

COMMISSION DES FINANCES

**PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020
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 14,4 millions d'euros et ceux qui sont dédiés au financement du soutien à l'économie sociale et solidaire (ESS), soit 19,0 millions d'euros.

Les trois opérateurs du programme se sont vus signifier par le Gouvernement des trajectoires financières difficiles mais claires d'ici 2022, qui ont le mérite de rompre avec le manque de visibilité pluriannuelle dont ils souffraient jusqu'ici.

La subvention pour charges de service public de Météo France va diminuer en 2020 à 182,0 millions d'euros. Dans le même temps, ses effectifs baisseront de 95 équivalents temps plein travaillé (ETPT), mouvement qui devrait se poursuivre dans les 2 ans à venir.

Pour rester un opérateur météorologique de rang mondial, Météo France est en train de se procurer un nouveau supercalculateur qui permettra 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 ». L'État versera à ce titre 7,7 millions d'euros à l'opérateur en 2020.

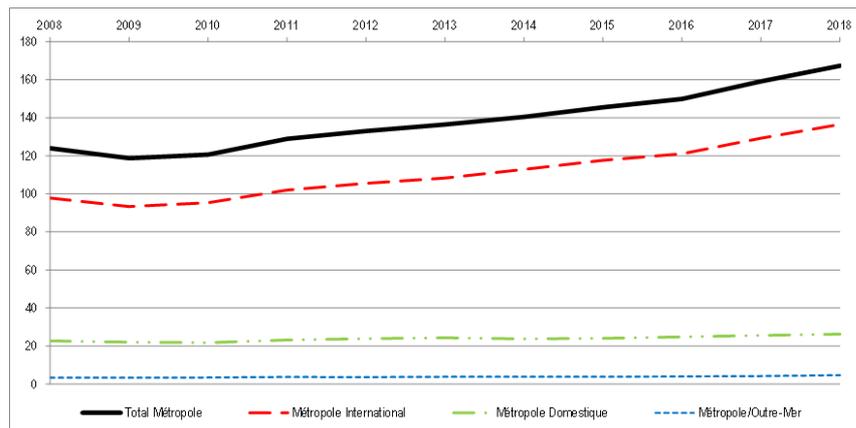
L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) verra pour sa part sa subvention pour charges de service public diminuer en 2020 à 88,5 millions d'euros et ses effectifs perdre 39 ETPT. Alors que les recettes commerciales de l'IGN sont sévèrement fragilisées par l'avènement de l'*open data*, une réflexion est actuellement menée, dans le cadre des discussions relatives 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 196,7 millions d'euros en 2020) et de 101 ETPT de ses effectifs (le plafond d'emploi de l'opérateur est de 2 594 ETPT en 2020). 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 2,1 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 2018 marquée par une hausse de 5,2 %, le trafic aérien bénéficie toujours d'une forte croissance de 4,1 % en 2019, grâce au trafic international.

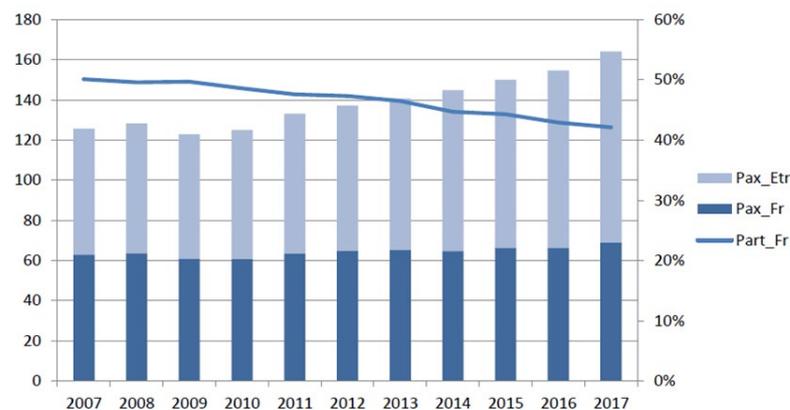
Évolution du trafic des passagers aériens en France entre 2006 et 2018



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 de marché du pavillon français qui est passée de 54,3 % en 2003 à 40,0 % en 2018. Alors que deux compagnies françaises - Aigle Azur et XL Airways - viennent de disparaître, la mise en place de la nouvelle « écocontribution » sur le transport aérien destinée au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) va venir fragiliser davantage un secteur qui subit pourtant déjà des prélèvements obligatoires très lourds.

