

P.L.F. 2005

1

Aviation civile

Aviation civile

Table des matières

Tableau d'équilibre	7
Récapitulation des évaluations des recettes	9
Récapitulation des crédits	13
Présentation des crédits par chapitre et article	17
Présentation des mesures de dépenses ordinaires	23
Présentation des dépenses en capital	37
Récapitulation par agrégat	39
Echelonnement des paiements résultant des autorisations de programme	59
Présentation des emplois	63

Notice sur la présentation du budget

Le budget, présenté selon les normes du plan comptable général, comporte deux sections: la section d'exploitation et la section des opérations en capital.

La section d'exploitation décrit les opérations affectant les résultats de la gestion annuelle et susceptibles de se traduire par un accroissement (excédent) ou une diminution (déficit) du total des ressources propres au service.

La section des opérations en capital retrace les opérations affectant la composition du patrimoine : elle indique les changements qui interviennent dans la répartition des éléments d'actif et de passif, et qui peuvent se traduire, à la ligne d'équilibre, par une variation du fonds de roulement (disponibilités augmentées des créances à court terme et diminuées des dettes à court terme).

Le tableau d'équilibre présente enfin la récapitulation du total *net* des dépenses et des recettes, obtenues en déduisant le montant des virements entre sections (opérations internes) du total *brut* cumulé des dépenses et des recettes des deux sections.

P.L.F. 2005

Tableau d'équilibre

Dépenses

Recettes

Première section. Exploitation

Achats et services	131.610.269
Impôts, taxes et versements assimilés	5.942.844
Charges de personnel	848.259.013
Autres charges de gestion courante	245.249.249
Charges financières	20.000.000
Charges exceptionnelles	10.448.980
Dotations aux amortissements et aux provisions	191.378.631
Total brut	1.452.888.986

Première section. Exploitation

Recettes propres	1.424.828.986
Produits financiers	500.000
Ecritures diverses de régularisation	27.560.000
Total brut	1.452.888.986

Deuxième section. Opérations en capital

Amortissement financier	100.204.000
Investissements	182.967.000
Total brut	283.171.000

Deuxième section. Opérations en capital

Autofinancement (virement de la section Exploitation)	179.478.631
Produit brut des emprunts	103.692.369
Total brut	283.171.000

Total brut des dépenses**1.736.059.986****Total brut des recettes****1.736.059.986***A déduire :**-179.478.631**A déduire :**-179.478.631***Total net pour le budget annexe****1.556.581.355****Total net pour le budget annexe****1.556.581.355**

Récapitulation des évaluations des recettes

P.L.F. 2005

Récapitulation des évaluations des recettes

N° des lignes	Désignation des recettes	Evaluations des recettes pour 2004	Evaluations des recettes pour 2005	Différence entre 2005 et 2004
Première section. Exploitation				
70-01	Redevances de route	932.850.000	955.700.000	+22.850.000
70-02	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	214.900.000	210.040.000	-4.860.000
70-03	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	31.200.000	27.700.000	-3.500.000
70-04	Autres prestations de service	5.417.200	7.903.000	+2.485.800
70-06	Ventes de produits et marchandises	1.200.400	1.280.500	+80.100
70-07	Recettes sur cessions	50.000	20.000	-30.000
70-08	Autres recettes d'exploitation	7.055.651	5.360.000	-1.695.651
70-09	Taxe de l'aviation civile	207.770.570	216.825.486	+9.054.916
71-00	Variation des stocks	"	"	"
72-00	Productions immobilisées	"	"	"
74-00	Subvention du budget général	"	"	"
76-00	Produits financiers	500.000	500.000	"
77-00	Produits exceptionnels	"	"	"
78-00	Reprises sur provisions	16.950.000	27.560.000	+10.610.000
Totaux recettes brutes de fonctionnement		1.417.893.821	1.452.888.986	+34.995.165
Totaux recettes nettes de fonctionnement		1.417.893.821	1.452.888.986	+34.995.165

P.L.F. 2005

Récapitulatif des évaluations des recettes

N° des lignes	Désignation des recettes	Evaluations des recettes pour 2004	Evaluations des recettes pour 2005	Différence entre 2005 et 2004
Deuxième section. Opérations en capital				
91-00	Autofinancement (virement de la section Exploitation)	176.000.000	179.478.631	+3.478.631
92-01	Recettes sur cessions (capital)	"	"	"
92-02	Subventions d'investissement reçues	"	"	"
97-00	Produit brut des emprunts	95.000.000	103.692.369	+8.692.369
99-00	Autres recettes en capital	"	"	"
	Totaux	271.000.000	283.171.000	+12.171.000
	Prélèvement sur fonds de roulement	"	"	"
	Totaux recettes brutes en capital	271.000.000	283.171.000	+12.171.000
	<i>A déduire :</i>			
	<i>Autofinancement (virement de la section Exploitation)</i>	-176.000.000	-179.478.631	-3.478.631
	Totaux recettes nettes en capital	95.000.000	103.692.369	+8.692.369
	Totaux recettes nettes	1.512.893.821	1.556.581.355	+43.687.534

Récapitulation des crédits

P.L.F. 2005

Récapitulatif des crédits

	Autorisations de programme		Crédits de paiement				Total pour 2005
	Dotations 2004	Demandées pour 2005	Dotations 2004	Mesures acquises	Services votés	Mesures nouvelles	
Première section. Exploitation							
Achats et services	///////	////////	127.281.269	"	127.281.269	+4.329.000	131.610.269
Impôts, taxes et versements assimilés	///////	////////	5.615.172	+24.487	5.639.659	+303.185	5.942.844
Charges de personnel	///////	////////	810.017.056	+3.381.802	813.398.858	+34.860.155	848.259.013
Autres charges de gestion courante	///////	////////	234.531.344	"	234.531.344	+10.717.905	245.249.249
Charges financières	///////	////////	23.000.000	"	23.000.000	-3.000.000	20.000.000
Charges exceptionnelles	///////	////////	25.948.980	"	25.948.980	-15.500.000	10.448.980
Dotations aux amortissements et aux provisions	///////	////////	191.500.000	"	191.500.000	-121.369	191.378.631
Transferts de recettes	///////	////////	"	"	"	"	"
Totaux dépenses brutes de fonctionnement	///////	////////	1.417.893.821	+3.406.289	1.421.300.110	+31.588.876	1.452.888.986
<i>A déduire :</i>							
<i>Dotations aux amortissements</i>	///////	////////	-176.000.000	"	-176.000.000	-3.478.631	-179.478.631
<i>Virement à la deuxième section</i>	///////	////////	"	"	"	"	"
Totaux dépenses nettes de fonctionnement	///////	////////	1.241.893.821	+3.406.289	1.245.300.110	+28.110.245	1.273.410.355

P.L.F. 2005

Récapitulation des crédits

	Autorisations de programme		Crédits de paiement				Total pour 2005
	Dotations 2004	Demandées pour 2005	Dotations 2004	Mesures acquises	Services votés	Mesures nouvelles	
Deuxième section. Opérations en capital							
Amortissement financier	"	"	91.000.000	////////	91.000.000	+9.204.000	100.204.000
Investissements	220.000.000	272.967.000	180.000.000	////////	77.050.000	+105.917.000	182.967.000
Totaux	220.000.000	272.967.000	271.000.000	////////	168.050.000	115.121.000	283.171.000
Augmentation du fonds de roulement	////////	////////	"	////////	"	"	"
Totaux dépenses brutes en capital	220.000.000	272.967.000	271.000.000	////////	168.050.000	+115.121.000	283.171.000
Totaux dépenses nettes en capital	220.000.000	272.967.000	271.000.000	////////	168.050.000	+115.121.000	283.171.000
Totaux dépenses nettes	220.000.000	272.967.000	1.512.893.821	////////	1.413.350.110	+143.231.245	1.556.581.355

Présentation des crédits par chapitre et article

Première section. Exploitation

chapitre article	agrégat	Crédits votés 2004	Mesures acquises 2005	Services votés 2005	Mesures nouvelles 2005	Total pour 2005
Achats et services						
60-00	Achats et services					
20	11 Direction générale	20.853.928	"	20.853.928	+1.279.000	22.132.928
30	11 Navigation aérienne	87.054.739	"	87.054.739	+2.750.000	89.804.739
40	11 Contrôle technique	2.747.541	"	2.747.541	"	2.747.541
50	11 Formation aéronautique	10.187.563	"	10.187.563	+300.000	10.487.563
60	11 Bases aériennes. Infrastructures	6.437.498	"	6.437.498	"	6.437.498
70	11 Bases aériennes. Sûreté	"	"	"	"	"
	Totaux pour le chapitre	127.281.269	"	127.281.269	+4.329.000	131.610.269
60-03	Variation des stocks					
20	11 Direction générale	"	"	"	"	"
30	11 Navigation aérienne	"	"	"	"	"
40	11 Contrôle technique	"	"	"	"	"
50	11 Formation aéronautique	"	"	"	"	"
60	11 Bases aériennes. Infrastructures et sûreté	"	"	"	"	"
	Totaux pour le chapitre	"	"	"	"	"
Impôts, taxes et versements assimilés						
63-00	Impôts, taxes et versements assimilés					
20	11 Direction générale	5.615.172	+24.487	5.639.659	+303.185	5.942.844
	Totaux pour le chapitre	5.615.172	+24.487	5.639.659	+303.185	5.942.844
Charges de personnel						
64-03	Rémunérations des personnels titulaires et contractuels					
20	11 Direction générale	44.186.001	+218.495	44.404.496	+1.154.378	45.558.874
30	11 Navigation aérienne	274.712.147	+1.366.093	276.078.240	+6.932.901	283.011.141
50	11 Formation aéronautique	9.270.655	+25.407	9.296.062	+24.680	9.320.742
90	11 Nouvelle bonification indiciaire	7.380.077	+36.900	7.416.977	+2.024.437	9.441.414
	Totaux pour le chapitre	335.548.880	+1.646.895	337.195.775	+10.136.396	347.332.171
64-04	Rémunérations des personnels ouvriers et rétributions diverses					
20	11 Personnel ouvrier	33.633.137	"	33.633.137	+383.679	34.016.816
	Totaux pour le chapitre	33.633.137	"	33.633.137	+383.679	34.016.816

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

chapitre article	agrégat	Crédits votés 2004	Mesures acquises 2005	Services votés 2005	Mesures nouvelles 2005	Total pour 2005
64-05	Vacataires et personnels divers					
20	11 Direction générale	1.607.329	"	1.607.329	+350.000	1.957.329
50	11 Formation aéronautique	835.662	"	835.662	-75.000	760.662
	Totaux pour le chapitre	2.442.991	"	2.442.991	+275.000	2.717.991
64-06	Primes et indemnités					
20	11 Direction générale	17.300.980	+86.072	17.387.052	+738.480	18.125.532
30	11 Navigation aérienne	260.197.864	+140.094	260.337.958	+18.887.091	279.225.049
50	11 Formation aéronautique	7.021.999	+929	7.022.928	-974.389	6.048.539
	Totaux pour le chapitre	284.520.843	+227.095	284.747.938	+18.651.182	303.399.120
64-07	Cotisations sociales. Part employeur					
20	11 Personnels de l'aviation civile	45.560.164	+170.170	45.730.334	+9.103.643	54.833.977
	Totaux pour le chapitre	45.560.164	+170.170	45.730.334	+9.103.643	54.833.977
64-08	Prestations sociales et familiales versées par l'employeur					
20	11 Personnels de l'aviation civile	8.107.680	+98.642	8.206.322	-4.762.745	3.443.577
	Totaux pour le chapitre	8.107.680	+98.642	8.206.322	-4.762.745	3.443.577
64-09	Prestations au titre des oeuvres sociales					
20	11 Personnels de l'aviation civile	6.692.361	"	6.692.361	+1.073.000	7.765.361
	Totaux pour le chapitre	6.692.361	"	6.692.361	+1.073.000	7.765.361
64-10	Revalorisation des rémunérations publiques (crédits à répartir)					
20	11 Provision pour hausse des rémunérations	"	"	"	"	"
	Totaux pour le chapitre	"	"	"	"	"
64-11	Participation aux charges du fonds spécial des ouvriers de l'Etat					
20	11 Direction générale	8.711.000	+339.000	9.050.000	"	9.050.000
	Totaux pour le chapitre	8.711.000	+339.000	9.050.000	"	9.050.000

