif et quantitatif. Quand cela est pertinent, un indicateur de contexte permet d'appréhender le haut niveau des formations, en indiquant l'écart du niveau de formation délivrée avec le minimum exigé par la réglementation. Cet écart peut justifier un coût légèrement supérieur à celui qui aurait résulté de la seule prise en compte du critère économique.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

■ OBJECTIF 1 : Assurer la formation des ingénieurs et techniciens de la sécurité aérienne aux meilleures conditions économiques

-INDICATEUR 1.1 : Coût de la formation des élèves ingénieurs

■ OBJECTIF 2 : Répondre aux besoins du secteur aéronautique français en actions de formation et d'expertise

-INDICATEUR 2.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) formés à l'école, six mois après la délivrance de leur diplôme.

■ OBJECTIF 3 : Rendre un service de formation au pilotage de haut niveau au meilleur coût, correspondant aux besoins du secteur

-INDICATEUR 3.1 : Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne.

-INDICATEUR 3.2 : Taux d'insertion professionnelle des Elèves Pilotes de Ligne.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROGRAMME ET DES DÉPENSES FISCALES ASSOCIÉES

2007 / PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

2007 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	12 219 680		12 219 680	
02	Formation pratique au pilotage	50 853 320	3 490 000	54 343 320	500 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		63 073 000	3 490 000	66 563 000	500 000

2007 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action		Opérations courantes	Opérations en capital	Total	Prévisions de fonds de concours
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	13 915 680		13 915 680	
02	Formation pratique au pilotage	50 353 320	3 590 000	53 943 320	500 000
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		64 269 000	3 590 000	67 859 000	500 000

Formation aéronautique

Programme n° 611 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET NATURE

ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			1 630 000	1 630 000	3 850 000	5 546 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			50 647	50 647		
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			7 221 499	7 221 499	7 479 680	7 479 680
Autres charges de gestion courante			890 000	890 000	890 000	890 000
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			9 792 146	9 792 146	12 219 680	13 915 680
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			4 580 000	3 980 000		
Totaux hors variation du fonds de roulement			4 580 000	3 980 000		
Prévision de fonds de concours						

ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Achats			12 690 000	11 990 000	11 575 000	11 075 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération			272 490	272 490	10 000	10 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents			37 427 118	37 427 118	39 268 320	39 268 320
Totaux hors résultat d'exploitation et hors fonds de concours			50 389 608	49 689 608	50 853 320	50 353 320
Prévision de fonds de concours						

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Intitulé du compte	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Acquisition d'immobilisations			3 290 000	3 590 000	3 490 000	3 590 000
Totaux hors variation du fonds de roulement			3 290 000	3 590 000	3 490 000	3 590 000
Prévision de fonds de concours					500 000	500 000

Formation aéronautique

Programme n° 611 | CRÉDITS DU PROGRAMME

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

SECTION DES OPÉRATIONS COURANTES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Achats		14 320 000	15 425 000		13 620 000	16 621 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors taxes et versements sur rémunération		323 137	10 000		323 137	10 000
Dépenses de personnel, y compris impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents		44 648 617	46 748 000		44 648 617	46 748 000
Autres charges de gestion courante		890 000	890 000		890 000	890 000
Prévision de fonds de concours						
Totaux hors résultat d'exploitation		60 181 754	63 073 000		59 481 754	64 269 000
Totaux hors résultat d'exploitation y compris fonds de concours prévus		60 181 754	63 073 000		59 481 754	64 269 000

Pour le PLF 2007, les impôts, taxes et versements assimilés basés sur la rémunération des agents sont compris dans les dépenses de personnel

SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées en 2005	Ouvertes en LFI pour 2006	Demandées pour 2007	Consommés en 2005	Ouverts en LFI pour 2006	Demandés pour 2007
Acquisition d'immobilisations		7 870 000	3 490 000		7 570 000	3 590 000
Prévision de fonds de concours			500 000			500 000
Totaux hors variation du fonds de roulement		7 870 000	3 490 000		7 570 000	3 590 000
Totaux hors variation du fonds de roulement y compris fonds de concours		7 870 000	3 990 000		7 570 000	4 090 000

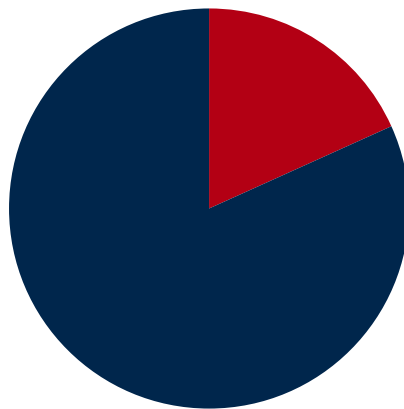
PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	12 219 680	13 915 680
02	Formation pratique au pilotage	54 343 320	53 943 320
Totaux		66 563 000	67 859 000

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2007

● Action n°01 (18,36%)



● Action n°02 (81,64%)

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Les finalités générales

Le programme «Formation aéronautique» retrace les activités de formation aux métiers de l'aéronautique dont la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a la charge et qui sont mises en œuvre par deux opérateurs spécialisés, l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) et le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA).

Ces formations sont destinées au secteur aérien français ou à la DGAC : elles contribuent au maintien du haut niveau de sécurité du transport aérien français et au rayonnement de l'industrie aéronautique ; elles servent également de référence au secteur privé.

Le maintien du haut niveau de sécurité suppose en premier lieu la compétence professionnelle des personnels opérationnels, pilotes et contrôleurs aériens, sur lesquels repose la sécurité immédiate du trafic aérien. Pour conserver tout au long de leur carrière leur niveau de compétence, ils bénéficient d'une formation initiale de haut niveau, s'appuyant sur des modes de recrutement exigeants et sur une formation continue. La sécurité repose enfin sur les ingénieurs, les électroniciens et les techniciens qui contribuent aux performances et à la sécurité du système.

Le rayonnement de l'industrie aéronautique française nécessite que la vente des matériels et produits aéronautiques soit accompagnée de la formation de leurs utilisateurs. Ces actions concernent les pilotes à l'appui de la vente d'avions, les contrôleurs et électroniciens à l'appui de la vente de systèmes de contrôle aérien et les ingénieurs et techniciens à l'appui du développement des autorités et opérateurs de navigation aérienne d'autres pays.

L'environnement

La formation des contrôleurs aériens et des pilotes obéit à des normes internationales de sécurité. Elle est sanctionnée par la délivrance de licences définies par des directives européennes qui doivent être renouvelées périodiquement. Le respect de ces normes internationales et directives européennes par les entreprises, les administrations et les écoles de formation françaises se traduit pour ces dernières par la recherche de standards de qualité élevés.