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 2019, soit un montant de 2,1 milliards d'euros. Cette hausse limitée

s'explique notamment **par la restitution aux compagnies aériennes des trop-perçus de 2018 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**, alors que va débiter la nouvelle période RP3.

Répartition des causes de retards liés aux régulations du trafic aérien



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

Comme en 2019, le schéma d'emplois 2019 de la DGAC ne prévoit aucune suppression d'emplois. Sa masse salariale augmentera de 0,4 % pour atteindre 938,8 millions d'euros. Sur cette somme, 2,6 millions d'euros correspondent aux dernières mesures catégorielles prévues 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.

10 millions d'euros sont déjà provisionnés pour le futur protocole social 2020-2024. Alors que les négociations démarreront dans les prochaines semaines, celles-ci doivent permettre d'aller plus loin dans l'adaptation de l'organisation du travail des personnels, car des marges de productivité significatives existent.

Pour accélérer la réalisation de ses grands programmes de modernisation des outils de la navigation aérienne dont elle a profondément revu la gouvernance cette année, la DGAC augmentera de nouveau en 2020 son effort d'investissement pour le porter à 317,0 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 2 140,9 millions d'euros. Les faire enfin aboutir doit constituer une priorité pour la DSNA, car elle manque chaque année un peu plus de capacités pour faire passer le trafic.

Les dépenses d'investissement de la DGAC depuis 2013 (en millions d'euros)



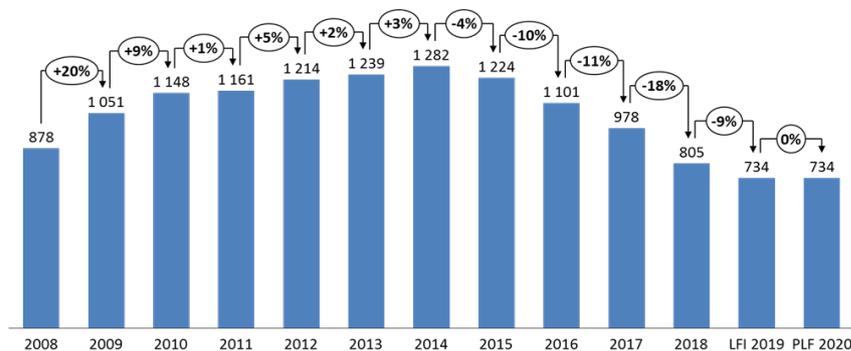
Source : réponses au questionnaire du rapporteur spécial

Le projet de loi de finances prévoyait que le BACEA poursuivrait en 2020 **pour la sixième année consécutive la diminution de sa dette**, dont l'encours atteindrait ainsi **662 millions d'euros** au 31 décembre 2020.

Mais votre commission des finances propose à la place de **réduire de 72 millions d'euros** (le montant prévu pour le désendettement en 2020) **le produit de la taxe de l'aviation civile** qui lui est affecté et de **restituer cet argent aux compagnies aériennes**. Cette somme constituera **une contrepartie** à la mise en place de l'« écocontribution », laquelle accroîtra de **230 millions d'euros** la pression fiscale pesant sur les compagnies aériennes.

Endettement du BACEA au 31 décembre de 2008 à 2020

(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 :

<https://www.senat.fr/rap/l19-140-311-3/l19-140-311-3.html>