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

chapitre article	agrégat	Crédits votés 2004	Mesures acquises 2005	Services votés 2005	Mesures nouvelles 2005	Total pour 2005
64-12	Participation aux charges de pensions					
20	11 Direction générale	84.800.000	+900.000	85.700.000	"	85.700.000
	Totaux pour le chapitre	84.800.000	+900.000	85.700.000	"	85.700.000
Autres charges de gestion courante						
65-01	Prestations des organismes extérieurs					
30	11 Navigation aérienne	212.334.599	"	212.334.599	+11.694.401	224.029.000
40	11 Contrôle technique	3.120.496	"	3.120.496	+369.504	3.490.000
	Totaux pour le chapitre	215.455.095	"	215.455.095	+12.063.905	227.519.000
65-03	Subventions diverses					
20	11 Direction générale	1.116.902	"	1.116.902	+104.000	1.220.902
30	11 Navigation aérienne	15.245	"	15.245	"	15.245
50	11 Formation aéronautique	994.102	"	994.102	"	994.102
60	11 Bases aériennes. Infrastructures et sûreté	"	"	"	"	"
70	11 Aides aux compagnies aériennes	"	"	"	"	"
	Totaux pour le chapitre	2.126.249	"	2.126.249	+104.000	2.230.249
65-04	Autres charges de gestion courante					
20	11 Direction générale	16.950.000	"	16.950.000	-1.450.000	15.500.000
	Totaux pour le chapitre	16.950.000	"	16.950.000	-1.450.000	15.500.000
Charges financières						
66-00	Charges financières					
20	11 Direction générale	23.000.000	"	23.000.000	-3.000.000	20.000.000
	Totaux pour le chapitre	23.000.000	"	23.000.000	-3.000.000	20.000.000
66-01	Pertes de change					
20	11 Direction générale	"	"	"	"	"
	Totaux pour le chapitre	"	"	"	"	"
Charges exceptionnelles						
67-00	Charges exceptionnelles					
20	11 Direction générale	22.900.000	"	22.900.000	-15.500.000	7.400.000
	Totaux pour le chapitre	22.900.000	"	22.900.000	-15.500.000	7.400.000

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

chapitre article	agrégat	Crédits votés 2004	Mesures acquises 2005	Services votés 2005	Mesures nouvelles 2005	Total pour 2005	
67-01	Frais judiciaires et réparations civiles						
20	11	Direction générale	3.048.980	"	3.048.980	"	3.048.980
		Totaux pour le chapitre	3.048.980	"	3.048.980	"	3.048.980

Dotations aux amortissements et aux provisions

68-01	Dotations aux amortissements						
10	11	Direction générale	176.000.000	"	176.000.000	+3.478.631	179.478.631
		Totaux pour le chapitre	176.000.000	"	176.000.000	+3.478.631	179.478.631
68-02	Dotations aux provisions						
10	11	Direction générale	15.500.000	"	15.500.000	-3.600.000	11.900.000
		Totaux pour le chapitre	15.500.000	"	15.500.000	-3.600.000	11.900.000

Transferts de recettes

69-00	Virement à la deuxième section						
10	11	Direction générale	"	"	"	"	"
		Totaux pour le chapitre	"	"	"	"	"

(en milliers d'euros)

Deuxième section. Opérations en capital

chapitre article	agrégat	Autorisations de programme			Crédits de paiement			
		Dotations 2004	Demandées pour 2005	Dotations 2004	Services votés 2005	Mesures nouvelles 2005	Total pour 2005	
Amortissement financier								
81-00	Amortissement financier							
20	11	Direction générale	"	"	91.000	91.000	9.204	100.204
		Totaux pour le chapitre	"	"	91.000	91.000	9.204	100.204
Investissements								
82-01	Etudes et équipements							
20	11	Direction générale	16.000	15.967	15.000	10.900	5.067	15.967
30	11	Navigation aérienne	175.000	230.000	140.000	51.000	96.300	147.300
40	11	Contrôle technique	700	3.000	1.200	"	2.000	2.000
50	11	Formation aéronautique	3.500	3.500	5.300	2.150	2.550	4.700
60	11	Bases aériennes. Infrastructures et sûreté	24.800	20.500	18.000	13.000	"	13.000
		Totaux pour le chapitre	220.000	272.967	179.500	77.050	105.917	182.967
82-02	Subventions d'investissement							
50	11	Formation aéronautique. Subventions d'investissement	"	"	"	"	"	"
60	11	Bases aériennes. Subventions d'investissement	"	"	500	"	"	"
		Totaux pour le chapitre	"	"	500	"	"	"

Présentation des mesures de dépenses ordinaires

Catégories de mesures :

Mesures acquises

- 01 Extension en année pleine
- 02 Non-reconduction
- 03 Ajustements de crédits évaluatifs ou provisionnels
- 04 Modifications des structures gouvernementales

Mesures nouvelles

- 10 Mesures d'ajustement
- 11 Révision des services votés
- 12 Moyens nouveaux
- 13 Transferts

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

01 Extension en année pleine +2.167.28901 001 Revalorisation des rémunérations publiques **+2.077.348**

Incidence en année pleine de la revalorisation du point fonction publique intervenu le 1er janvier 2004	63-00	+24.487
	64-03	+1.646.895
	64-06	+227.095
	64-07	+170.170
	64-08	+8.701

01 002 Prestations familiales **+89.941**

Modification de la base mensuelle du calcul des prestations familiales à compter du 1er janvier 2004 (décret n°2003-1251) : +1,7%	64-08	+89.941
--	-------	---------

03 Ajustements de crédits évaluatifs ou provisionnels +1.239.00003 001 Pensions civiles **+900.000**

Ajustement aux besoins des crédits représentant la participation du BAAC aux charges de pensions	64-12	+900.000
---	-------	----------

03 002 Fonds spécial des ouvriers **+339.000**

Ajustement aux besoins des crédits représentant la participation du BAAC aux charges du fonds spécial des ouvriers de l'Etat	64-11	+339.000
---	-------	----------

10 Mesures d'ajustement +5.296.84710 001 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Transformation d'emplois administratifs **+69.353**

Transformation de 13 emplois	63-00	+1.127
	64-03	+44.666
	64-06	+18.008
	64-07	+5.552

Effectifs	13 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
13	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe normale (supprimés)	290-462
3	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe supérieure (créés)	351-488
10	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe exceptionnelle (créés)	376-513

10 002 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Revalorisation indemnitaire pour 2004 des
personnels administratifs **+272.758**

Majoration de 5% des crédits relatifs à l'indemnité de fonction (§32) et à l'indemnité spéciale (§16) des personnels administratifs	64-06	+272.758
--	-------	----------

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

10 003 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Revalorisation indemnitaire pour 2004 des personnels techniques **+595.585**

Changement de taux de l'indemnité spéciale pour les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (IEEAC)	+107.046	64-06	+595.585
Revalorisation de l'indemnité spéciale d'habilitation : + 14,5%	+18.929		
Changement des taux de l'indemnité spéciale de qualification	+339.134		
Prime de technicité : le niveau 4, conservé, est relevé au niveau 4bis	+130.476		

10 004 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Transformation d'emplois administratifs pour 2005 **+283.312**

Transformation de 85 emplois administratifs		63-00	+4.836
		64-03	+191.597
		64-06	+63.068
		64-07	+23.811

Effectifs	3 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
3	Attachés principaux d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (supprimés)	433-672
3	Attachés principaux d'administration de 1ère classe de l'aviation civile (créés)	705-782

Effectifs	27 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
27	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe normale (supprimés)	290-462
12	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe supérieure (créés)	351-488
15	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe exceptionnelle (créés)	376-513

Effectifs	55 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
55	Adjoints d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (échelle 4) (supprimés)	266-351
45	Adjoints d'administration de 1ère classe de l'aviation civile (échelle 5) (créés)	271-378
10	Adjoints principaux d'administration de l'aviation civile (NEI) (créés)	359-393

10 005 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Transformation d'emplois d'ouvriers pour 2005 **+402.421**

Transformation de 23 emplois d'ouvriers		63-00	+7.506
		64-04	+288.681
		64-07	+106.234

Effectifs	23 emplois transformés sur le 64-04 20	Indices
23	Ouvriers professionnels (supprimés)	-
5	Ouvriers du métal hors catégorie A (créés)	-
18	Ouvriers du métal hors catégorie B (créés)	-

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

10 006	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Transformation d'emplois techniques pour 2005			+5.664
	Transformation de 36 emplois techniques			
			63-00	-49
			64-03	-1.956
			64-06	+7.912
			64-07	-243
	Effectifs	36 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices	
	36	Techniciens supérieurs de classe exceptionnelle des études et de l'exploitation de l'aviation civile (supprimés)	470-539	
	36	Techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (emploi fonctionnel) (créés)	458-550	
10 007	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Revalorisation des indemnités des personnels administratifs pour 2005			+639.757
	Majoration de 5% des crédits relatifs à l'indemnité de fonction (§32) et à l'indemnité spéciale (§16) des personnels administratifs			+272.757 64-06 +639.757
	Abondement des crédits relatifs à l'indemnité spéciale (§16) des personnels administratifs			+120.000
	Abondement des crédits relatifs à l'indemnité de fonction (§32) des personnels administratifs			+247.000
10 008	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Revalorisation pour 2005 du supplément d'indemnité de fonction			+358.531
	Revalorisation du supplément d'indemnité de fonction			64-06 +358.531
10 009	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Revalorisation pour 2005 des indemnités des personnels techniques			+8.906.140
	Changement de taux de l'indemnité spéciale IEEAC			+107.047 64-06 +8.906.140
	Revalorisation de l'indemnité spéciale d'habilitation : + 14.5%			+20.281
	Revalorisation de l'indemnité spéciale de coordination : +20 euros			+914
	Complément fonctionnel de la prime d'activité (§32).			+194.399
	Changement des taux de l'indemnité spéciale de qualification			+338.335
	Changement des taux du supplément d'indemnité spéciale de qualification			+7.149.267
	Revalorisation de la prime d'évolution des qualifications.			+671.525
	Revalorisation de la prime de polyvalence.			+424.372
10 010	Suppression d'emplois techniques			-160.168
	Suppression de 2 emplois techniques			
			63-00	-2.178
			64-03	-86.287
			64-06	-60.980
			64-07	-10.723
	Effectifs	2 emplois supprimés sur le 64-03 30	Indices	
	2	Ingénieurs, ingénieurs en chef et ingénieurs généraux des ponts et chaussées	378-Gr.D	
10 011	Transformation d'emplois administratifs			+17.791
	Transformation de 3 emplois administratifs			63-00 +321

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

64-03 +12.715
 64-06 +3.175
 64-07 +1.580

Effectifs	3 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
3	Infirmiers (es) de classe normale des administrations de l'Etat (supprimés)	307-480
3	Infirmiers (es) de classe supérieure des administrations de l'Etat (créés)	410-533

10 012 Transformation d'emplois administratifs **+106.426**

Transformation de 38 emplois administratifs

63-00 +2.337
 64-03 +92.583
 64-07 +11.506

Effectifs	29 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
29	Conseillers d'administration de l'aviation civile (supprimés)	625-820
29	Conseillers d'administration - niveau 2 (créés)	625-Gr.A

Effectifs	9 emplois transformés sur le 64-03 20	Indices
9	Attachés principaux d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (supprimés)	433-672
4	Conseillers d'administration - niveau 1 (créés)	625-820
5	Conseillers d'administration - niveau 2 (créés)	625-Gr.A

10 013 Transformation d'emplois techniques **+367.895**

Transformation de 240 emplois techniques

63-00 +7.149
 64-03 +260.757
 64-06 +67.584
 64-07 +32.405

Effectifs	100 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
100	Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de classe normale (supprimés)	348-552
100	Ingénieurs principaux du contrôle de la navigation aérienne (créés)	386-589