Les acteurs et le pilotage

Les politiques mises en œuvre dans ce programme sont sous la responsabilité du secrétariat général de la DGAC qui assure la tutelle administrative de l'ENAC et le pilotage du SEFA.

D'autres directions de la DGAC assurent le pilotage ou la coordination des actions spécifiquement destinées à leurs personnels : direction des services de la navigation aérienne (DSNA) pour ses personnels techniques, direction du contrôle et de la surveillance (DCS) qui approuve par ailleurs les programmes de formation des pilotes et des contrôleurs, direction des programmes aéronautiques et de la coopération (DPAC) qui entretient le réseau de relations avec le secteur industriel français et les autorités étrangères pour les activités à l'exportation.

Le programme est entièrement exécuté par deux opérateurs spécialisés : le SEFA, service à compétence nationale de la DGAC et l'ENAC, établissement public placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Les modalités de gestion

Le secrétaire général de la direction générale de l'aviation civile exerce une autorité directe sur le SEFA, service à compétence nationale qui lui est rattaché. Il lui délègue un budget opérationnel de programme couvrant l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement.

Les relations de l'ENAC avec la DGAC sont régies par une convention annuelle qui précise les missions que l'établissement doit assurer pour le compte de la DGAC et les ressources que la DGAC lui alloue dans le cadre de ce programme, ainsi que des programmes «Navigation aérienne» et «Surveillance et certification».

La structuration en actions

Ce programme comporte deux actions correspondant chacune aux activités des deux opérateurs (ENAC et SEFA).

RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile
- ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage

PRÉSENTATION DES ACTIONS

ACTION n° 01

Formation aux métiers de l'aviation civile

18,4 %



Les finalités propres à l'action

L'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) assure la formation initiale et le perfectionnement des professionnels de l'aviation civile : ingénieurs, ingénieurs du contrôle aérien, ingénieurs des systèmes de sécurité aérienne, techniciens, pilotes de ligne. L'ENAC propose un large éventail de formations répondant aux besoins de l'ensemble des professionnels de l'aéronautique civile du secteur public ou du secteur privé, français ou étrangers, européens, en particulier dans les domaines de la formation initiale et de la formation continue, de la recherche et de la coopération internationale.

L'ENAC assure la formation initiale de 1500 élèves par an, destinés à rejoindre l'administration ou les entreprises du secteur. Les formations dispensées concernent les cursus suivants :

- ingénieurs des ponts et chaussées. L'ENAC est une des quatre écoles du ministère de l'équipement qui participent à la formation d'ingénieurs-élèves destinés aux fonctions d'encadrement de haut niveau du ministère et notamment de la DGAC ;
- ingénieurs ENAC. Cette formation à caractère pluridisciplinaire est orientée vers les activités du domaine aéronautique et spatial, pour les industries, le transport aérien ou le secteur public. L'ENAC joue en particulier un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de la politique de formation de la DSNA car elle occupe le cœur du dispositif de formation initiale et de formations qualifiantes et continues par les nombreux stages qu'elle dispense et l'importance des moyens techniques dont elle dispose (simulateurs notamment) ;
- pilotes de ligne. Dans le cadre d'une filière de formation nationale mise en œuvre par le ministère chargé des transports, l'ENAC participe à la formation théorique des pilotes de ligne. Les élèves issus de cette formation rejoignent les compagnies aériennes après leur formation pratique au SEFA ;
- agents d'exploitation. Les élèves qui en sont issus rejoignent les compagnies aériennes et les organismes chargés de gestion aéroportuaire pour y assurer notamment les tâches de préparation et de planification des vols.

La formation continue est développée essentiellement dans des domaines spécialisés où l'école a su acquérir des compétences internationales comme la circulation aérienne, les systèmes électroniques, l'informatique et les techniques aéronautiques. Avec 500 sessions organisées pour 230 thèmes différents et plus de 5000 stagiaires accueillis chaque année, l'ENAC joue au plan national et international un rôle essentiel dans le domaine de la formation continue au profit de l'aéronautique civile.

Les partenaires de l'action

L'ENAC participe activement aux activités de recherche développées dans son domaine de compétence, et plus particulièrement en économie de l'aérien, en programmation et systèmes, en informatique et simulation, en automatique, en mathématiques appliquées et en système de navigation et de surveillance. Pour ces activités de recherche, elle travaille en relations étroites avec les autres établissements scientifiques concernés, qu'ils soient en région Midi-Pyrénées ou ailleurs, en Europe ou dans le monde.

Au niveau international, l'ENAC s'inscrit dans la politique internationale menée par la DGAC en vue de l'accroissement du niveau global de sécurité du transport aérien ; elle participe très activement aux travaux européens d'harmonisation des équipements et des programmes de formation ; enfin elle intervient en appui des entreprises aéronautiques et spatiales françaises préparant ou conduisant des projets à l'étranger. Elle contribue largement au développement des activités d'export de la France, à la fois dans le domaine de l'enseignement spécialisé (ex : mastères délocalisés en Chine sur le management de la sécurité aérienne et formation de contrôleurs suisses), et dans celui de l'expertise et de l'ingénierie pédagogique (collaboration avec Eurocontrol).

Enfin, la formation des ingénieurs ENAC est assurée en collaboration étroite avec d'autres écoles ou universités européennes dans le cadre du programme Pegasus (Partnership of a European Group of Aeronautics and Space Universities).

Le cadre réglementaire

Créée en 1948 à Paris, l'ENAC est installée à Toulouse depuis 1968. Établissement public à caractère administratif, l'ENAC est placée sous la tutelle du ministère chargé des transports. Le statut de l'établissement et les missions qui lui sont confiées sont définis par le décret n°70-347 du 13 avril 1970 portant statut de l'ENAC.

ACTION n° 02

81,6 %

Formation pratique au pilotage

Les finalités propres à l'action

Dans un secteur où les objectifs économiques et technologiques sont toujours plus prégnants, l'homme reste l'acteur central de la sécurité de l'ensemble du système : il est en particulier irremplaçable pour gérer les situations dégradées, quand la technique est prise en défaut. En plus de ses qualités intrinsèques, sa performance repose sur une formation de haut niveau.

