



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## contrôle aérien

Question écrite n° 81353

### Texte de la question

M. Marc Le Fur attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le renforcement par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du contrôle de la présence effective des contrôleurs aériens français à leur poste de travail. La Cour des comptes a jugé « inacceptable » le système d'autorisations d'absences ou « clairances » permettant aux contrôleurs de ne pas se présenter à leur travail en cas de baisse du trafic aérien sans que ces absences ne soient comptées comme repos ou formation. Désormais, les personnels du contrôle aérien sont tous badgés et leurs jours de présence seront comptabilisés. La Cour des comptes a également pointé du doigt un déficit de trésorerie de la Direction générale de l'aviation civile de plus de 150 millions d'euros en 2009. Il souhaite savoir ce que le Gouvernement entend mettre en oeuvre afin de corriger cette situation.

### Texte de la réponse

Le budget annexe « contrôle et exploitation aériens » est financé par des redevances, qui couvrent les activités de services que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) rend à ses usagers, et par la taxe de l'aviation civile et l'emprunt, qui oeuvrent le reste de ses dépenses. Le déficit qu'a présenté le budget annexe entre 2006 et 2008 est notamment lié à la complexité des mécanismes de prise en charge comptable des surplus ou des insuffisances de recouvrement des redevances de navigation aérienne (mécanismes correcteurs). Il est également lié au sous-financement structurel des dépenses non couvertes par les redevances. Une partie des coûts correspondant à des services rendus ne fait pas l'objet de redevances en raison d'exonérations ou d'exemptions. Ces exonérations sont notamment exigées par des textes communautaires ou pour des raisons économiques : c'est notamment le cas pour des coûts de navigation aérienne d'outre-mer pour lesquels l'intégralité des coûts ne saurait être couverte par redevances sans risque pour le tissu économique local. Ces montants non couverts par redevances sont en 2008 de 92 Meuros. De plus, un budget annexe répond en tant que budget de l'État aux règles budgétaires de la loi organique n° 2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) et en même temps doit suivre les règles comptables des établissements publics. Dans le cadre de la loi de règlement, le budget annexe doit rendre ses comptes en application des règles de la LOLF. Corrélativement, le budget annexe rend des comptes comme ceux d'un établissement public. Ces comptes cosignés par l'agent comptable du budget annexe et le directeur général sont intégrés dans les comptes de l'État. Le Gouvernement a d'ores et déjà pris plusieurs mesures. Ainsi, la disparition du mécanisme correcteur à partir du 1er janvier 2010 met fin à la principale raison des écarts entre les exécutions budgétaires et comptables. Elle accroît la lisibilité des résultats du budget annexe pour les parlementaires, en même temps qu'elle traduit la mise en place d'un pilotage de la performance qui responsabilise davantage le prestataire de services de navigation aérienne notamment à l'égard des compagnies aériennes. De plus, il a été décidé du rapprochement de la méthode de comptabilisation des dépenses et des recettes. S'agissant de l'endettement du budget annexe de contrôle et d'exploitations aériens (BACEA), il convient de préciser que celui-ci avait été stabilisé de 2003 à 2008 inclus. Son montant s'élevait à 760 Meuros de 2003 à 2005. La reprise des actifs de navigation aérienne d'Aéroports de Paris lors de son changement de statut a fait passer le niveau d'endettement

à 878 Meuros de 2006 à 2008 inclus. La crise économique a contraint le Gouvernement à augmenter le niveau d'emprunt pour compenser la perte de recettes liée à la chute du trafic aérien. Cette augmentation est de 174 Meuros pour 2009 et de 97 Meuros pour 2010. Pour 2010, les prévisions de recettes ont été révisées par rapport à la loi de programmation triennale 2009-2011, au regard de l'ampleur de la crise du trafic aérien. Pour équilibrer le budget 2010, plusieurs mesures ont été prises : augmentation des tarifs des redevances et de la taxe de l'aviation civile de 4,9 %, augmentation de l'autorisation d'emprunt et diminution de 40 Meuros des dépenses (20 Meuros de dépenses de fonctionnement et 20 Meuros de dépenses d'investissement). Pour la prochaine loi de programmation triennale, en cours d'élaboration, le Gouvernement étudie toutes les possibilités pour réaliser des économies structurelles, reconstituer prioritairement le fonds de roulement du BACEA et restructurer sa dette, puis à terme, réduire son endettement.

## Données clés

**Auteur :** [M. Marc Le Fur](#)

**Circonscription :** Côtes-d'Armor (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 81353

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 juin 2010, page 6558

**Réponse publiée le :** 26 juillet 2011, page 8203