Effectifs	40 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
40	Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne de classe normale (supprimés)	348-552
40	Ingénieurs électroniciens divisionnaires des systèmes de sécurité aérienne (créés)	499-820

Effectifs	100 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
100	Techniciens supérieurs de classe exceptionnelle des études et de l'exploitation de l'aviation civile (supprimés)	470-539
50	Techniciens supérieurs de classe normale des études et de l'exploitation de l'aviation civile (créés)	310-493
50	Techniciens supérieurs de classe principale des études et	402-518

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

de l'exploitation de l'aviation civile (créés)

10 014 Transformation d'emplois techniques **+1.185.357**

Transformation de 294 emplois de personnels techniques et création d'un emploi fonctionnel unique d'encadrement.	63-00	+26.029
	64-03	+1.031.181
	64-07	+128.147

Effectifs	100 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	---	---------

100	Ingénieurs principaux des études et de l'exploitation de l'aviation civile (supprimés)	474-820
-----	--	---------

100	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 4 (créés)	669-820
-----	--	---------

Effectifs	50 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

50	Ingénieurs divisionnaires du contrôle de la navigation aérienne (supprimés)	499-820
----	---	---------

50	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 4 (créés)	669-820
----	--	---------

Effectifs	39 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

39	Ingénieurs, ingénieurs en chef et ingénieurs généraux des ponts et chaussées (supprimés)	378-Gr.D
----	--	----------

20	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 2 (créés)	669-Gr.B
----	--	----------

4	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 1 (créés)	669-Gr.B bis
---	--	--------------

15	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés)	669-Gr.A
----	--	----------

Effectifs	20 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

20	Ingénieurs électroniciens divisionnaires des systèmes de sécurité aérienne (supprimés)	499-820
----	--	---------

20	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés)	669-Gr.A
----	--	----------

Effectifs	35 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

35	Responsables techniques de l'aviation civile (supprimés)	488-589
----	--	---------

35	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 5 (créés)	488-627
----	--	---------

Effectifs	10 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

10	Techniciens supérieurs de classe exceptionnelle des études et de l'exploitation de l'aviation civile (supprimés)	470-539
----	--	---------

10	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 5 (créés)	488-627
----	--	---------

Effectifs	4 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	---------------------------------------	---------

4	Responsables de service de groupe 1 (supprimés)	733-Gr.B
---	---	----------

4	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés)	669-Gr.A
---	--	----------

Effectifs	16 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
-----------	--	---------

16	Responsables de service de groupe 2 (supprimés)	679-Gr.A
----	---	----------

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

16 Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés) 669-Gr.A

Effectifs	10 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
10	Responsables de service de groupe 3 (supprimés)	618-820
10	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés)	669-Gr.A

Effectifs	10 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
10	Ingénieurs de division fonctionnelle (supprimés)	569-Gr.A
10	Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3 (créés)	669-Gr.A

10 015 Transformation d'emplois techniques **-38.799**

Transformation de 2 emplois techniques	63-00	-213
	64-03	-8.422
	64-06	-29.117
	64-07	-1.047

Effectifs	2 emplois transformés sur le 64-03 30	Indices
2	Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (supprimés)	369-627
2	Ingénieurs des travaux publics de l'Etat (créés)	348-618

10 016 Crédits de personnel **-8.428.288**

Ajustement pour tenir compte de la situation réelle des personnels	63-00	+56.237
	64-03	+1.559.671
	64-04	-700.000
	64-06	-8.159.846
	64-07	-1.192.565
	64-08	+8.215

10 017 Revalorisations indemnitaires des personnels techniques **+3.694.955**

Primes des personnels techniques	64-06	+3.681.315
	64-07	+13.640

10 018 Régime indemnitaire des personnels techniques **+3.050.627**

Prime de contrainte et de service (§92)	+1.163.000	63-00	+41.451
		64-03	+1.642.107
Abondement des crédits relatifs à la nouvelle bonification indiciaire des personnels techniques :	+1.887.627	64-06	+1.163.000
		64-07	+204.069
Passage de 55 points à 65 points pour les IEEAC et les Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité (IESSA) et passage de 45 points à 55 points pour les Techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC)			

10 019 Salaires du personnel ouvrier **+703.269**

Provision destinée au financement d'une revalorisation des salaires des	63-00	+13.117
---	-------	---------

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

	personnels ouvriers	64-04	+504.497	
		64-07	+185.655	
10 020	Mesures indemnitaires		+980.000	
	Création d'une indemnité de contrainte exceptionnelle pour les personnels techniques de Roissy-Charles de Gaulle	64-06	+980.000	
10 021	Indemnité exceptionnelle de compensation de la CSG		+1.000.000	
	Indemnité exceptionnelle allouée à certains fonctionnaires civils, aux militaires à solde mensuelle, aux magistrats de l'ordre judiciaire, ainsi qu'à certains agents non titulaires en poste à l'étranger (décret n°97-215 du 10 mars 1997 modifié)	64-06	+1.000.000	
10 022	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - action sociale pour 2004		+250.000	
	Action sociale	64-09	+250.000	
10 023	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Nouvelle bonification indiciaire des personnels administratifs		+62.463	
	Abondement de 1000 points pour la nouvelle bonification indiciaire des personnels administratifs	63-00	+1.371	
		64-03	+54.339	
		64-07	+6.753	
10 024	Protocole d'accord du 17 mars 2004 - action sociale pour 2005		+350.000	
	Action sociale	64-09	+350.000	
10 025	Supplément indemnité de fonction		+75.352	
	Nouveaux bénéficiaires du supplément d'indemnité de fonction en 2005 :	64-06	+75.352	
	+ 1 cat. A			
	+ 9 cat. B			
	+ 19 cat. C			
10 026	Nouvelle bonification indiciaire des personnels techniques.		+393.516	
	Nouveaux bénéficiaires en 2005 :	63-00	+8.641	
	+ 23 IEEAC	64-03	+342.332	
	-2 ICNA	64-07	+42.543	
	+37 IESSA			
	+46 TSEEAC			
10 027	Evolution des fonctions et des qualifications		+6.354.499	
	Nouvelles qualifications - Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) :	+5.240.910	64-06	+6.354.499
	125 affectations au CRNA/Orly - Roissy			

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

	20 affectations en liste 2			
	70 Contrôleurs d'approche			
	Evolution des qualifications techniques supérieures - IESSA	+319.567		
	Nouvelles qualifications de contrôle : 25 TSEEAC (en listes 5 et 6)	+237.108		
	Qualifications intermédiaires à Roissy et à Orly : 35	+261.614		
	Prime d'évolution des qualifications (PEQ) - IESSA :	+106.701		
	PEQ < 10 ans : +5 - PEQ > 10 ans : +15			
	Prime de polyvalence - TSEEAC :	+141.891		
	2ème qualification <8 ans : 0			
	2ème qualification >8 ans : +60			
	Nouveaux effectifs pour la prime de contrainte de service : +20 Athis-mons (Tx 1) ; + 20 Roissy/Orly (Gr A)	+46.708		
10	028 Crédits de vacances			+350.000
	Renforcement de la formation des contrôleurs techniques d'exploitation dans le cadre de l'inspection au sol des aéronefs	+200.000	64-05	+350.000
	Renforcement de la formation des contrôleurs aériens à l'anglais aéronautique	+150.000		
10	029 Délocalisation de la Direction de l'aviation civile de Champagne			+19.800
	Indemnité de délocalisation de la délégation territoriale de Champagne à l'aéroport de Vatry		64-03	+19.800
10	030 Délocalisation vers l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)			+500.000
	Provision pour délocalisation d'une partie des activités de certification d'aéronefs et de matériels aéronautiques vers l'agence européenne de la sécurité aérienne à Cologne.		64-06	+500.000
10	031 Cotisations sociales. Part de l'Etat			+3.000.000
	Incidence de la création de la cotisation au régime additionnel de la fonction publique (article 76 de la loi n°2003-775 du 21 août 2003)		64-07	+3.000.000
10	032 Autres charges de gestion courante			-20.071.369
	Ajustement des crédits pour tenir compte de l'évolution des dépenses :	-20.071.369	65-04	-1.450.000
	Charges financières	-3.000.000	66-00	-3.000.000
	Charges exceptionnelles	-15.500.000	67-00	-15.500.000
	Autres charges	-1.450.000	68-01	+3.478.631
	Dotations aux provisions	-3.600.000	68-02	-3.600.000
	Dotations aux amortissements	+3.478.631		

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

12 Moyens nouveaux +26.292.029**12 001 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois administratifs +702.850**

Création de 22 emplois administratifs	63-00	+11.967
	64-03	+474.103
	64-06	+157.862
	64-07	+58.918

Effectifs	22 emplois créés sur le 64-03 20	Indices
1	Administrateur civil	451-782
4	Attachés d'administration de l'aviation civile	348-641
3	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe normale	290-462
1	Assistant de service social	307-499
11	Adjoints d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (échelle 4)	266-351
2	Professeurs agrégés de classe normale	378-820

12 002 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois techniques +2.955.491

Création de 93 emplois techniques	63-00	+55.823
	64-03	+2.211.466
	64-06	+413.378
	64-07	+274.824

Effectifs	93 emplois créés sur le 64-03 30	Indices
3	Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	369-627
48	Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de classe normale	348-552
15	Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne de classe normale	348-552
27	Techniciens supérieurs de classe normale des études et de l'exploitation de l'aviation civile	310-493

12 003 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois contractuels techniques +96.308

Création de 2 emplois de contractuels	63-00	+1.926
	64-03	+54.121
	64-06	+21.018
	64-07	+19.243

Effectifs	2 emplois créés sur le 64-03 30	Indices
2	Contractuels du bureau d'enquêtes et d'analyses de 2ème niveau	369-627

12 004 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois administratifs pour 2005 +199.907

Création de 3 emplois administratifs	63-00	+3.300
	64-03	+130.738
	64-06	+49.621
	64-07	+16.248

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

Effectifs	8 emplois créés sur le 64-03 20	Indices
2	Administrateurs civils	451-782
2	Attachés d'administration de l'aviation civile	348-641
3	Assistants d'administration de l'aviation civile de classe normale	290-462
1	Professeur agrégé de classe normale	378-820

Effectifs	5 emplois supprimés sur le 64-03 20	Indices
5	Adjoints d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (échelle 4)	266-351

12 005 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois contractuels techniques pour 2005 **+2.530.625**

Création de 83 emplois techniques	63-00	+49.256
	64-03	+1.951.293
	64-06	+287.585
	64-07	+242.491

Effectifs	84 emplois créés sur le 64-03 30	Indices
36	Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de classe normale	348-552
19	Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne de classe normale	348-552
29	Techniciens supérieurs de classe normale des études et de l'exploitation de l'aviation civile	310-493

Effectifs	1 emploi supprimé sur le 64-03 30	Indices
1	Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile	369-627

12 006 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois techniques pour 2005 **+283.986**

Création de 5 emplois de contractuels	63-00	+5.680
	64-03	+159.592
	64-06	+61.977
	64-07	+56.737

Effectifs	5 emplois créés sur le 64-03 30	Indices
3	Contractuels du bureau d'enquêtes et d'analyses de haut niveau	474-820
2	Contractuels sûreté de niveau 2	369-627

12 007 Protocole d'accord du 17 mars 2004 - Création d'emplois ouvriers pour 2005 **+314.967**

Création de 7 emplois de personnels ouvriers	63-00	+5.874
	64-04	+225.945
	64-07	+83.148