L'action contribue à la sécurité du transport aérien par la formation pratique des professionnels suivants :

- Les élèves pilotes de ligne (EPL), sélectionnés sur concours en fonction de leurs seuls mérites, suivent un cursus gratuit d'environ deux ans qui leur permet d'intégrer directement une compagnie aérienne. L'État assume ici un rôle d'équité sociale.
- Les pilotes de ligne sont formés pour le compte de compagnies, souvent étrangères, qui reconnaissent les compétences de la France pour former leurs pilotes, généralement en partenariat avec des écoles privées françaises. L'État apporte ainsi son soutien à l'export de formations aéronautiques françaises dans un monde très concurrentiel.
- Les compétences de pilotes des ingénieurs de conception et d'exploitation des moyens aériens assurent une prise en compte optimale des contraintes des pilotes dans leurs fonctions et contribuent ainsi à la sécurité du transport aérien civil ou militaire.
- L'État compte enfin sur la formation des instructeurs au pilotage pour imprimer un très haut niveau de sécurité à l'ensemble de la formation aéronautique et, plus largement, aux activités aériennes.

Par ailleurs, les aéronefs qui sont exploités pour la formation pratique au pilotage sont également utilisés par l'État pour calibrer les moyens radio de la circulation aérienne, pour des missions de liaisons pour le compte de la DGAC et pour l'expérimentation de nouveaux équipements bord.

Les partenaires de l'action

Les partenaires de cette action sont les autres écoles de formation et les constructeurs aéronautiques.

L'État coopère pour cette action avec d'autres écoles généralement privées qu'il fait participer aux contrats obtenus (par le SEFA) pour étendre son champ de services aux compagnies aériennes ou pour apporter son soutien au secteur privé en apportant de la charge de travail. Fréquentes pour la partie théorique des formations de pilote de ligne, ces coopérations prennent aussi la forme de partage de la formation pratique avec d'autres écoles de pilotage dans le cadre de contrats d'export.

Par ailleurs, en assurant la mise à niveau de pilotes de compagnies clientes d'AIRBUS, l'État participe à la notoriété et à la sécurité des avions du constructeur européen dans le monde.

Le cadre organisationnel et réglementaire de l'action

L'action de formation pratique au pilotage des avions est dévolue au SEFA soumis au code de l'aviation civile en ce qui concerne l'exploitation de ses avions, aux règlements européens JAR-FCL (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing) pour l'exercice de l'instruction et la gestion des licences de pilotes et d'instructeurs (à ce titre, le SEFA a obtenu l'agrément Flight Training Organisation) et aux réglementations, notamment européennes, relatives à la maintenance des aéronefs.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n°1 : Assurer la formation des ingénieurs et techniciens de la sécurité aérienne aux meilleures conditions économiques (du point de vue du contribuable)

Les moyens à mettre en œuvre pour la formation des professionnels de la sécurité aérienne, sont des moyens lourds et très sophistiqués. La formation initiale et continue comprend un important volet technique qui fait appel à des outils de simulation au pilotage et au contrôle aérien et à des professionnels de haut niveau. Il est néanmoins nécessaire d'effectuer cette prestation dans les meilleures conditions économiques.

Indicateur 1 : Coût de la formation des élèves ingénieurs.

Il s'agit d'un coût de formation pluriannuel, couvrant les 3 ans de scolarité. La scolarité des ingénieurs de l'ENAC (IENAC) se déroule à l'ENAC à l'exception du dernier trimestre consacré à un stage en entreprise, en France ou à l'étranger. Les élèves reçoivent un enseignement scientifique et technique délivré par des enseignants permanents, fonctionnaires de la DGAC, mais bénéficient également de l'expérience d'intervenants du secteur qui leur présentent l'ensemble du domaine du transport aérien.

La volonté de l'école d'offrir une formation performante au meilleur coût conduit à une meilleure maîtrise des charges indirectes et donc à un coût de formation par élève en diminution.

Les marges de progrès sont liées à la mise en œuvre d'un contrôle de gestion permettant de redéfinir les modalités d'externalisation de certaines tâches et à la réalisation du plan de réhabilitation des bâtiments qui permettra de réaliser des économies dans le domaine de l'exploitation des locaux.

INDICATEUR 1.1 : Coût de la formation des élèves ingénieurs

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2009 Cible
€/élève	79895		78726	78500	78000	77000

Précisions méthodologiques

Source de données : Comptabilité analytique de l'ENAC. Les résultats de la comptabilité analytique sont examinés au conseil d'administration de l'école qui se tient au printemps. Le coût des promotions que l'on dégage intègre les salaires, qui représentent entre 60 et 65% des charges, ainsi que les charges directes et les charges indirectes qui sont de loin les plus importantes. Le coût d'une promotion est obtenu en divisant le montant des charges de la promotion cumulée sur 3 années par le nombre d'élèves de la promotion.

Le coût objectif de la formation d'un élève ne sera validé qu'à la fin de son cursus de 3 ans et connu avec un décalage supplémentaire d'un an lié à l'écart entre année civile et année scolaire. Le coût de 2004, présenté au conseil d'administration du printemps 2005, correspond à la promotion des ingénieurs entrés à l'ENAC en 2001 : il inclut les charges des années scolaires 2001-2002, 2002-2003 et 2003-2004. Le coût d'un élève intégrant l'ENAC en septembre 2005 pour une scolarité de 3 ans (sortie juin 2008), ne sera connu qu'en 2009. Il couvre les exercices comptables 2005 à 2008 et sera présenté au conseil d'administration du printemps 2009.

OBJECTIF n° 2 : Répondre aux besoins du secteur aéronautique français en actions de formation et d'expertise (du point de vue du citoyen)

La formation à l'ENAC des futurs cadres de l'industrie aéronautique française et européenne concourt par la qualité de l'enseignement dispensé à la présence française dans l'industrie aéronautique et par suite au développement de notre activité économique.

L'expertise de l'ENAC en ingénierie pédagogique auprès des clients étrangers, en soutien des industriels français, contribue à exporter le savoir-faire français à l'étranger. La dimension internationale de l'activité pédagogique de l'école est fortement encouragée par les partenaires industriels du secteur aéronautique.

Indicateur 1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (l'ENAC) formés à l'école, 6 mois après la délivrance de leur diplôme. Cet indicateur permet d'apprécier la qualité de la formation dispensée, selon le niveau de

l'accueil réservé sur le marché de l'emploi aux nouveaux diplômés de l'école, mais également de mesurer la situation économique du secteur aéronautique.

INDICATEUR 2.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) formés à l'école, six mois après la délivrance de leur diplôme.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2009 Cible
%	89,5		89	89	90	95

Précisions méthodologiques

Sources des données : Chaque année la conférence des grandes écoles (CGE) conduit une enquête sur l'insertion des jeunes diplômés. Pour y répondre, la direction des études de l'ENAC avec la collaboration de l'association des anciens élèves adresse un questionnaire aux nouveaux ingénieurs diplômés des deux années précédentes. Les résultats ne sont disponibles qu'à la fin du premier trimestre de l'année qui suit la délivrance du diplôme. Par rapport à la cible retenue dans le projet annuel de performances annexé à la loi de finances pour 2006, la cible a été ramenée de 100% à 95% afin de prendre en compte les situations particulières (années de césure par exemple), dans le cycle des embauches.

