

COMMISSION DES FINANCES

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2019
PROGRAMME 159 « EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE »
ET BUDGET ANNEXE « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »

Le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie » porte depuis 2017 les **subventions pour charges de service public** du Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Céréma), de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et de Météo France. Il retrace également depuis 2018 les **crédits du Commissariat général au développement durable (CGDD)** – soit **14,5 millions d'euros** et ceux qui sont dédiés au **financement du soutien à l'économie sociale et solidaire (ESS)**, soit **18,9 millions d'euros**.

La subvention pour charges de service public de Météo France va **diminuer** en 2019 à **183,8 millions d'euros**. Dans le même temps **ses effectifs baisseront de 94 équivalents temps plein travaillés (ETPT)**, mouvement qui devrait se poursuivre dans les cinq ans à venir.

Pour rester un opérateur météorologique de rang mondial, Météo France devra rapidement **se procurer un nouveau supercalculateur** susceptible de **multiplier par cinq sa capacité de calcul**. Ce nouveau matériel nécessitera **un investissement total de 144 millions d'euros** sur la période 2019-2025 dans le cadre du projet « Calcul 2020 ». Sur cette somme, **65,9 millions d'euros** seraient consacrés à **la fourniture de capacités de calcul supplémentaires**.

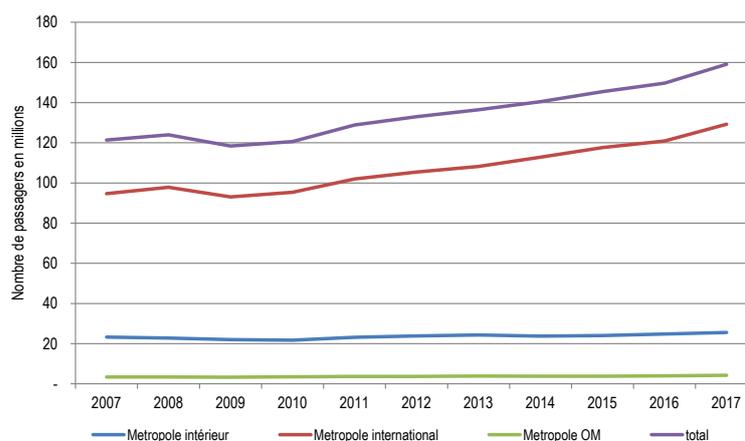
L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) verra sa **subvention pour charges de service public diminuer en 2019 à 88,9 millions d'euros** et **ses effectifs perdre 63 ETPT**. Alors que les recettes commerciales de l'IGN sont **sévèrement fragilisées** par l'avènement de l'*open data* une réflexion est actuellement menée, dans le cadre des discussions relative au nouveau contrat d'objectif et de performance de l'établissement, sur **les relais de croissance** dont celui-ci pourrait bénéficier.

Le Céréma, pour sa part, **cherche à se réinventer** dans un contexte où **ses moyens diminueront fortement jusqu'en 2022**, au rythme d'**une réduction annuelle de 5 millions d'euros** de sa subvention pour charges de service public (qui atteindra **201,4 millions d'euros** en 2019) et de **100 ETPT de ses effectifs** (le plafond d'emploi de l'opérateur est de **2 695 ETPT** en 2019). S'il est clair que **l'avenir de cet opérateur** passe par une collaboration beaucoup plus intense avec les collectivités territoriales ainsi **qu'avec l'Agence nationale de cohésion des territoires** en cours de création, l'exécutif devra veiller à lui allouer **des moyens suffisants pour investir**, car **ses équipements scientifiques et techniques** sont de plus en plus **vétustes**.

Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) porte les **2,2 milliards d'euros** de crédits de la **direction générale de l'aviation civile (DGAC)**. Il est exclusivement **financé par le secteur du transport aérien**. Dès lors, l'évolution du trafic et la bonne santé des compagnies françaises ont une influence décisive sur son **équilibre financier**.

Or, après une excellente année marquée par **une hausse de 6,1 %**, le trafic aérien bénéficie toujours **d'une forte croissance de 4,8 % en 2018**, grâce au trafic international. La dynamique **devrait se poursuivre en 2019** avec **une croissance comprise entre 2,7 % et 5 %** en dépit de la hausse du coût du carburant.