Effectifs	7 emplois créés sur le 64-04 20	Indices
7	Ouvriers professionnels	-

Première section. Exploitation

+34.995.165

catégorie

mesure

12 008	Personnel ouvrier			"
	Création de 2 postes d'ouvriers professionnels au titre du transfert de la DOA d'Aéroports de Paris	63-00	+1.677	
		64-04	+64.556	
		64-07	+23.757	
		65-01	-89.990	
	Effectifs	2 emplois créés sur le 64-04 20		Indices
	2	Ouvriers professionnels		-
12 009	Dépenses d'exploitation			+4.433.000
	Direction générale	+1.383.000	60-00	+4.329.000
	BEA	+300.000	65-03	+104.000
	Modernisation de l'informatique	+979.000		
	Dialogue social	+104.000		
	Navigation aérienne	+2.750.000		
	Formation aéronautique	+300.000		
12 010	Contributions aux organismes extérieurs			+13.774.895
	Navigation aérienne	+13.405.391	65-01	+13.774.895
	Contrôle technique	+369.504		
12 011	Projet de loi relatif au financement des mesures en faveur de l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées.			+1.000.000
	Incidence de la création d'une contribution destinée au financement des mesures en faveur de l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées (contribution solidarité autonomie)	64-07	+1.000.000	

13 Transferts

13 001	Transfert interne			"
	Abondement de 1 530 000 euros dans le cadre du transfert des activités navigation aérienne d'Aéroports de Paris vers la DGAC	64-06	+1.398.000	
		64-09	+132.000	
		65-01	-1.530.000	
13 002	Transfert interne			"
	Astreinte de contrôle technique	64-05	-75.000	
		64-06	+75.000	
13 003	Transfert interne			"
	Abondement de 91 000 euros du 64-09.20 par transfert du 65-01.30	64-09	+91.000	
		65-01	-91.000	
13 004	Transfert interne			"
	Crédits pour action sociale	64-06	-250.000	
		64-09	+250.000	

P.L.F. 2005

Première section. Exploitation**+34.995.165**

catégorie

mesure

13 005 Transfert interne

"

Transfert aux caisses d'allocations familiales (CAF) du service des prestations
familiales à compter du 1er janvier 2005

64-07

+4.770.960

64-08

-4.770.960

Présentation des dépenses en capital

P.L.F. 2005

Deuxième section. Opérations en capital 272.967.000 283.171.000

chapitre article	Analyse des autorisations de programme demandées	Autorisations de programme	Crédits de paiement
81-00	Amortissement financier	"	100.204.000
20	<i>Direction générale</i> Remboursements des emprunts contractés	"	100.204.000
82-01	Études et équipements	272.967.000	182.967.000
20	<i>Direction générale</i> Matériel et gros entretien +2.067.000 Petits équipements des services extérieurs +2.400.000 Équipements du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses +1.200.000 Contribution versée à l'Ecole nationale de l'aviation civile +1.859.000 Équipements informatiques +6.800.000 Équipements sociaux et médicaux +1.641.000	15.967.000	15.967.000
30	<i>Navigation aérienne</i> Études et recherches +10.000.000 Opérations de génie civil +22.000.000 Équipements des aérodromes +18.000.000 En route et grandes approches +47.000.000 Informatique (dont 45 M€ pour le système de traitement des plans de vol) (EFDP) +108.000.000 ADP +25.000.000	230.000.000	147.300.000
40	<i>Contrôle technique</i> Informatique +2.635.000 Véhicules contrôleurs techniques d'exploitation +60.000 Convention Ecole nationale de l'aviation civile/Direction générale de l'aviation civile +270.000 Travaux : Service de la formation aéronautique et du contrôle technique/ Orly +35.000	3.000.000	2.000.000
50	<i>Formation aéronautique</i> Immobilisations	3.500.000	4.700.000
60	<i>Bases aériennes. Infrastructures et sûreté</i> Études Notre Dame des Landes +600.000 Études diverses +400.000 Entretien du patrimoine +9.000.000 Réfection de la piste de Cayenne +4.500.000 Plate-Forme de St Pierre et Miquelon +2.000.000 Remboursements d'avances +4.000.000	20.500.000	13.000.000

Récapitulation par agrégat

Agrégat 11 Aviation civile

Autorisations de programme, crédits de paiement et effectifs regroupés dans l'agrégat

	Autorisations de programme		Crédits de paiement				Total pour 2005
	Dotations 2004	Demandées pour 2005	Dotations 2004	Mesures acquises	Services votés	Mesures nouvelles	
Première section. Exploitation	///////	////////	1.417.893.821	+3.406.289	1.421.300.110	+31.588.876	1.452.888.986
Deuxième section. Opérations en capital	220.000.000	272.967.000	271.000.000	////////	168.050.000	+115.121.000	283.171.000
Totaux généraux	220.000.000	272.967.000	1.688.893.821	+3.406.289	1.589.350.110	+146.709.876	1.736.059.986

Effectifs pour 2005 : 12.274

Agrégat 11 Aviation civile

Chapitres – articles regroupés dans l'agrégat

			Crédits de paiement	
			Dotations 2004	Total pour 2005
Première section. Exploitation			1.417.893.821	1.452.888.986
Chapitre	60-00	Achats et services (intégralité du chapitre)	127.281.269	131.610.269
Chapitre	60-03	Variation des stocks (intégralité du chapitre)	"	"
Chapitre	63-00	Impôts, taxes et versements assimilés (intégralité du chapitre)	5.615.172	5.942.844
Chapitre	64-03	Rémunérations des personnels titulaires et contractuels (intégralité du chapitre)	335.548.880	347.332.171
Chapitre	64-04	Rémunérations des personnels ouvriers et rétributions diverses (intégralité du chapitre)	33.633.137	34.016.816
Chapitre	64-05	Vacataires et personnels divers (intégralité du chapitre)	2.442.991	2.717.991
Chapitre	64-06	Primes et indemnités (intégralité du chapitre)	284.520.843	303.399.120
Chapitre	64-07	Cotisations sociales. Part employeur (intégralité du chapitre)	45.560.164	54.833.977
Chapitre	64-08	Prestations sociales et familiales versées par l'employeur (intégralité du chapitre)	8.107.680	3.443.577
Chapitre	64-09	Prestations au titre des oeuvres sociales (intégralité du chapitre)	6.692.361	7.765.361
Chapitre	64-10	Revalorisation des rémunérations publiques (crédits à répartir) (intégralité du chapitre)	"	"
Chapitre	64-11	Participation aux charges du fonds spécial des ouvriers de l'Etat (intégralité du chapitre)	8.711.000	9.050.000
Chapitre	64-12	Participation aux charges de pensions (intégralité du chapitre)	84.800.000	85.700.000
Chapitre	65-01	Prestations des organismes extérieurs (intégralité du chapitre)	215.455.095	227.519.000
Chapitre	65-03	Subventions diverses (intégralité du chapitre)	2.126.249	2.230.249
Chapitre	65-04	Autres charges de gestion courante (intégralité du chapitre)	16.950.000	15.500.000
Chapitre	66-00	Charges financières (intégralité du chapitre)	23.000.000	20.000.000
Chapitre	66-01	Pertes de change (intégralité du chapitre)	"	"
Chapitre	67-00	Charges exceptionnelles (intégralité du chapitre)	22.900.000	7.400.000
Chapitre	67-01	Frais judiciaires et réparations civiles (intégralité du chapitre)	3.048.980	3.048.980
Chapitre	68-01	Dotations aux amortissements (intégralité du chapitre)	176.000.000	179.478.631
Chapitre	68-02	Dotations aux provisions (intégralité du chapitre)	15.500.000	11.900.000
Chapitre	69-00	Virement à la deuxième section (intégralité du chapitre)	"	"

P.L.F. 2005

Agrégat 11 Aviation civile

			Crédits de paiement	
			Dotations 2004	Total pour 2005
Deuxième section. Opérations en capital			271.000.000	283.171.000
Chapitre	81-00	Amortissement financier (intégralité du chapitre)	91.000.000	100.204.000
Chapitre	82-01	Etudes et équipements (intégralité du chapitre)	179.500.000	182.967.000
Chapitre	82-02	Subventions d'investissement (intégralité du chapitre)	500.000	"
Totaux généraux			1.688.893.821	1.736.059.986

Agrégat 11 Aviation civile

Agrégat 11 : Aviation civile

Composantes de l'agrégat

1. Administration Générale

Six missions principales sont exercées :

1.1. Recouvrement des recettes fiscales du budget annexe de l'aviation civile

Le contrôle et le recouvrement -amiable et contentieux- des recettes fiscales (taxe de l'aviation civile principalement, anciennes taxes de sécurité-sûreté et de péréquation du transport aérien) constituent une fonction support indispensable au bon fonctionnement du budget annexe et nécessitent des compétences juridiques et fiscales.

1.2. Gestion des redevances

Les services rendus par l'Etat pour la sécurité et l'écoulement fluide et ordonné de la circulation aérienne sur le territoire français, dans un rayon de plus de 20 kilomètres des aérodromes de départ et d'arrivée, est assujéti au paiement d'une redevance de navigation aérienne, la redevance de route.

Ces services rendus à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'activité dépasse un certain seuil donnent lieu à une rémunération sous la forme d'une redevance pour services rendus (RSTCA).

1.3. Mise en place, maintenance et évolution de l'informatique de gestion

Cette fonction se décompose en huit domaines principaux :

- l'infrastructure informatique, la bureautique et les réseaux
- les finances
- les ressources humaines
- les communications
- le transport aérien
- le personnel navigant
- les aéronefs
- la sécurité du transport aérien

1.4. Logistique

- La gestion des déplacements professionnels ;
- La gestion des terrains et bâtiments appartenant à la DGAC ;
- La gestion du parc automobile ;
- La gestion des flux : télécommunications, électricité, gaz, eau, fournitures diverses, documentation, prestations de service.

Agrégat 11 Aviation civile

1.5. Finances et comptabilité

1.6. Gestion des ressources humaines

La gestion des ressources humaines constitue une activité indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble de la DGAC. Cette fonction permet notamment d'assurer la gestion administrative et statutaire des personnels, ainsi que leur mobilité, avec pour objectif un service performant sur l'ensemble du territoire national. Elle conduit également à optimiser la gestion des effectifs et des compétences, sous contrainte budgétaire, et à pourvoir les emplois identifiés des services, sur la base d'une analyse prévisionnelle des besoins.

La forte croissance que connaissent les différentes missions confiées à la DGAC, en particulier dans le domaine du contrôle du trafic aérien, ainsi que dans les fonctions d'appui (juridique, financier, informatique de gestion, communication), l'anticipation des départs à la retraite et la longueur des cursus de formation initiale imposent une politique active de recrutement. Ceci répond de manière satisfaisante aux attentes des usagers de la DGAC, notamment en matière de sécurité et de sûreté. La forte technicité de l'ensemble de ces missions implique en outre une mise à niveau constante des effectifs et des compétences ainsi qu'une bonne anticipation des besoins, il en résulte la nécessité d'une politique active de formation initiale et continue.

La gestion des ressources humaines anticipe enfin d'ores et déjà les besoins en personnels pour développer l'action internationale de la DGAC, avec la création d'une cellule internationale en charge notamment d'un " vivier " de personnels dûment formé aux compétences nécessaires à l'international.

2. Navigation aérienne

Cette composante regroupe toutes les prestations liées à la navigation aérienne pour les aéronefs volant en métropole et dans les espaces confiés à la France par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

La finalité des missions de la Direction de la Navigation Aérienne (DNA) est de mettre en œuvre les moyens et ressources nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'ensemble de l'espace confié à la France par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Les services de la circulation aérienne et leur objet sont :

- **Le service de contrôle** : Prévenir les abordages entre les aéronefs, prévenir les collisions entre les aéronefs et les obstacles, accélérer et ordonner la circulation aérienne. Ce service se subdivise en contrôle régional, d'approche et d'aérodrome.
- **Le service d'information de vol** : Fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- **Le service d'alerte** : Alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

La DNA assure le contrôle en-route dans tout l'espace métropolitain et le contrôle d'approche et d'aérodrome pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ de 63 aérodromes métropolitains dont le trafic est significatif.

3. Formation aéronautique

Le SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique) a pour responsabilité fondamentale d'assurer des formations dans le secteur du transport aérien et de l'aviation générale.

A ce titre, il exerce deux missions principales :

3.1. Formations aéronautiques

Il assure des formations aéronautiques aux personnels navigants issus principalement des compagnies aériennes et des institutionnels.