Ce questionnaire adressé en fin d'année civile permet 6 mois environ après la délivrance du diplôme, de connaître le degré d'insertion dans le monde du travail de nos élèves 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 diplômés de la dernière promotion ingénieurs de la conférence des grandes écoles (79,1% en 2005).

OBJECTIF n°3 : Rendre un service de formation au pilotage de haut niveau au meilleur coût, correspondant aux besoins du secteur (du point de vue du citoyen et du contribuable)

L'État s'attache à maintenir la qualité de la prestation de formation aéronautique tout en recherchant les meilleures conditions économiques d'utilisation de moyens aériens relativement coûteux.

Indicateur 1 : Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne.

La filière des élèves pilotes de ligne est la plus représentative de l'activité de l'action formation pratique au pilotage, car elle constitue, dans l'éventail des formations délivrées par le SEFA, celle qui est la plus complète en termes pédagogiques, techniques et humains. Les instructeurs engagés dans cette formation sont de qualifications de plus en plus élevées, de même que les avions et les simulateurs de vol.

Cette filière permet à des élèves d'accéder au métier de pilote de ligne sur la seule base de leur mérite et non de leur niveau social. Cela se traduit par une sélection sur concours, puis par une formation financée par l'État.

Les leviers d'action pour améliorer les résultats résident dans l'amélioration du taux d'utilisation de ses avions, la recherche d'une meilleure disponibilité des appareils pour pouvoir réduire sa flotte à activité constante et, d'autre part, le remplacement progressif d'avions anciens par des avions beaucoup plus économes qui produira également un effet positif à partir de 2007.

Les résultats de l'indicateur restent cependant soumis à des éléments extérieurs comme le coût du carburant et des pièces détachées avion. Ce phénomène a particulièrement marqué les années 2004 et 2005 et a gommé les efforts de productivité entrepris.

Indicateur 2 : Taux d'insertion professionnelle des Élèves Pilotes de Ligne.

Cet indicateur permet d'évaluer l'adéquation entre le besoin en pilotes de ligne du secteur aérien, et la réponse à ce besoin qui est réalisée par l'État. En effet, un taux d'insertion professionnelle trop bas signifie soit un nombre de pilotes formés supérieur aux attentes des compagnies aériennes, soit un niveau de qualité des formations qui n'est pas en adéquation avec les objectifs poursuivis. A l'inverse, un taux maximum peut refléter un nombre trop faible de pilotes formés.

Deux indicateurs de contexte facilitent l'interprétation des résultats :

- l'écart en heures de vols et de simulateurs de vols par rapport à la formation minimale réglementaire traduit le haut niveau de qualité recherché pour cette formation afin que l'effet sur la sécurité soit optimal. Cet écart s'établit à 85 heures de d'instruction vol et simulateur ;
- le nombre de places au concours est une décision du ministre des transports influant sur le coût unitaire de la formation du fait des frais fixes. Cet indicateur éclaire également de manière quantitative l'indicateur d'insertion professionnelle. Ce nombre est stable à 48 depuis 2003.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR 3.1 : Coût unitaire d'une formation pratique de pilote de ligne.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
K€		127	127	125	120	105

Précisions méthodologiques

Sources des données : comptabilité analytique du SEFA

Il s'agit du coût direct d'une formation pratique d'un élève pilote de ligne sur un stage intégré Air Transport Pilot (Aircraft) – ATP(A) – formé par le SEFA.

INDICATEUR 3.2 : Taux d'insertion professionnelle des Elèves Pilotes de Ligne.

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	88	83	83	88	88	88

Précisions méthodologiques

Sources des données : l'Association des Elèves Pilotes de Ligne.

Cet indicateur correspond au nombre d'EPL d'une promotion ayant trouvé un emploi dans l'année suivant celle de la fin de formation au SEFA, sur le nombre d'EPL ayant réussi leur formation ATP(A). Pour une année donnée, c'est donc la promotion sélectionnée sur concours quatre ans plus tôt qui est considérée.

Le cycle des embauches dans le secteur du transport aérien est relativement long. Trois ans après leur sortie d'école, on observe un taux d'emploi des EPL compris entre 96% et 100% selon les promotions.

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total	Dépenses de personnel	Autres dépenses	Total
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	7 479 680	4 740 000	12 219 680	7 479 680	6 436 000	13 915 680
02	Formation pratique au pilotage	39 268 320	15 075 000	54 343 320	39 268 320	14 675 000	53 943 320
Totaux hors résultat d'exploitation et variation du fonds de roulement		46 748 000	19 815 000	66 563 000	46 748 000	21 111 000	67 859 000

DÉPENSES DE PERSONNEL

Pour cette rubrique, les crédits sont exprimés en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de même montant.

Catégorie d'emplois	Emplois exprimés en ETPT				Crédits Demandés pour 2007 (y c. charges sociales)
	Exécution 2005	Plafond autorisé pour 2006	Demandés pour 2007	Variation 2007 / 2006	
Administratifs et cadres		151	150	-1	12 103 719
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne		19	19	0	1 762 465
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile		100	100	0	7 351 029
Ouvriers et personnels navigants		380	364	-16	25 530 787
Totaux		650	633	-17	46 748 000

ÉLÉMENTS SUR LES EFFETS DE STRUCTURE

Emplois et dépenses de personnel de la mission « Contrôle et exploitation aériens »

Les dépenses de personnel et les emplois du budget annexe de la mission Contrôle et Exploitation Aériens (BACEA) seront marqués pour l'année 2007 par les évolutions majeures suivantes :

- un schéma d'emplois avec une diminution globale de 67 postes se décomposant en 40 suppressions nettes et 27 transferts sur le programme « Transports aériens » du budget général ;
- des programmes en diminution d'effectifs à l'exception du programme « Surveillance et certification » dont le renforcement des moyens est prolongé pour poursuivre l'amélioration du contrôle de la sécurité du transport aérien ;
- la mise en œuvre pour la première année du futur protocole social triennal 2007-2009 comprenant en particulier l'accord passé avec les organisations syndicales sur la mise en application de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Une provision de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été prévue en 2007 pour ces 2 objectifs.
- une augmentation du taux de contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions civiles de 6,5% en 2007 en vue d'atteindre dans les meilleurs délais le taux des administrations de l'Etat du budget général. Ce nouveau taux entraîne un surcoût pour le BACEA de 20 M€.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le plafond global d'emplois de la mission diminue de 11 329 ETPT en 2006 à 11 287 en 2007, la baisse liée aux suppressions et transferts d'effectifs étant en partie compensée par l'effet mécanique de report en année pleine des créations nettes de postes en 2006 sur le BACEA (+ 25 ETPT en extension en année pleine).

