



## 15ème législature

<b>Question N° : 654</b>	De <b>M. Thibault Bazin</b> ( Les Républicains - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > Direction générale de l'aviation civile - situation financière	<b>Analyse</b> > Direction générale de l'aviation civile - situation financière.
Question publiée au JO le : <b>08/08/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/11/2017</b> page : <b>5764</b>		

### Texte de la question

M. Thibault Bazin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la situation financière de la Direction générale de l'aviation civile. En effet, cet organisme qui concentre l'ensemble des missions de l'État dans le domaine de l'aviation civile serait en cessation de paiement. Il y aurait un véritable blocage des crédits empêchant le règlement des contrats en cours. Il lui demande ce qu'il compte faire pour mettre fin à cette situation afin que les engagements et les contrats soient respectés.

### Texte de la réponse

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile. Elle est à la fois une autorité réglementaire, un pôle de surveillance de la sécurité, un prestataire de services de navigation aérienne et de formation, et un partenaire des acteurs aéronautiques, pour lesquels elle a en charge les aides à la recherche et développement (R&D) en construction aéronautique et les politiques industrielles de l'État dans ce secteur. Pour assurer ses missions, la DGAC s'appuie sur un double mode de financement. D'une part, elle bénéficie d'un budget identifié, lié à l'activité du transport aérien, dit budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA). Le budget annexe s'élève à plus de 2 milliards d'euros voté chaque année par le Parlement. Il est à l'équilibre en recettes comme en dépenses. Ses recettes dépendent quasi exclusivement du trafic aérien par le biais du paiement de redevances (environ 1,5 milliard d'euros) et de la taxe d'aviation civile (environ 400 millions d'euros), payées par les compagnies aériennes et les passagers lorsqu'ils empruntent l'espace aérien français et recourent aux divers services de contrôle de la DGAC. Le budget annexe finance les services de navigation aérienne, la sécurité de l'aviation civile et la formation. En 2016, la DGAC a dégagé un excédent d'exploitation de plus de 189 millions d'euros et a diminué sa dette de 114,5 millions d'euros (soit une baisse de l'encours de dette du budget annexe de 10 %). En outre, plus de 85 % de ses fournisseurs sont payés avant ou à la bonne échéance (soit dans les 30 jours de la réception de la facture). Ces chiffres sont pour la plupart fournis chaque année dans le rapport annuel à la performance et démontrent la bonne santé financière de la DGAC. D'autre part, la DGAC dispose aussi de crédits du budget général de l'État pour couvrir ses activités régaliennes, ainsi que l'action de soutien à la R&D du secteur aéronautique. Ainsi, le soutien à la R&D est financé sur le programme P190 de la mission interministérielle « Recherche et enseignement supérieur ». Compte tenu des annulations d'autorisation d'engagement décidées en juin dernier pour respecter les engagements de déficit budgétaire de la France, aucun contrat de soutien à la R&D aéronautique ne pourra effectivement être signé cette année. Toutefois, une remontée du budget consacré à cette action est inscrite dans le projet de loi finances pour 2018, à hauteur de 135 millions



d'euros d'autorisations d'engagement annuelles. Enfin, les crédits de paiement 2017 n'ont pas été annulés et seront intégralement consommés, en veillant tout particulièrement au règlement en priorité des PME et des entreprises les plus fragiles.