A cet effet, le SEFA forme des catégories de population suivantes :

- les élèves pilotes de lignes (EPL) recrutés sur concours
- les pilotes recrutés par les compagnies dans le cadre des accords de reconversion des officiers mécaniciens
- les corps techniques de la DGAC et de la DGA (Délégation Générale de l'Armement)
- les instructeurs des écoles privées et du SEFA.

3.2. Prestations de service

Il dispense des prestations de service au profit de l'ensemble des directions de la DGAC

Afin d'assurer les formations aéronautiques, le SEFA dispose de divers moyens aériens (avions, simulateurs etc.) auxquels il fait appel pour assurer des missions ministérielles et des missions de calibration des moyens de radionavigation pour le compte de la DNA.

Agrégat 11 Aviation civile

4. Sécurité aéronautique

Le SFACT (Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique) a pour responsabilité fondamentale de promouvoir la sécurité aéronautique du transport aérien et de l'aviation générale à travers le système de contrôle technique appliqué aux aéronefs et leur exploitation.

A ce titre, il exerce deux missions principales :

4.1. Élaboration de la réglementation

Il contribue à l'élaboration de la réglementation relative à la sécurité des aéronefs conformément aux normes fixées par l'OACI.

Cette fonction s'effectue en partenariat avec les pays membres des autorités conjointes de l'aviation civile (JAA - Joint Aviation Authorities) et s'inscrit dans l'objectif d'une harmonisation de la réglementation du contrôle technique qui va au-delà des pays membres de l'Union Européenne.

Elle comporte une action de recherche pré-normative sur la base des besoins exprimés au travers d'une large consultation de la communauté aéronautique. Cette recherche vise à fonder et formuler de nouvelles dispositions réglementaires et méthodes de contrôle technique afin d'améliorer la sécurité et réduire les nuisances.

4.2. Contrôle du respect de la réglementation

Il contrôle le respect de la réglementation et délivre les autorisations sanctionnant le respect de celle-ci.

Cette mission revêt plusieurs aspects et fait appel à de multiples compétences d'unités internes (Direction de l'Aviation Civile - DAC, Organisme de Contrôle en Vol - OCV) et externes à la DGAC (GSAC - Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile, DGA - Délégation Générale de l'Armement...).

L'intervention du service porte sur le contrôle :

- de la qualité de la conception des matériels qui aboutit à la délivrance d'un certificat de type ;
- de la production en série des aéronefs dont la conformité au modèle certifié donne lieu à la délivrance d'un certificat de navigabilité individuel ;
- de l'exploitation et de l'entretien des aéronefs. Cette surveillance concerne :
 - l'utilisation des aéronefs :
 - Attribution du certificat de transport aérien (CTA) aux entreprises du transport public,
 - Approbation des programmes d'entretien et des organismes de maintenance,
 - Surveillance des opérations d'aviation générale.
 - Les équipages : formation initiale, aptitude (y compris médicale), maintien des compétences et acquisition de qualifications supplémentaires.
 - A cette fin, le SFACT délivre une homologation pour les écoles et leurs programmes de formation aéronautique.
 - Dans le même but, le SFACT organise les examens aéronautiques et délivre les brevets et licences qui attestent l'aptitude des personnels navigants

5. Sûreté

Le Service des Bases Aériennes définit et met en œuvre la politique de sûreté aéroportuaire qui vise à prévenir, par le contrôle des passagers et du fret, les actions criminelles contre le transport aérien. A ce titre, il favorise la recherche technologique, évalue les systèmes, équipe les aéroports avec le matériel adéquat.

La mise en œuvre de la sûreté aéroportuaire était effectuée jusqu'en 2004 à partir des crédits de fonctionnement et d'investissement du compte d'affectation spéciale FIATA (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien). A compter du 1er janvier 2005, ces crédits sont regroupés sur un chapitre unique de la section "transport et sécurité routière" du budget de l'équipement.

Agrégat 11 Aviation civile

6. Infrastructures

Le Service des Bases Aériennes exerce une action de contrôle et de tutelle sur les aérodromes français. Il s'assure de l'adaptation des aéroports au développement du trafic aérien et veille à la sécurité des infrastructures et installations vis-à-vis des avions et des passagers. A ce titre, il définit les modes de gestion des aéroports, il établit les règles de construction, il s'assure de l'intégration des aéroports dans leur environnement et arrête les règles de sécurité.

7. Transport aérien

Cette fonction recouvre quatre domaines :

- La régulation du marché du transport aérien
- Le suivi économique et financier des compagnies françaises
- La gestion des droits de trafic
- La négociation de l'ouverture de lignes internationales.

8. Outre-mer

La DNA assure d'une part le contrôle en-route dans les espaces océaniques délégués par l'OACI (Guyane et Polynésie Française), dans l'espace supérieur des régions d'information de vol d'états adjacents aux Antilles, à la Réunion, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon d'autre part, et, le contrôle d'approche et d'aérodrome pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ de 7 aérodromes d'outre-mer dont le trafic est significatif.

Cette mission comporte également toutes les autres activités de la DGAC effectuées dans les départements et les territoires d'outre-mer.

9. Divers

Prestations assurées par la DGAC pour les missions non financées par le budget annexe (construction aéronautique essentiellement).

Répartition des coûts

Indicateur de coûts : Dépenses budgétaires (Millions d'euros)

n o t e s	Composantes de l'agrégat	2002	2003	2004	2005	
	Administration Générale	159	172			
	<i>Navigation aérienne</i>	<i>100</i>	<i>106</i>			
	<i>Formation aéronautique</i>	<i>13</i>	<i>14</i>			
	<i>Sécurité aéronautique</i>	<i>8</i>	<i>9</i>			
	<i>Sécurité/sûreté sur les aérodromes</i>	<i>3</i>	<i>3</i>			
	<i>Infrastructures</i>	<i>7</i>	<i>8</i>			
	<i>Transport aérien</i>	<i>2</i>	<i>4</i>			
	<i>Outre-Mer</i>	<i>23</i>	<i>25</i>			
	<i>Divers</i>	<i>3</i>	<i>3</i>			
	Navigation aérienne	912	944			
	Formation aéronautique	36	36			
1	Sécurité aéronautique	43	42			
	Sûreté	32	33			
	Infrastructures	22	22			
1	Transport aérien	8	21			
	Outre-mer	80	89			
	Divers	26	26			
2	Total	1.319	1.385			
	<i>Total net pour l'exécution budgétaire</i>	<i>1.381</i>	<i>1.546</i>			
	<i>Ecart exécution budgétaire / coûts analytiques (voir tableau suivant)</i>	<i>63</i>	<i>161</i>			

Agrégat 11 Aviation civile

Notes :

1. Une partie des dépenses de sûreté et les subventions au transport aérien pour les dessertes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire sont retracées au FIATA.
2. Le détail des coûts analytiques retracés au BAAC fait l'objet d'une publication chaque année en septembre. Ce sont des coûts complets comprenant des charges de fonctionnement et de personnel, ainsi que des charges calculées sur immobilisations (amortissements et charges d'intérêt), ventilés in fine sur les missions de la DGAC.

La comparaison entre ces coûts et les dépenses budgétaires doit intégrer les sources d'écart suivantes :

- Il convient de distinguer le coût analytique des amortissements et charges d'intérêt calculé pour chaque investissement, des remboursements d'emprunt et des charges financières au titre des dépenses.
- Il convient également de considérer d'autres charges, relatives aux créances douteuses ou irrécouvrables, non incorporées en comptabilité analytique : chapitres budgétaires " autres charges de gestion courante " et " dotations aux provisions ".

L'explication des mécanismes de passage des dépenses budgétaires aux coûts analytiques et les projections de coûts sur les exercices 2002 et 2003, agrégées selon un secteur redevances de navigation aérienne et un secteur autres missions, sont intégrés dans le rapport au Parlement, en application de l'article 99 de la loi de finances pour 1996.

Agrégat 11 Aviation civile

Indicateur de coûts : Ecart exécution budgétaire / coûts analytiques

n o t e s	Composantes de l'agrégat	2002	2003	2004	2005	
					PLF	Prévision de dépense en gestion
	Aviation civile					
	<i>Opérations en capital (budgétaires)</i>	292	302			
	<i>Charges analytiques calculées (amortissement et intérêts sur valeur résiduelle)</i>	-265	-265			
1	<i>Non incorporée en analytique</i>	214	284			
	<i>Autofinancement viré en ressources de la 2ème section "opération en capital"</i>	-177	-160			
	Total	64	161			

Notes :

- Charges non incorporables : autres charges de gestion courante, charges financières, provisions et dotations aux amortissements.

Organismes et budgets spécialisés

FIATA (Fonds d'Intervention des Aéroports et du Transport Aérien)

n o t e s	Indicateurs budgétaires	2002	2003	2004	2005
		Exécution	Exécution	LFI	PLF
	Dépenses				
	<i>Subventions aux entreprises de transport aérien</i>	13	14	28	
	<i>Dépenses de l'Etat (SSLLA, péril aviaire et sûreté)</i>	33	19	15	
	<i>Subventions aux gestionnaires d'aéroports</i>	31	33	45	
	<i>Dotations versées aux collectivités locales d'outre-mer au titre de la continuité territoriale</i>			30	
	Total	77	66	118	
	Recettes				
	<i>Taxe de péréquation des transports aériens</i>	0,1			
	<i>Taxe de l'aviation civile</i>	90	66	118	
	<i>Recettes diverses ou accidentelles</i>				
	Total	90,1	66	118	

A compter du 1er janvier 2005, le FIATA est supprimé. Les crédits sont inscrits sur le budget des transports et de la sécurité routière et de l'outre-mer.

ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile)

n o t e s	Indicateurs budgétaires	2002	2003	2004	2005	
		Exécution	Exécution	Budget primitif		
	Budget de l'ENAC	26	23	28		

Agrégat 11 Aviation civile

Objectifs, résultats et cibles

Efficacité socio-économique

1. Adapter les services à l'évolution du secteur

Les services de contrôle du trafic aérien ont enregistré pendant plusieurs années jusqu'en 2000 une croissance annuelle du nombre de vols IFR [1] contrôlés de plus de 6% en moyenne. A la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 et de la crise induite du transport aérien, le trafic s'est inscrit en légère baisse en 2001 et 2002, respectivement de 0,6% et 0,9%. Le trafic a renoué avec la croissance en 2003 avec une progression de 1,6%. La DNA doit s'adapter à ces évolutions de la demande, malgré une proportion importante de coûts fixes, tout en anticipant les moyens de répondre à une nouvelle croissance importante de la demande.

Le contrôle technique exercé par le SFACT permet de favoriser le développement ordonné du transport aérien. Ce contrôle a des conséquences directes sur l'économie dans le secteur aéronautique.

En ce qui concerne l'exercice 2001 il est à noter que :

- la progression de la flotte immatriculée en France est conforme aux prévisions
- l'augmentation du nombre des CDN pour l'export est plus importante que prévue sans que l'on puisse identifier de tendance à long terme, d'où un taux à titre indicatif de 5% pour les années 2002, 2003 et 2005.

Pour les années à venir, l'augmentation de la flotte immatriculée et du nombre de CDN devrait accompagner celle du trafic aérien.

Pour faire face au développement du trafic aérien, les aéroports doivent se doter d'infrastructures supplémentaires (pistes ou parking avions) et agrandir les aérogares.

La croissance du trafic aérien, l'anticipation des départs à la retraite ainsi que le cursus de formation initiale des personnels de contrôle imposent à la DGAC une politique de recrutement à moyen et long terme, formalisée notamment dans les " protocoles " triennaux. L'efficacité de cette politique peut se mesurer par le maintien du ratio représentatif du potentiel opérationnel de contrôle (nombre ICNA (Ingénieur de la Navigation Aérienne) qualifiés / nombre ICNA total) au alentours de 70%.

[1](Un vol IFR (Instrument Flying Rules) est effectué selon les règles de vol aux instruments ; en particulier, en espace aérien contrôlé, l'espacement entre aéronefs en vol IFR est assuré par les services de contrôle.)