Les charges de personnel de la mission correspondant par nature aux dépenses inscrites au titre 2 du budget général ont été évaluées à 924,92 M€ (après transfert des 27 postes sur le budget général), en augmentation de 38,18 M€ par rapport à la LFI 2006. Cette augmentation est essentiellement due à l'augmentation du CAS pensions et à la provision catégorielle pour la licence européenne de contrôleur aérien. Elle est limitée par les transferts et les suppressions de postes.

Effectifs du programme n° 611

Le programme «Formation aéronautique» comprend 633 agents, répartis entre titulaires de corps administratifs ou techniques de l'aviation civile, personnels navigants contractuels (principalement pilotes d'avion instructeurs au SEFA) et ouvriers d'Etat (notamment chargés de la maintenance avion au SEFA).

Les effectifs du programme sont globalement stabilisés, à l'exception de la baisse des effectifs ouvriers du service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA).

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents du programme sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen d'un agent
1	Administratifs/encadrement	55 912 €	6 398 €	62 310 €
2	ICNA	69 220 €	5 956 €	75 177 €
3	IESSA/TSEEAC	53 246 €	5 154 €	58 401 €
4	Ouvriers/personnels navigants	42 901 €	5 193 €	48 094 €

Hypothèses de sorties

31 départs définitifs, dont 28 départs à la retraite, sont prévus en 2007. Les 25 départs à la retraite des ouvriers du SEFA ne seront pas remplacés.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents sortants du programme et la date moyenne des départs sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des sortants	Date moyenne des départs
1	Administratifs/encadrement	65 834 €	7 534 €	73 368 €	1 ^{er} août
2	ICNA	80 722 €	6 946 €	87 669 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	58 495 €	5 662 €	64 157 €	1 ^{er} août
4	Ouvriers/personnels navigants	43 127 €	5 220 €	48 348 €	1 ^{er} juin

Hypothèses d'entrées

6 entrées dont 4 recrutements externes sont prévues. Les départs hors ouvriers sont remplacés poste pour poste.

Les coûts moyens indiciaire et indemnitaire (y compris charges sociales mais hors compte d'affectation spéciale « pensions ») des agents entrants au sein du programme et la date moyenne des arrivées sont les suivants :

Catégorie d'emploi		Coût indiciaire et indemnitaire	Charges sociales (hors CAS pensions)	Coût moyen des entrants	Date moyenne des arrivées
1	Administratifs/encadrement	31 178 €	3 534 €	34 712 €	1 ^{er} août
2	ICNA	17 494 €	1 983 €	19 477 €	1 ^{er} juin
3	IESSA/TSEEAC	16 843 €	1 909 €	18 752 €	1 ^{er} juin
4	Ouvriers/personnels navigants	26 580 €	3 013 €	29 592 €	1 ^{er} juin

Autres effets de structure

Le GVT positif est estimé à 3,05%.

Le GVT négatif, ou effet de noria, est estimé à 1,46%.

Les suppressions nettes d'emplois représentent pour le programme une économie de 0,7 M€ sur les charges de personnel.

ELEMENTS SALARIAUX

La masse salariale du programme «Formation aéronautique» devrait s'élever en 2007 à 46,75 M€ (44,96 M€ en LFI 2006 en augmentation de 4 %). Cette variation est essentiellement dûe aux facteurs suivants :

1) des mesures générales

L'incidence de l'évolution du point fonction publique sur les charges de personnel a été construite avec l'hypothèse d'une valeur du point fonction publique de 53,9795€ le 1^{er} janvier 2007, puis de 54,2494€ le 1^{er} février 2007, auquel s'ajoute l'attribution uniforme d'un point d'indice au 1^{er} novembre 2006, ce qui représente pour le programme un montant de 0,5 M€.

La contribution versée au titre de la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOEIE) s'élève pour le programme à 2,79 M€.

Le montant de la cotisation employeur au fonds national d'aide au logement, intégrant une cotisation additionnelle de 0,2% à partir de 2007, s'élève pour le programme à 0,11 M€.

2) l'augmentation du taux de CAS « pensions »

Le montant de la contribution employeur au compte d'affectation spéciale des pensions est de 3,147 M€, dont 3,137 M€ au titre des personnels civiles (taux de 39,5%) et 0,01 M€ au titre de l'allocation temporaire d'invalidité (taux de 0,31%). Le surcoût induit par l'augmentation du taux au titre des personnels civils (33% en 2006) représente 0,51 M€ pour le programme.

3) des mesures catégorielles

Mesures protocolaires : ces mesures sont définies dans le protocole d'accord social de la DGAC pour la période 2007-2009, dont les négociations sont programmées à l'automne 2006, comprenant en particulier des mesures nouvelles liées à la mise en œuvre de la licence européenne pour les contrôleurs aériens. Un montant global de 15,4 M€ (hors effet sur la contribution au CAS pensions) a été réservé en 2007 pour l'ensemble des 5 programmes de la DGAC. A ce titre, une enveloppe de 0,5 M€ a été prévue pour le programme. L'essentiel de la provision protocolaire en 2007 étant destinée à financer les mesures liées à la mise en application de la licence européenne, le programme n° 613 est peu concerné par ces mesures.

Par ailleurs, l'évolution des primes des personnels techniques, en partie alignée sur celle du point INSEE, représente pour le programme un montant de 0,17 M€.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		ETPT
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	104
02	Formation pratique au pilotage	529
Total		633

Les effectifs rémunérés et l'activité des services

	Catégories d'emplois				
	Nombre d'ETPT	Catégorie 1 : encadrement + administratifs	Catégorie 2 : ICNA	Catégorie 3 : IESSA + TSEEC	Catégorie 4 : ouvriers + Personnels navigants
Programme 611 Formation aéronautique	633	150	19	100	364
Action 01 : ENAC	104	24	3	16	61
Action 02 : SEFA	529	126	16	84	303

Le programme « Formation aéronautique » regroupe les missions de formation initiale et continue assurées d'une part par l'école nationale d'aviation civile (ENAC) et d'autre part par le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), ces deux organismes correspondant à la répartition du programme en deux actions.