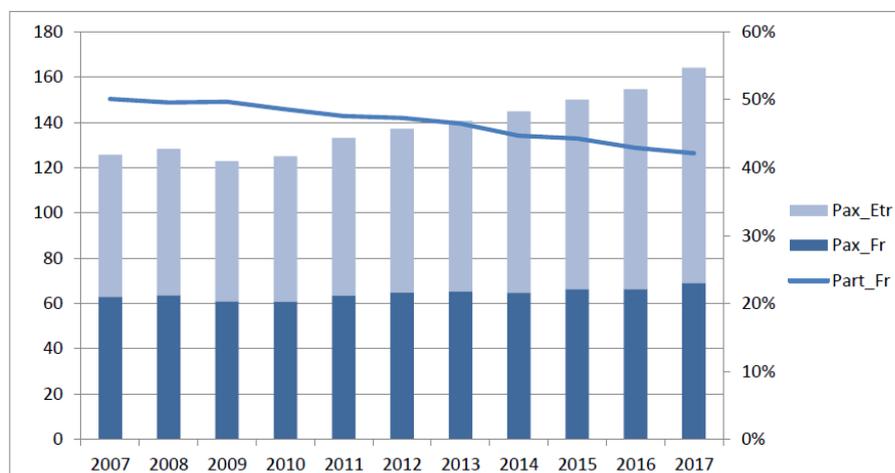
Évolution du trafic des passagers aériens en France entre 2006 et 2017



Source : direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Les compagnies aériennes françaises profitent de cette croissance mais **de façon insuffisante** puisqu'elles poursuivent **leur déclin** en termes relatifs avec une part du pavillon français qui est passée de **54,3 % en 2003** à **41,0 % en 2017**. Alors que la conclusion des Assises du transport aérien se fait attendre, **plusieurs mesures fiscales destinées à améliorer leur compétitivité** devraient être rapidement proposées lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019 au Sénat.

Part du pavillon français dans le trafic total

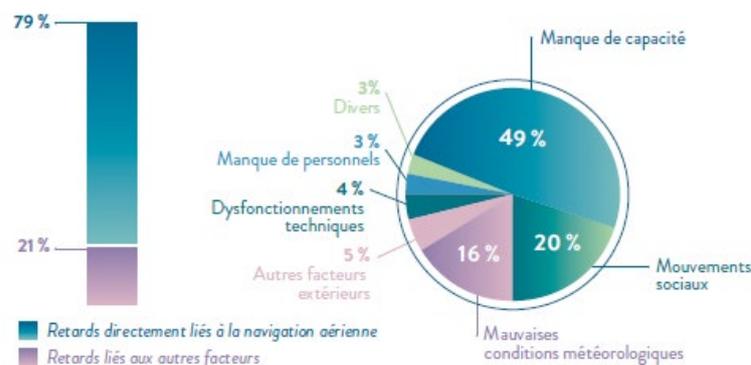


Source : direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Dans cette conjoncture très favorable, la DGAC bénéficiera de recettes légèrement supérieures à celles de 2018, soit un montant de 2 milliards d'euros. Cette hausse limitée s'explique notamment par la restitution aux compagnies aériennes des trop-perçus de 2017 au titre de la redevance de route, que viendra compenser l'augmentation des recettes de la taxe de l'aviation civile (TAC).

Les performances de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), encadrées par le droit européen dans le cadre du plan de performance RP2, restent insuffisantes. Si le taux de la redevance de route est compétitif, les retards dus au contrôle aérien continuent à augmenter en raison de l'obsolescence de ses équipements et de l'inadéquation de l'organisation du travail des contrôleurs aériens aux nouvelles caractéristiques du trafic.

Répartition des causes de retards liés aux régulations du trafic aérien



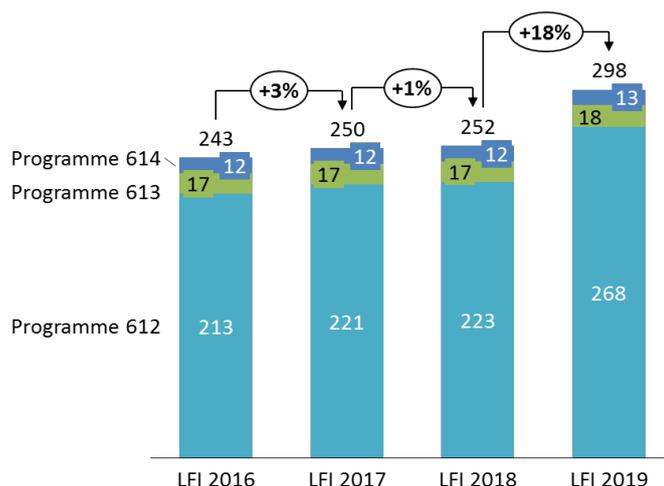
Source : direction des services de la navigation aérienne (DSNA)