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
		Résultats	Prévision	Résultats	Prévisions	Prévisions	Prévisions

Progression du trafic IFR contrôlé	-0.9%	2,0%	1,6%	4%	4%	4%
Part du trafic en survol	40%	39%	42,3%	42%	42%	42%
Progression du trafic IFR contrôlé (Outre-mer)	-3.9%	0,0%	5,4%	2%	2%	2%
Taux d'évolution de la flotte immatriculée en France	14965	14.815 (-1,0%)	15035 (+0,5%)	15110 (+0,5%)	15186 (+0,5%)	15568 (+1,5%)
Taux d'évolution des certificats de navigabilité pour l'export	701	665(-5,0%)	654 (-6,7%)	641 (-2%)	641	673 (+3%)
Potentiel opérationnel de contrôle	70%	70%	69,9%	70%	70%	70%

2. Réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports

Afin de permettre un développement durable du transport aérien, plusieurs dispositions sont prises pour réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports, malgré la croissance du trafic.

Ces mesures, qui font l'objet de concertations préalables avec les associations de riverains, les élus et les professionnels du transport aérien, consistent à :

- réviser tous les plans d'expositions au bruit afin de prendre en compte les évolutions du trafic aérien et de mieux délimiter les zones exposées au bruit conformément aux termes du décret du 26 avril 2002;

Agrégat 11 Aviation civile

- introduire des restrictions d'exploitation destinées à favoriser un renouvellement accéléré des flottes et conduisant, après le retrait total des avions du chapitre 2 le 1er avril 2002, à interdire progressivement l'accès des aéroports aux appareils les plus bruyants du chapitre 3, en priorité la nuit. La classification des avions par chapitre est établie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (annexe 16 à la convention de Chicago). Les avions du « chapitre 2 » sont les avions les plus bruyants selon cette classification. Ils sont responsables de 85 % des plaintes adressées à Aéroports De Paris.

Les indicateurs ont été modifiés pour tenir compte du renforcement de cette politique de lutte contre les nuisances sonores aériennes.

n o t e s	<i>Indicateurs de résultats</i>						
	<i>Composantes de l'agrégat</i>	2002	2003		2004	2005	2007
		Résultats	Prévisions	Résultats	Prévisions	Prévisions	Prévisions
	Taux d'aéroports disposant d'un PEB établi conformément aux termes du décret du 26 avril 2002	0%	2%	0%	10%	60%	100%
	Rythme par rapport à 2001 de décroissance du nombre total des vols effectués à Roissy avec des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur 24 heures	-26%	-28%	-55%	-70%	-85%	-100%
	Rythme par rapport à 2001 de décroissance du nombre des vols effectués à Roissy avec des appareils les plus bruyants du chapitre 3 entre 0h et 6h	-43%	-52%	-82%	-90%	-100%	-100%

3. Intensifier le contrôle technique pour faire progresser le respect de la réglementation

En ce qui concerne l'exercice 2003, il est à noter que le taux de contrôle d'exploitation réalisé (2.32‰) est légèrement supérieur aux prévisions (2.25‰).

Les objectifs pour les années à venir se situent plus au niveau de la planification et du suivi des contrôles :

- Mise en place de contrôles ciblés sur les compagnies étrangères
- Continuer à réaliser des contrôles aléatoires sur toutes les compagnies mais porter une attention particulière sur les compagnies nouvellement créées ou qui viennent d'obtenir des droits de trafic sur le territoire français
- Réaliser un meilleur suivi des compagnies aériennes lorsque des anomalies ont été constatées lors d'un contrôle.

n o t e s	<i>Indicateurs de résultats</i>						
	<i>Composantes de l'agrégat</i>	2002	2003		2004	2005	2007
		Résultat	Prévision	Résultat	Prévision	Prévision	Prévision
1	Taux de contrôle d'exploitation	2,22‰	2,25‰	2,32‰	2,25‰	2,25‰	2,25‰

1 Taux de contrôle d'exploitation

Note :

1. Le taux de contrôle d'exploitation correspond au nombre de contrôles au sol réalisés pour 1000 rotations commerciales d'aéronefs sur les aéroports français (métropole et outre-mer).

4. Accroître la contribution de la France dans l'élaboration des normes internationales

Le SFACT entend contribuer activement à l'indispensable mobilisation et coopération internationale pour l'harmonisation de la réglementation et s'inscrit dans la démarche stratégique de l'OACI visant à mettre sur pied une supervision de l'organisation mondiale de la sécurité aérienne.

Agrégat 11 Aviation civile

Qualité du service

1. Assurer un haut niveau de sécurité et de sûreté

La sécurité représente le cœur même de tout système de navigation aérienne. En effet, le développement du transport aérien repose avant tout sur la confiance de tous dans sa sécurité. C'est pourquoi un des principaux objectifs de la DNA est de garantir le niveau de sécurité (et notamment de prévenir les risques de collision entre les aéronefs en vol) malgré l'augmentation du trafic.

Le niveau de sécurité peut être suivi avec les deux indicateurs suivants :

L'indicateur d'alertes du filet de sauvegarde HN50[1] "hors norme 50%" pour 100 000 vols rend compte des séparations insuffisantes détectées par le système CAUTRA[2] et confirmée par une analyse a posteriori de chacun des cas.

Le nombre de procédures AIRPROX [3] ouvertes suite au dépôt d'une réclamation par un commandant de bord ou un contrôleur lorsqu'il estime que la sécurité d'un vol a pu être compromise par la proximité d'un autre aéronef.

Les mesures de sûreté relatives aux personnes comportent d'une part le contrôle des passagers avant l'accès aux avions (inspection - filtrage), d'autre part le contrôle des accès aux zones réservées des aéroports. Compte tenu de l'équipement en place sur les aérodromes, ce deuxième volet est le plus crucial aujourd'hui.

L'objectif se caractérise par le nombre d'aéroports doté d'un contrôle automatisé aux zones réservées.

Afin de garantir la sécurité des passagers, le Service des Bases Aériennes a mis en place un programme visant à doter les plus grands aéroports d'un système de contrôle des bagages de soute.

[1] Alertes HN50 : « hors norme 50% » : mesure automatique du nombre de fois où la séparation entre deux avions a été inférieure à 50%.

[2] Le CAUTRA (Coordinateur AUTomatique du Trafic Aérien) est le système informatique qui permet le traitement des vols depuis le dépôt du plan de vol jusqu'au contrôle dans chacun des secteurs traversés.

[3] Contrairement à l'indicateur précédent, celui-ci n'est pas basé sur une procédure automatique mais sur une procédure déclarative. L'ensemble des dossiers AIRPROX est analysé par la Commission Nationale de Sécurité de la Circulation Aérienne ou par une Commission interministérielle lorsqu'un AIRPROX implique un aéronef évoluant dans le cadre de la circulation aérienne militaire.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
		Résultats	Prévisions	Résultats	Prévisions	Prévisions	Prévisions
	HNRN / 100 000 vols	0,4%	0,4%	0,4%	=	=	=
1	AirProx CAG / 100 000 vols	5,4%	5,4%	4,5%	=	=	=
	Taux de contrôle des bagages de soute	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Taux d'aéroports dotés de systèmes automatiques de contrôle des accès	95%	100%	91.6%	100%	100%	100%
	Audits de sûreté des plates-formes de plus de 200 000 passagers		50%	38%	50%	50%	50%
	Audits de sûreté des plates-formes de moins de 200 000 passagers		33%	32%	33%	33%	33%
	Taux d'aérogares de plates-formes de plus d'un million de passagers, équipées pour l'inspection des bagages à main, de dispositifs d'images aléatoires de test		20%	0%	33%	66%	100%

Note :

1. Airprox CAG : nombre de plaintes déposées par les pilotes ou les contrôleurs lorsque l'un d'eux considère que la sécurité d'un vol évoluant selon les règles civiles a pu être compromise par la proximité d'un autre aéronef évoluant selon les mêmes règles (CAG pour Circulation aérienne Générale, par opposition à CAM et COM, Circulations Aérienne et Opérationnelle Militaires).

Agrégat 11 Aviation civile

2. Diminuer les retards

Dans une perspective d'accroissement du trafic, la DNA investit afin d'augmenter la capacité du système français de contrôle aérien et 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). Il est à distinguer du retard " toutes causes confondues " (retard TCC) qui, comme l'a recensé l'Association Internationale du Transport Aérien, regroupe un grand nombre de causes de retard non liées au contrôle du trafic aérien.

Cet objectif peut être suivi à l'aide des retards TCC et ATC par vol ainsi qu'avec la part des retards ATC en Europe imputés à la France comparée à la part des vols contrôlés par la France en Europe.

n o t e s	<i>Indicateurs de résultats</i>						
	<i>Composantes de l'agrégat</i>	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			
1,2	Retards ATC par vol en minutes par vol	1	<1	1,25	<1	<1	<1
3	Retards TCC par vol en minutes par vol	11	<11	12	<11	<11	<11
	Part des retards ATC en Europe imputés à la France	13,3%	<13,3%	21,3%	<14%	<14%	<14%

P.L.F. 2005

Agrégat 11 Aviation civile

Notes :

1. Nombre de minutes de retard par vol en 2003 :

Pays	Nombre de minutes de retard
Allemagne	0,89
Espagne	0,39
France	1,25
Italie	1,52
Centre international Eurocentral (Benelux - nord-ouest de l'Allemagne)	0,65
Royaume-Uni	1,14
Suisse	1,41

2. Retards ATC : retards liés au contrôle du trafic aérien (ATC pour Air Traffic Control).

3. Retards TCC : retards liés à toutes les causes possibles.

3. Assurer la disponibilité des infrastructures techniques

Le système français de contrôle du trafic aérien repose sur un ensemble d'infrastructures techniques dont le maintien en conditions opérationnelles optimales est essentiel à la qualité du service rendu. Le système dans son ensemble est conçu pour qu'une éventuelle défaillance d'une chaîne technique n'ait pas d'impact critique sur la sécurité des vols et que la dégradation de la qualité de service reste limitée. Cela se traduit par une redondance des systèmes et par une démarche qualité lancée à la DNA.

Cet objectif peut être suivi à l'aide des taux de disponibilité des principaux systèmes de traitement des données de plan de vol ou et du taux de disponibilité des composants de la chaîne de traitement de l'information radar.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

	Taux de disponibilité :						
	- Système de traitement local des plans de vol	99,96%	99,96%	99,91%	99,96%	99,96%	99,96%
	- Système de traitement initial des plans de vol	99,95%	99,99%	100%	100%	100%	100%
	- Système de traitement des infos radar	99,99%	100%	100%	100%	100%	100%
1	- Stations radars mono-impulsion	98,33%	99,60%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%

Note :

1. Les radars Mono-impulsion sont les plus récents ; ils utilisent une technique d'interrogation des aéronefs dite de " Mono-impulsion " qui améliore les performances. Des radars de plus ancienne technologie sont toujours en service.

4. Instaurer une démarche qualité

Le SFACT s'engage dans la mise en place d'une démarche qualité sur l'organisation du travail et qui se traduira par l'élaboration de manuels de procédure pour chacun de ses domaines d'activité.

Les résultats en la matière seront appréciés dans le cadre des audits effectués par les instances internationales (OACI, JAA). L'efficacité de cette action peut également s'apprécier par la notoriété dont jouit dans le monde le système français de contrôle technique. Celle-ci est attestée par l'obtention et le maintien de reconnaissance de conformité délivrée suite aux audits d'organismes internationaux (Organisation de l'aviation civile internationale, Autorités Conjointes Européennes de l'Aviation Civile) ou d'autres autorités dans le cadre d'accords bilatéraux conclus avec des autorités majeures.

En 1999, la France a été auditée par des équipes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui ont jugé que l'organisation française et les moyens mis en œuvre permettent d'assurer le respect des standards internationaux.