S'agissant de l'ENAC, opérateur du programme, il a été convenu, compte tenu de ressources issues en grande partie des redevances de navigation aérienne, de répartir les effectifs permanents et élèves de l'école entre les différents programmes du budget annexe suivant une clé de répartition proportionnelle à la part relative des différents corps dans chaque programme. Aussi, les effectifs de l'action n° 01 du programme, ne représentant qu'une partie des effectifs de l'ENAC, ne comptent que 104 ETPT.

AUTRES ÉLÉMENTS**Action sociale**

Les crédits de l'action sociale rattachées aux dépenses de personnel du budget annexe ont été regroupés dans le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile ».

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 : Formation aux métiers de l'aviation civile

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	7 479 680	4 740 000	12 219 680
Crédits de paiement	7 479 680	6 436 000	13 915 680

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits de fonctionnement sont de **3 850 000 € en AE et de 5 546 000 € en CP** dont 90 000 € en AE et CP pour l'action sociale.

Les principaux déterminants des dépenses relatives à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) sont retracés dans la partie « Opérateurs ».

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les crédits d'intervention s'élèvent à **890 000 € en AE et en CP**.

Les principaux déterminants des dépenses relatives à l'ENAC sont retracés dans la partie « Opérateurs ».

ACTION n° 02 : Formation pratique au pilotage

	Dépenses de personnel	Hors dépenses de personnel	Total
Autorisations d'engagement	39 268 320	15 075 000	54 343 320
Crédits de paiement	39 268 320	14 675 000	53 943 320

JUSTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits de fonctionnement sont de **11 575 000 € en AE et de 11 075 000 en CP**.

Ces crédits se justifient à partir de trois déterminants :

- la superficie des bâtiments (m²) ;

Formation aéronautique

Programme n° 611 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

- les effectifs du service (nombre d'agents en activité) ;
- le volume d'activité (nombre d'heures de vol).

Sont retenus dans les frais liés aux structures et infrastructures, toutes les dépenses d'entretien et de nettoyage des locaux, de chauffage, d'eau et d'électricité...

Les frais liés aux personnels concernent toutes les dépenses de déplacements (carburant automobile, indemnités de mission et de stage), de téléphone, de fournitures de bureaux, d'habillement...

Les frais liés à l'activité incluent notamment toutes les dépenses de formation des élèves (cours au sol, simulateurs), les frais inhérents aux vols (carburant avion, redevances d'atterrissage), les frais d'entretien et de maintenance de la flotte des aéronefs (pièces détachées avion, révisions périodiques).

Déterminant	Volume	Unité	Montant unitaire	AE 2007
Frais liés aux structures et infrastructures (bâtiments)	70 000	m ²	25	1 750 000
Frais liés aux personnels	500	Agent	5 670	2 825 000
Frais liés à l'activité (sol et vol)	40 000	Heures de vol	175	7 000 000
TOTAL				11 575 000

Formation pratique au pilotage	En M €
Autorisations d'engagement	11, 575
Crédits de paiement	11, 085
Crédits de paiement à ouvrir après 2007	0, 5

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Les impôts, taxes et versements assimilés sur cette action représente **10 000 € en autorisations d'engagement et en crédits de paiement.**

■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les crédits d'investissement sont de **3 490 000 € en AE et de 3 590 000 € en CP.** Ils sont dédiés aux dépenses suivantes :

Les remplacements d'avions et autres dépenses pour 2 350 000 € en AE

Ces remplacements sont décidés en fonction de l'évolution économique du secteur des transports aériens, de décisions politiques ou économiques, et enfin d'aléas liés à l'activité de formation.

En 2007, est prévue la poursuite des investissements de remplacement d'avions d'ancienne génération par des avions de nouvelle génération dont les coûts d'exploitation sont nettement inférieurs. Des investissements sont également prévus en moyens avioniques sur des avions de calibration pour rehausser le niveau de sécurité.

Les dépenses liées aux structures et infrastructures pour 500 000 € en AE

Ces dépenses regroupent tous les investissements effectués pour la rénovation des bâtiments (rénovations lourdes) en particulier pour respecter la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité et notamment pour rénover les stations de carburant avions dont certaines ne sont plus aux normes, ainsi que les parkings avions les plus anciens dont le revêtement usé peut causer des dommages aux aéronefs.

Les dépenses liées aux personnels pour 480 000 € en AE

Ces crédits regroupent tous les investissements engagés pour l'acquisition de mobilier et de matériels de bureaux des personnels, de matériels de transport et de matériels informatiques.

Les dépenses liées à l'activité pour 160 000 € en AE

Ces dépenses englobent tous les investissements pris pour maintenir et entretenir le niveau de formation : acquisition et développement de logiciels de formation, achats d'outillage et de matériels de réparation et de maintenance des aéronefs.

Déterminants	Volume	Unité	Montant unitaire	AE 2007
Dépenses liées aux structures et infrastructures	70 000	m ²	7,1	500 000
Dépenses liées aux personnels	500	Agent	960	480 000
Dépenses liées à l'activité (sol et vol)	40 000	Heures de vol	4	160 000
TOTAL				1 140 000

Dépenses en M €		
Autorisations d'engagement		3,49
Crédits de paiement		3,59
<i>Dont crédits de paiement au titre des engagements nouveaux</i>		2,00
Crédits de paiement à ouvrir après 2006		1,29

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS AUX AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			Différence
Affectées non engagées au 31/12/2005	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2005	LFI 2006 + reports	Demandées pour 2007	LFI 2006 + reports	Demandés sur autorisations d'engagement antérieures	Demandés sur autorisations d'engagement nouvelles	
0	0	68 366 381	66 563 000	67 507 381	0	67 859 000	-437 000

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OPÉRATEURS

OPÉRATEURS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DESTINÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Nature de la dépense	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Subventions pour charges de service public			7 100 000	6 500 000	4 740 000	6 436 000
Dotations en fonds propres						
Transferts						
Totaux			7 100 000	6 500 000	4 740 000	6 436 000

Il s'agit du montant des concours versés par la DGAC à l'opérateur ENAC pour assurer les actions confiées à l'ENAC par le programme « Formation aéronautique ».

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

	Exécution 2005	Prévision 2006	Prévision 2007
Rappel des emplois (ETPT) rémunérés par le programme inclus dans le plafond d'emplois du ministère		650	633
Emplois (ETP) rémunérés par les opérateurs hors plafond d'emplois du ministère		12	12

Le nombre d'emplois (ETPT) rémunérés par le programme « Formation aéronautique », dans le plafond d'emplois de la mission Contrôle et exploitation aériens, est de 633. Parmi ces emplois, 104 constituent des emplois mis à disposition de l'ENAC et rémunérés par la DGAC.