Comme en 2018, le schéma d'emplois 2019 de la DGAC ne prévoit aucune suppression d'emplois. Sa masse salariale augmentera de 1,3 % pour atteindre 935,1 millions d'euros. Sur cette somme, 12,7 millions d'euros correspondent aux mesures catégorielles prévues pour 2019 par le protocole social 2016-2019 de la DGAC dont le coût global représente 55 millions d'euros sur la période, contre 27,4 millions d'euros pour le protocole social 2013-2015.

Prenant enfin conscience de l'urgence à faire aboutir ses grands programmes de modernisation des outils de la navigation aérienne sans cesse retardés, la DGAC augmentera en 2019 son effort d'investissement pour le porter à 297,5 millions d'euros.

Sur cette somme, 140,6 millions d'euros sont consacrés aux grands programmes de modernisation précédemment cités, dont le coût total, régulièrement revu à la hausse, représente quelque 2 093,2 millions d'euros.

Les dépenses d'investissement de la DGAC depuis 2016 (en millions d'euros)

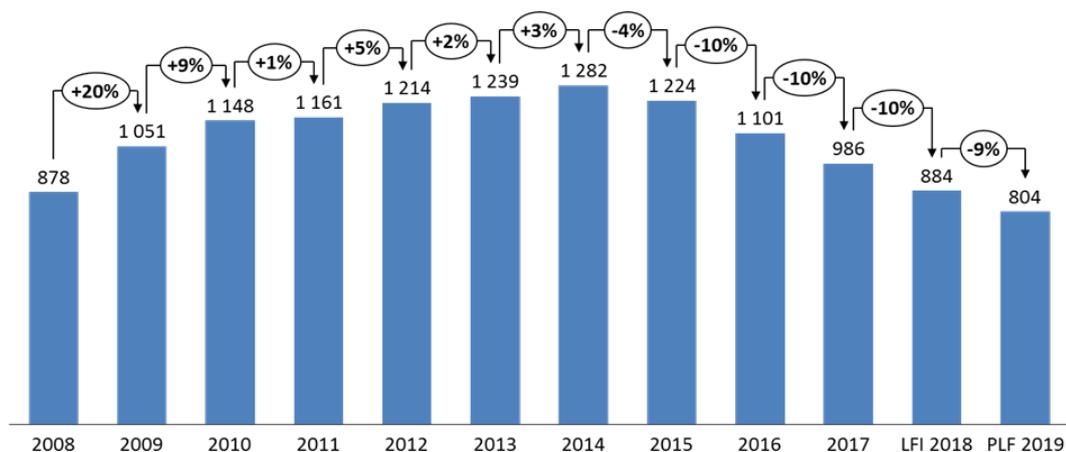


Source : réponses au questionnaire du rapporteur spécial

L'assainissement financier du BACEA va se poursuivre en 2019 avec une cinquième année consécutive de diminution de sa dette (- 37,3 % depuis 2015), dont l'encours devrait atteindre **804,1 millions d'euros** au 31 décembre 2019, soit un niveau inférieur à celui d'avant la crise du transport aérien de 2009.

Endettement du BACEA au 31 décembre de 2008 à 2019

(en millions d'euros)



Source : commission des finances du Sénat, d'après les documents budgétaires



Commission des finances

<http://www.senat.fr/commission/fin/index.html>

Téléphone : 01.42.34.23.28
secretariat.finances@senat.fr

Vincent CAPO-CANELLAS

Rapporteur spécial
Sénateur de la Seine-Saint-Denis
(Groupe Union Centriste)



Ce document et le rapport (annexe n° 11c - tome III du rapport général) sont disponibles sur le site du Sénat : <http://www.senat.fr/rap/l18-147-311-3/l18-147-311-3.html>