De plus elle a obtenu, en 1992 pour la maintenance, en 1996 pour la navigabilité et en 1999 pour les licences des personnels navigants, la reconnaissance des Autorités conjointes de l'Aviation Civile (32 pays). Ces dates correspondent à l'adoption progressive par ces autorités de normes communes que la France a donc su mettre en œuvre.

Agrégat 11 Aviation civile

En 1999, le système français de surveillance de la maintenance a été reconnu par l'administration américaine dans le cadre d'un accord intergouvernemental signé en 1995.

Des démarches " qualité " sont en cours dans les services de la DGAC pour améliorer leur fonctionnement et leur efficacité. Des procédures sont élaborées pour sécuriser ce fonctionnement. Ceci exige un accompagnement en termes de formation des agents, notamment de l'encadrement, ainsi qu'en termes d'outils nouveaux de management (contrôle de gestion RH, évaluation des agents, schémas de formation par métier et par emploi, validation des organisations, etc.).

5. Mieux informer les acteurs du secteur aéronautique

Le SFACT s'engage à mieux informer les usagers de l'évolution de la réglementation. A cette fin, le SFACT utilisera l'ensemble des vecteurs disponibles : Internet, séminaires, conférences, guides d'information et, surtout, il fera évoluer la " lettre de la réglementation " conformément aux attentes des différents acteurs du secteur.

" La lettre de la réglementation " a été instituée en février 1993, dans l'objectif de porter trimestriellement à la connaissance des acteurs du secteur aéronautique, et en l'explicitant, l'actualité réglementaire dans les domaines du contrôle technique et des personnels navigants.

Ainsi, cet outil de communication, en améliorant l'information des intéressés, assure une meilleure compréhension et une plus grande prise en compte des règles relatives à la sécurité aérienne.

Efficacité de la gestion

1. Faire progresser le respect spontané des obligations déclaratives

La taxe de l'aviation civile, à l'instar de la TVA, repose sur un système déclaratif mensuel. L'amélioration du taux de déclarations spontanées par les compagnies aériennes passe nécessairement par une meilleure identification des compagnies assujetties ; ce qui permet d'informer plus largement les redevables sur leurs obligations fiscales et donc de limiter le nombre de contentieux.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

1	Taux de respect spontané des échéances déclaratives en nombre de passagers	89,87%	91%	90,48%	92%	93%	93,50%
1,2	Taux de passagers déclarés au 31/12/N+1	98,32%	97%	97,90%	98,50%	98,50%	98,50%

Notes :

1. Résultats provisoires pour 2003

2. Données métropole et DOM à partir de 2002

2. Améliorer le taux de recouvrement des redevances de navigation aérienne et de la taxe de l'aviation civile

La DGAC vise à renforcer d'une part le suivi des factures de redevances, et, d'autre part, le développement qualitatif et quantitatif des contrôles afin d'améliorer le recouvrement des recettes et d'accroître ainsi sa réactivité face aux défaillances de déclarations et de paiement et accélérer le recouvrement des recettes fiscales du budget annexe.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

	Redevances de navigation aérienne						
	- Taux de recouvrement de la redevance de Route	98,6%	99%	98%	99%	99%	99%
1	- Taux de recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne	94,4%	95%	97,3%	96%	96%	96%
	Taxe de l'aviation civile						
2	- Taux de recouvrement spontané constaté au début N+1	93,33%	94%	96,13%	96,50%	97%	97%
3	- Taux de recouvrement de la prise en charge	93,86%	94%	97,97%	96%	96%	96%

P.L.F. 2005

Agréat 11 Aviation civile

Notes :

1. Déduction faite des débiteurs en faillite.

2. Coefficient de paiement des déclarations : montant de la taxe honorée au titre du mois M, par rapport au montant de la taxe déclarée au titre du mois M.

3. Taux de recouvrement de la prise en charge des recettes assises sur un titre (spontané et redressements).

3. Renforcer les actions de contrôle de la taxe

La DGAC vise un renforcement des actions de contrôles afin d'accélérer le traitement des dossiers des entreprises de transport aérien en défaut vis à vis des taxes.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

1	Nombre de dossiers initialisés au cours de l'exercice	685	500	576	500	500	500
1	Nombre de notifications de redressement adressées au cours de l'exercice	400	300	280	300	300	300

Note :

1. Les valeurs indiquées concernent la métropole et les DOM à partir de 2002 (métropole uniquement pour 2001). Les traitements pour insuffisances de déclarations sont inclus dans les indicateurs.

4. Stabiliser le niveau des taux unitaires et améliorer l'efficacité du système de contrôle du trafic aérien

Pendant des années, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne ont été en constante diminution ce qui a traduit globalement l'effort de productivité des services de la DNA (Direction de la Navigation Aérienne). Conséquence des événements tragiques du 11 septembre 2001, la chute du trafic constatée en 2001 et son impact sur le niveau de trafic en 2002 et 2003 ont motivé la hausse des taux unitaires correspondants. Après une année proche de l'équilibre en 2004, il est prévu pour les trois années consécutives de globalement maintenir les taux unitaires de la redevance de route en euros courants, c'est-à-dire de les baisser en euros constants du niveau de l'inflation.

L'ensemble de la zone Eurocontrol a subi la crise du transport aérien du début du siècle. Cependant, la comparaison du taux unitaire de la redevance de route français avec celui de nos principaux grands voisins européens dont le trafic est également complexe et avec le taux moyen de l'ensemble des pays de la zone Eurocontrol montre l'efficacité du système de contrôle du trafic aérien français malgré une conjoncture défavorable. Dans un contexte de retournement de tendance, il est prévu de maintenir le taux unitaire français en deçà de la moyenne Eurocontrol et de ses voisins comme ceci a déjà été réalisé en 2004.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

1,2	Évolution du taux unitaire de route	+11,3%	7,5%	6,6%	-1%	-1%	0%
	Évolution de taux unitaire de la RSTCA métropole	+5,2%	11,1%	9,4%	2,7%	7,5%	0%
	Écart (en euros) du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire européen moyen	+0,47	<0	-1,67	<0	<0	<0

Notes :

1. Les taux unitaires prévisionnels provisoires de l'exercice 2004 sont fondés sur les hypothèses de progression d'unités de service suivantes :

	2003	2004
Route	3,5%	3,5%
RSTCA	0,2%	3,6%

Agrégat 11 Aviation civile

Ces valeurs prévisionnelles sont données à titre indicatif. Les valeurs définitives seront déterminées en fonction de l'évolution du trafic en 2004 et des prévisions révisées pour 2005.

2. Le tableau indique l'évolution du taux unitaire (en euros) de la redevance de route de la France et de ses principaux voisins. La moyenne Eurocontrol représente le taux unitaire moyen de l'ensemble des 31 Etats composant Eurocontrol.

pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002 **	2003	2004
Belgique	68,39	78,46	75,25	59,82	66,91	85,34	95,23	90,86
Allemagne	72,89	66,81	63,14	60,71	68,03	75,24	92,51	89,54
France	61,89	61,61	59,89	54,60	52,42	58,33	62,19	61,57
Royaume-Uni	75,01	79,52	75,18	81,74	83,73	85,05	84,08	83,31
Suisse	84,87	74,42	72,50	72,03	76,43	84,79	97,55	92,38
Espagne	51,65	48,05	44,49	44,65	49,20	59,41	71,59	71,57
Italie	65,21	65,24	64,95	63,54	56,47	58,16	68,24	68,53
Moyenne Eurocontrol	55,75	54,92	53,30	52,29	54,28	57,86	63,86	62,67

* : Les taux s'entendent pour tous les pays hors taux administratif appliqué par Eurocontrol.

** : Taux moyen sur l'année (hors mécanisme de gel au premier trimestre)

En 2003, le taux unitaire français est en deçà de la moyenne Eurocontrol et affiche une tendance à la hausse nettement moins marquée que celui de ses voisins.

5. Asseoir la gestion aéroportuaire sur une base juridique rénovée

L'État confie la gestion de ses aéroports aux acteurs locaux, essentiellement les chambres de commerce et d'industrie, par le biais de concessions. Un nouveau cahier des charges type a été élaboré en 1997 pour remplacer celui de 1955, en vue de responsabiliser les gestionnaires et de mieux prendre en compte l'évolution des données économiques.

Le processus de renouvellement des actes de gestion des aéroports sur la base du nouveau cahier des charges est poursuivi activement.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

	Nombre de concessions renouvelées avec le nouveau cahier des charges	23	30	37	59	*	*
--	--	----	----	----	----	---	---

Note :

* : Chiffre non significatif dans le cadre des perspectives actuelles de décentralisation.

6. Faciliter la communication interne / externe

La communication moderne, qu'elle soit interne ou externe, passe par la mise en œuvre des techniques de l'Internet.

P.L.F. 2005

Agréгат 11 Aviation civile

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			
1	Taux d'installation: connexions au WEB	22%	38%	42%	54%	70%	70%
	Taux d'installation: messagerie interne/externe	72%	76%	82%	82%	82%	100%

Notes :

1. La cible à atteindre est de 1 poste pour 2 utilisateurs.

7. Assurer aux meilleurs coûts les déplacements professionnels des agents sans dégradation des conditions de déplacement

8. Promouvoir la gestion prévisionnelle du développement aéroportuaire

Une programmation efficace nécessite une vision à long terme de l'avenir des aéroports et la mise en œuvre des documents de planification propres à chaque plate-forme. L'indicateur retenu est le taux d'aéroports disposant de documents de planification à jour.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			
	Taux d'aéroports dotés de documents de planification approuvés	72%	74%	76%	77%	77%	78%

9. Améliorer la gestion du patrimoine aéroportuaire

La DGAC gère un patrimoine important soit en propre, soit par l'intermédiaire de concessions. Une opération est nécessaire afin de valoriser ce patrimoine et de programmer les opérations d'entretien.

A cette fin, les services déconcentrés vont être dotés de logiciels spécifiques en 2003.

10. Assurer un niveau de compétences élevé aux agents de la DGAC

Le respect de l'accord cadre de la fonction publique fixant un nombre minimum de jours de formation par catégorie de personnels est une volonté affirmée de la DGAC en termes de minimum requis. De plus, les spécificités de la DGAC imposent un niveau de formation continue élevé pour faire face aux évolutions rapides et constantes des matériels. Ainsi, l'objectif de la DGAC en matière de formation est de maintenir le niveau de formation permettant à ses agents d'assurer le maintien des compétences nécessaires au bon fonctionnement de la direction : cet effort a été chiffré à 6 jours de formation par agent et par an, toutes catégories confondues.

n o t e s	Indicateurs de résultats						
	Composantes de l'agrégat	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			
	Nombre de jours de formation continue par agent	5,22	6	5,69	6	6	6

11. Suivre et maintenir la parité homme/femme dans la gestion des ressources humaines

Conformément aux règles affichées au plus haut niveau de l'Etat, il est essentiel de veiller au respect de la parité lors des événements de gestion des ressources humaines. Le service des ressources humaines porte, dans ce cadre, une attention particulière au suivi et au maintien de l'écart entre le ratio des candidates retenues et celui des candidats retenus lors des campagnes de mutation.

Agrégat 11 Aviation civile

n o t e s	<i>Indicateurs de résultats</i>						
	<i>Composantes de l'agrégat</i>	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

Indicateur d'écart de parité lors des campagnes de mutation	-1,1%	<5%	-1,11%	<5%	<5%	<5%
---	-------	-----	--------	-----	-----	-----

12. Maintenir l'efficacité des fonctions d'appui.

Les fonctions d'appui (domaines juridique, financier, informatique de gestion, communication, ressources humaines...) sont assurées en grande majorité par les personnels administratifs. Ces tâches se complexifiant, le besoin en personnel administratifs est en accroissement fort.