Hors plafond d'emplois de la mission Contrôle et exploitation aériens, 12 emplois (ETPT) sont rémunérés directement par l'opérateur.

2005 / EMPLOIS DES OPÉRATEURS

	ETPT	ETP (à défaut)	Effectifs employés (à défaut)
Opérateur 1 ENAC	12		
Totaux	12		

PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX OPÉRATEURS

ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

L'École nationale de l'aviation civile (ENAC) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports (DGAC) dont le statut et les missions sont définis par un décret interministériel de 1970. Elle a pour mission d'assurer la formation initiale et le perfectionnement des professionnels de l'aviation civile : ingénieurs, ingénieurs du contrôle aérien, ingénieurs des systèmes de sécurité aérienne, techniciens, pilotes de ligne.

L'ENAC propose un large éventail de formations, répondant aux besoins de tous les professionnels du domaine de l'aéronautique civile, du secteur public ou du secteur privé, français ou étrangers, européens en particulier, dans le domaine de la formation initiale et de la formation continue, de la recherche et de la coopération internationale.

Compte tenu du caractère pluridisciplinaire de l'école, son activité intervient au titre de plusieurs programmes et principalement des programmes « Navigation aérienne » et « Formation aéronautique ».

Pour le programme « Navigation aérienne » et notamment l'action 5, l'école intervient au titre de la formation des :

- ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne. Cette formation à caractère professionnel destine tous ses élèves à la DGAC au sein de laquelle les ICNA assurent le contrôle de la circulation aérienne ;
- ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne. Formation également à caractère professionnel. Les IESEA rejoignent la DGAC où ils prennent en charge le développement, l'installation et l'entretien des matériels utilisés pour la navigation aérienne ;
- techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. La DGAC emploie les TSEEAC dans des fonctions diversifiées : contrôleurs d'aérodromes, assistants d'ingénieurs, chargés de maintenance, de contrôle et de sécurité....

Pour le programme « Formation aéronautique », l'ENAC intervient pour la formation des :

- ingénieurs des ponts et chaussées. L'ENAC est une des quatre écoles du ministère de l'équipement qui participent à la formation d'ingénieurs-élèves destinés aux fonctions d'encadrement de haut niveau du ministère et notamment de la DGAC.
- ingénieurs ENAC. Cette formation à caractère pluridisciplinaire est orientée vers les activités du domaine aéronautique et spatial, pour les industries, le transport aérien ou le secteur public.
- pilotes de ligne. Dans le cadre d'une filière de formation nationale mise en œuvre par le ministère chargé des transports, l'ENAC participe à la formation théorique des pilotes de ligne. Les élèves issus de cette formation rejoignent les compagnies aériennes après leur formation pratique au SEFA.
- agents d'exploitation. Les élèves qui en sont issus rejoignent les compagnies aériennes et les organismes chargés de gestion aéroportuaire pour y assurer notamment les tâches de préparation et de planification des vols.

L'ENAC propose aussi des masters dans le cadre de la formation initiale et continue pour les personnels DGAC.

Nature des liens entre l'ENAC et la direction générale de l'aviation civile

Les relations de l'ENAC avec la DGAC sont régies par une convention annuelle précisant les missions que l'établissement doit assurer pour le compte de la DGAC et les ressources que, en contrepartie, la DGAC lui alloue dans le cadre du programme « Formation aéronautique », ainsi que des programmes « Navigation aérienne » et « Surveillance et certification ». Cette convention constitue la déclinaison annuelle du plan d'action pluriannuel établi en concertation entre l'ENAC et la DGAC.

Justification au premier euro

3 identifiants sont retenus pour justifier les dépenses prévues pour l'ENAC (hors amortissement) :

- les dépenses liées à l'entretien et au fonctionnement de la structure (ratios m²). Sont identifiés à ce titre toutes les charges concernant la consommation de fluides et carburants divers, les dépenses de téléphone et de courrier, l'entretien ordinaire et les contrats de maintenance et de sécurité des installations, le nettoyage et le gardiennage et d'une manière générale toutes les dépenses d'entretien courant nécessaires au fonctionnement de l'école.

Formation aéronautique

Programme n° 611 | OPÉRATEURS

- les dépenses liées aux personnels et élèves. Sont identifiées à ce titre toutes les charges de personnel à savoir les dépenses correspondant aux emplois permanents y compris les charges sociales, les dépenses de déplacement et de formation, les affaires sociales (bourses et subventions pour les personnels et les élèves civils ou fonctionnaires) et le contentieux. L'ENAC compte 500 agents permanents et reçoit environ 1700 élèves par an. Sont considérées comme dépenses de personnel toutes les charges inhérentes à un agent ou un élève. Il s'agit du coût moyen correspondant aux dépenses et charges des personnels rémunérées directement par l'ENAC (vacataires ou contractuels), des agents et des élèves fonctionnaires ou non mais qui bénéficient de prestations financées par l'ENAC (transport, affaires sociales, formation).

-le nombre d'heures de cours assurées dans l'année. Sont identifiées à ce titre toutes les heures de cours externalisées ou non; sont prises en compte les dépenses liées aux vacances, aux divers prestataires d'enseignement, aux dépenses et fournitures nécessaires pour la délivrance des cours. Sont considérées comme imputées en dépenses d'activités propres pédagogiques l'ensemble des dépenses (documentation, location de salles, fournitures diverses...) qui contribuent à l'enseignement.

Déterminants des **dépenses de fonctionnement** de l'ENAC assurées à partir des financements de l'Etat :

Identifiant de la dépense	Unité	Volume	Montant unitaire	Montant en milliers d'euros
Dépenses de structures	Mètre ²	60 000	42,82	2 569
Dépenses liées au personnel et aux élèves	Nombre d'agents et élèves	1 700	1 200	2 040
Dépenses directes d'enseignement	Heures de cours	40 000	110	4 400
Total				9 009

Le budget 2007 est mis en œuvre par l'ENAC, dans le cadre du plan pluriannuel qui contractualise les relations entre l'ENAC et la DGAC.

Pour l'exercice 2007, l'accent est mis sur une maîtrise des **coûts de fonctionnement** de l'école :

- les effets induits par les investissements sur les bâtiments conduisent à faire des économies de maintenance et de consommation d'énergie ;
- la politique d'achat de l'école conduit à réaliser des achats courants à de meilleures conditions ;
- la subvention versée au titre des personnels reste constante à 890 000 € et couvre ainsi la rémunération des 12 emplois de l'ENAC.