Le ratio personnel administratif /effectif total permet de mesurer les progrès en terme d'efficacité de gestion réalisée par ces personnels. L'objectif fixé est la stabilisation à la valeur actuelle, dans un contexte de croissance d'activité.

n o t e s	<i>Indicateurs de résultats</i>						
	<i>Composantes de l'agrégat</i>	2002	2003		2004	2005	2007
			Prévision	Résultat			

Ratio nbre emplois administratifs / nbre emplois total	14,7%	14,5%	14,69%	14,5%	14,5%	14,5%
--	-------	-------	--------	-------	-------	-------

13. Informatiser la gestion des ressources humaines

L'efficacité de la gestion des ressources humaines et sa productivité sont en cours d'amélioration notamment par le biais de l'informatisation de processus de gestion ou d'information, actuellement souvent manuels, dispersés, ou reposant sur des procédures non sécurisées, et par l'institution d'une base de données de référence pour l'ensemble des personnels de la DGAC. L'objectif est la mise en exploitation en 2005. Cette informatisation nouvelle s'accompagnera d'une déconcentration et d'un partage de la gestion vers les services locaux.

Echelonnement des paiements résultant des autorisations de programme

P.L.F. 2005

(en milliers d'euros)

	Autorisations de programme		Crédits de paiement		
	En compte au 1er janvier 2004	Demandées pour 2005	En compte au 1er janvier 2004	Demandés pour 2005	
				Services votés	Mesures nouvelles

chapitre

Deuxième section. Opérations en capital

Investissements

82-01	Etudes et équipements	2.315.206	272.967	1.935.659	77.050	105.917
82-02	Subventions d'investissement	32.538	"	28.923	"	"
Totaux pour les dépenses en capital		2.347.744	272.967	1.964.582	77.050	105.917

P.L.F. 2005

(en milliers d'euros)

A ouvrir ultérieurement		Crédits de paiement						
		Echelonnement des crédits de paiement à ouvrir à partir de 2006						
Sur AP antérieures à 2005	Sur AP demandées en 2005	Total	Sur AP antérieures à 2005			Sur AP demandées en 2005		
			2006	2007	2008 et ultérieurement	2006	2007	2008 et ultérieurement
302.497	167.050	469.547	90.000	96.000	116.497	74.000	55.000	38.050
3.615	"	3.615	2.000	1.000	615	"	"	"
306.112	167.050	473.162	92.000	97.000	117.112	74.000	55.000	38.050

Présentation des emplois

Tableau récapitulatif de l'évolution du nombre des emplois

Catégories d'emplois	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005	Différence entre 2005 et 2004
Titulaires	10.741	719	918	10.940	+199
Contractuels	345	"	7	352	+7
Ouvriers	973	23	32	982	+9
Totaux	12.059	742	957	12.274	+215

P.L.F. 2005

Chapitre 64-03 article 20

Emplois	Indices majorés	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005
---------	-----------------	----------------------------	--------------	-----------	------------------------

Chapitre 64-03 Rémunérations des personnels titulaires et contractuels

Article 20 Direction générale

Titulaires

Adjoints d'administration de 1ère classe de l'aviation civile (échelle 5)	271-378	246	"	45	291
Adjoints d'administration de 2ème classe de l'aviation civile (échelle 4)	266-351	591	60	11	542
Adjoints principaux d'administration de l'aviation civile (NEI)	359-393	184	"	10	194
Administrateurs civils	451-782	19	"	3	22
Administrateurs civils hors classe	657-Gr.B	12	"	"	12
Agents des cadres territoriaux	-	41	"	"	41
Assistants d'administration de l'aviation civile de classe exceptionnelle	376-513	54	"	25	79
Assistants d'administration de l'aviation civile de classe normale	290-462	264	40	6	230
Assistants d'administration de l'aviation civile de classe supérieure	351-488	93	"	15	108
Assistants de service social	307-499	11	"	1	12
Assistants de service social principaux	374-533	3	"	"	3
Attachés d'administration de l'aviation civile	348-641	129	"	6	135
Attachés principaux d'administration de 1ère classe de l'aviation civile	705-782	23	"	3	26
Attachés principaux d'administration de 2ème classe de l'aviation civile	433-672	55	12	"	43
Chargé d'études documentaires relevant du ministère de l'équipement	348-641	1	"	"	1
Chefs de service d'administration centrale	Gr.B bis	4	"	"	4
Conseillers d'administration - niveau 1	625-820	"	"	4	4
Conseillers d'administration - niveau 2	625-Gr.A	"	"	34	34
Conseiller d'administration de l'aviation civile	625-820	29	29	"	"
Conseillers techniques de service social des administrations de l'Etat	403-550	2	"	"	2
Dessinateurs chefs de groupe de l'aviation civile (échelle 5)	271-378	2	"	"	2
Directeurs d'administration centrale	Gr.C-Gr.E	4	"	"	4
Directeur de projet	733-Gr.B	1	"	"	1
Directeur du travail (échelon fonctionnel)	Gr.B	1	"	"	1
Directeur général d'administration centrale	Gr.E	1	"	"	1

P.L.F. 2005

Chapitre 64-03 article 20

Emplois	Indices majorés	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005
Infirmiers (es) de classe normale des administrations de l'Etat	307-480	14	3	"	11
Infirmiers (es) de classe supérieure des administrations de l'Etat	410-533	3	"	3	6
Ingénieurs divisionnaires des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat	499-782	3	"	"	3
Inspecteurs généraux de l'aviation civile	820-Gr.C	5	"	"	5
Professeurs agrégés de classe exceptionnelle	657-Gr.B	2	"	"	2
Professeurs agrégés de classe normale	378-820	13	"	3	16
Sous-directeurs d'administration centrale	733-Gr.B	8	"	"	8
Totaux pour les titulaires		1.818	144	169	1.843

Contractuels

Agents contractuels d'entretien - catégorie C (Contrat de droit public)	-	78	"	"	78
Contractuel/Formateur- coordonnateur de 1er niveau	310-493	1	"	"	1
Contractuels/Formateurs- coordonnateurs de 2ème niveau	369-627	6	"	"	6
Médecins contractuels	733-820	12	"	"	12
Médecin-chef contractuel	Gr.A	1	"	"	1
Totaux pour les contractuels		98	"	"	98

Totaux pour l'article 20		1.916	144	169	1.941
---------------------------------	--	--------------	------------	------------	--------------

Article 30 Navigation aérienne

Titulaires

Agents des cadres territoriaux	-	32	"	"	32
Chef de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie	Gr.C-Gr.D	1	"	"	1
Directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses	Gr.B-Gr.D	1	"	"	1
Elèves ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile	320-333	12	"	"	12
Elèves ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne	320	20	"	"	20
Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 4	669-820	"	"	150	150
Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 1	669-Gr.B bis	"	"	4	4
Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 2	669-Gr.B	"	"	20	20

P.L.F. 2005

Chapitre 64-03 article 30

Emplois	Indices majorés	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005
Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 3	669-Gr.A	"	"	75	75
Emplois fonctionnels de l'encadrement - niveau 5	488-627	"	"	45	45
Emplois fonctionnels du bureau d'enquêtes et d'analyses de niveau 1	369-627	3	"	"	3
Emplois fonctionnels du bureau d'enquêtes et d'analyses de niveau 2	474-820	3	"	"	3
Ingénieur de division fonctionnelle	569-Gr.A	10	10	"	"
Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	369-627	301	3	3	301
Ingénieurs des travaux publics de l'Etat	348-618	"	"	2	2
Ingénieurs divisionnaires du contrôle de la navigation aérienne	499-820	2.024	50	"	1.974
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne de classe normale	348-552	820	100	84	804
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne de classe normale	348-552	185	40	34	179
Ingénieurs électroniciens divisionnaires des systèmes de sécurité aérienne	499-820	713	20	40	733
Ingénieurs électroniciens principaux des systèmes de sécurité aérienne	386-589	562	"	"	562
Ingénieurs électroniciens stagiaires des systèmes de la sécurité aérienne	333	24	"	"	24
Ingénieurs élèves du contrôle de la navigation aérienne	320	90	"	"	90
Ingénieurs, ingénieurs en chef et ingénieurs généraux des ponts et chaussées	378-Gr.D	165	41	"	124
Ingénieurs principaux des études et de l'exploitation de l'aviation civile	474-820	503	100	"	403
Ingénieurs principaux du contrôle de la navigation aérienne	386-589	1.584	"	100	1.684
Ingénieurs stagiaires du contrôle de la navigation aérienne	333	60	"	"	60
Responsable de service de groupe 1	733-Gr.B	4	4	"	"
Responsable de service de groupe 2	679-Gr.A	16	16	"	"
Responsable de service de groupe 3	618-820	10	10	"	"
Responsable technique de l'aviation civile	488-589	35	35	"	"
Techniciens supérieurs de classe exceptionnelle des études et de l'exploitation de l'aviation civile	470-539	603	146	"	457
Techniciens supérieurs de classe normale des études et de l'exploitation de l'aviation civile	310-493	579	"	106	685

P.L.F. 2005

Chapitre 64-03 article 30

Emplois	Indices majorés	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005
Techniciens supérieurs de classe principale des études et de l'exploitation de l'aviation civile	402-518	512	"	50	562
Techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (emploi fonctionnel)	458-550	51	"	36	87
Totaux pour les titulaires		8.923	575	749	9.097
Contractuels					
Contractuels du bureau d'enquêtes et d'analyses de haut niveau	474-820	3	"	3	6
Contractuels du bureau d'enquêtes et d'analyses de 1er niveau	310-493	4	"	"	4
Contractuels du bureau d'enquêtes et d'analyses de 2ème niveau	369-627	8	"	2	10
Contractuel du Service de la formation aéronautique et du contrôle technique aéronefs de 1er niveau	310-493	1	"	"	1
Contractuels du Service de la formation aéronautique et du contrôle technique aéronefs de 2ème niveau	369-627	5	"	"	5
Contractuels du Service de la formation aéronautique et du contrôle technique aéronefs de 3ème niveau	474-820	15	"	"	15
Contractuels sûreté de niveau 1	310-539	4	"	"	4
Contractuels sûreté de niveau 2	369-627	4	"	2	6
Totaux pour les contractuels		44	"	7	51
Totaux pour l'article 30		8.967	575	756	9.148

Article 50 Formation aéronautique

Contractuels

Commandants de bord, C9, 1ère classe	-	7	"	"	7
Contrôleurs en vol, C10, 1ère classe	-	19	"	"	19
Contrôleur technique en vol, échelle 15/7	-	1	"	"	1
Ingénieurs instructeurs	-	2	"	"	2
Ingénieurs principaux, échelle 19/1	-	2	"	"	2
Inspecteur principal	-	1	"	"	1
Personnel navigant professionnel de 1ère catégorie	320-451	1	"	"	1
Personnels navigants professionnels de 2ème catégorie	364-513	108	"	"	108
Personnels navigants professionnels de 3ème catégorie	411-581	61	"	"	61

P.L.F. 2005

Chapitre 64-03 article 50

Emplois	Indices majorés	Effectifs au 31-12-2004	Suppressions	Créations	Effectifs pour 2005
Pilote, mécanicien, C9, 1ère classe	-	1	"	"	1
Totaux pour les contractuels		203	"	"	203

Ouvriers

Agent qualifié	-	1	"	"	1
Contremaîtres	-	2	"	"	2
Ouvriers professionnels (contractuels)	-	5	"	"	5
Totaux pour les ouvriers		8	"	"	8
Totaux pour l'article 50		211	"	"	211

Totaux pour le chapitre 64-03	11.094	719	925	11.300
--------------------------------------	---------------	------------	------------	---------------

Chapitre 64-04 Rémunérations des personnels ouvriers et rétributions diverses**Article 20 Personnel ouvrier****Ouvriers**

Ouvriers de la convention collective	-	72	"	"	72
Ouvriers du métal hors catégorie	-	30	"	"	30
Ouvriers du métal hors catégorie A	-	145	"	5	150
Ouvriers du métal hors catégorie B	-	48	"	18	66
Ouvriers du métal hors catégorie C	-	22	"	"	22
Ouvriers professionnels	-	648	23	9	634
Totaux pour les ouvriers		965	23	32	974
Totaux pour l'article 20		965	23	32	974

Totaux pour le chapitre 64-04	965	23	32	974
--------------------------------------	------------	-----------	-----------	------------

Effectifs totaux	12.059	742	957	12.274
-------------------------	---------------	------------	------------	---------------