Pour ce qui est des **dépenses d'investissements**, le montant des crédits prévus pour l'ENAC s'élève à **8 920 000 € en AE et 11 947 000 € en CP**, afin de financer notamment la poursuite de la réhabilitation des bâtiments pédagogiques, des travaux de voirie ainsi que des investissements pédagogiques.

En effet, l'action de l'école se situe dans le cadre du plan 2001-2006 qui est actuellement réactualisé (2006-2013) avec un programme pluriannuel pour la réhabilitation et la rénovation des résidences et bâtiments pédagogiques. La nécessité de remettre aux normes l'ensemble du parc immobilier induit des investissements lourds qui s'étalent sur une période de 13 ans. Le démarrage de ces travaux s'est effectué à partir de 2001, à l'issue de phases d'études.

La réhabilitation des anciens bâtiments (400 chambres) induit un pic de financement en CP pour 2007. Les calculs et les montants sont basés sur le résultat des marchés d'appels d'offres portant sur des travaux de réhabilitation des résidences et de mises aux normes des bâtiments pédagogiques.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(En milliers d'euros)

Programme ou action intéressé ou nature de la dépense	Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Action n° 01 Formation aux métiers de l'aviation civile	2 352	4 899	7 100	6 500	4 740	6 436
Subventions pour charges de service public	2 352	4 899	7 100	6 500	4 740	6 436
Programme n° 612 Navigation aérienne	8 218	13 807	10 839	10 977	12 106	13 449
Programme n° 614 Surveillance et certification	338	711	723	711	723	711
Total BACEA	10 908	14 518	18 662	18 188	17 569	20 596
Programme n°225 Transports aériens	362,89	362,89	360	360	360	360
Total des financements de l'Etat	11 270,89	14 880,89	19 022	18 548	17 929	20 956

2006 / BUDGET PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATEUR (BUDGET DE FONCTIONNEMENT)

Ressources de l'opérateur

(En milliers d'euros)

Subventions de l'État	Autres subventions et dotations	Ressources fiscales	Ressources propres et autres	Total
18 548	0	300	13 238	32 086

Dépenses de l'opérateur

(En milliers d'euros)

Personnel	Fonctionnement	Investissement	Total
2 290	20 237	9 559	32 086

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Exécution 2005	Prévision 2006	Prévision 2007
Emplois rémunérés par l'opérateur (unité de décompte à préciser)	12	12	12
Autres emplois en fonction dans l'opérateur (unité de décompte à préciser)	478	488	498
TOTAL (1)	490	500	510

(1) Les 12 emplois rémunérés par l'opérateur correspondent aux emplois subventionnés par la DGAC et rémunérés directement par l'ENAC. Les autres emplois (488) sont mis à disposition par la DGAC, dont 104 au titre du programme formation aéronautique. Les postes à compétence techniques affirmée sont pourvus par des agents dont la durée de formation initiale est de l'ordre de 3 ans. Le plan pluriannuel traçant les moyens financiers et humains mis à disposition de l'ENAC pour l'exercice de ses missions doit tenir compte de cette durée.

L'objectif des 547 emplois qui figurait dans le bleu 2006 reste une cible à atteindre dans le cadre d'un nouveau plan pluriannuel. Ainsi, en prospective il convient de noter que 510 ETPT devraient être en poste à l'ENAC en 2007 ; le nombre de 520 pourrait être retenu en 2008 et suivant des hypothèses qui restent à confirmer, entre 530 et 535 en 2009.

ANALYSE DES COÛTS DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

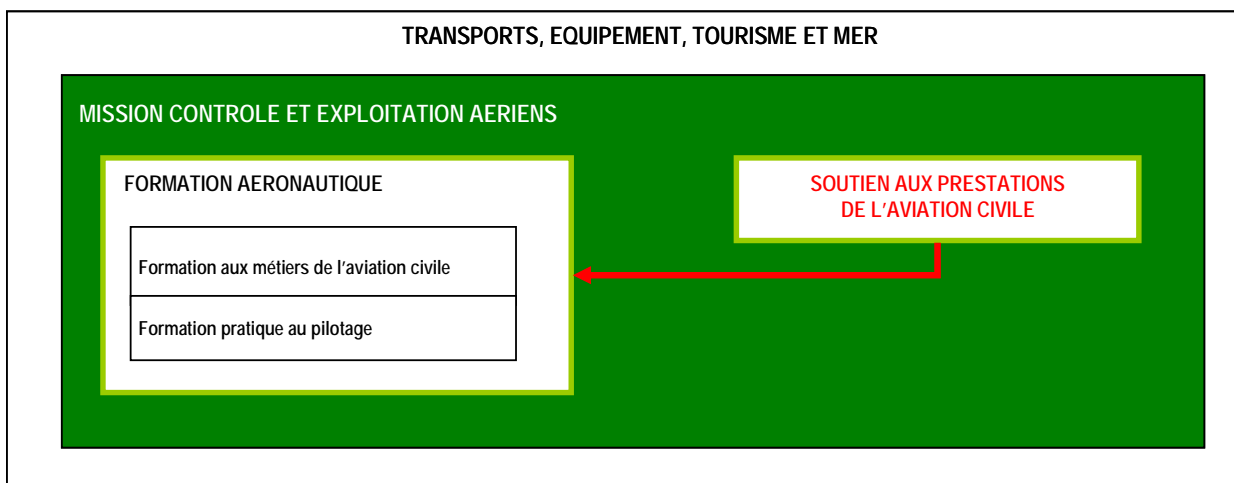
Avertissement

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

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

SCHÉMA DE DÉVERSEMENT ANALYTIQUE DU PROGRAMME

Présentation des liens établis entre les actions du programme et d'autres programmes.



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

Intitulé de l'action	PLF 2007 (y c. fonds de concours)	Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence		PLF 2007 après ventilation (y c. fonds de concours)	LFI 2006 après ventilation (y c. fonds de concours)
		au sein du programme	entre programmes		
Formation aux métiers de l'aviation civile	13 915 680		+7 263 642	+21 179 322	+16 572 141
Formation pratique au pilotage	54 443 320		+16 979 620	+71 422 940	+72 679 567
Total	68 359 000		+24 243 262	92 602 262	89 251 708

Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence vers (+) ou en provenance (-) d'autres programmes	-24 243 262
Soutien aux prestations de l'aviation civile (Mission Contrôle et exploitation aériens)	-24 243 262

OBSERVATIONS

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

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

- des ETP (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Ressources humaines et management » ;
- des crédits de fonctionnement (des différents programmes ou actions de politique) pour l'action « Affaires financières et logistique ».