



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2026

Budget annexe
Mission ministérielle

Contrôle et exploitation
aériens

2026



Note explicative

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 51-6° de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF). Conformément aux dispositions de la loi organique, ce document développe l'ensemble des moyens regroupés au sein d'un budget annexe, qui constitue également une mission (article 18 de la LOLF) et comporte donc plusieurs programmes faisant chacun l'objet d'un projet annuel de performances.

Cette annexe contient le **tableau de présentation budgétaire du budget annexe** qui présente son budget en deux sections (article 18-II de la LOLF). Ensuite, elle justifie l'évaluation des **recettes**.

Elle récapitule les **crédits (y compris les fonds de concours et attributions de produits attendus) et les emplois demandés pour 2026** en les détaillant par programme et par action. Elle inclut une **présentation de la programmation pluriannuelle des crédits, de leur évolution et des principales réformes sur la période 2018-2022**.

Chaque programme constitutif de la mission est ensuite détaillé. Les parties relatives aux programmes comprennent les éléments suivants :

La présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées

Les crédits, constitués d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP), sont détaillés selon la nomenclature par destination (programmes et actions) et par nature de dépense (titre et catégorie). L'évaluation des fonds de concours et attributions de produits attendus en 2026 est précisée.

Le cas échéant, les dépenses fiscales rattachées au programme sont indiquées ainsi que leur évaluation (qui figure également dans le tome 2 de l'annexe « Voies et moyens »).

Le projet annuel de performances qui regroupe :

- la présentation stratégique du programme ;
- la présentation des objectifs et des indicateurs de performance ;
- la justification au premier euro des crédits qui développe le contenu physique et financier du programme ainsi que les déterminants de la dépense et présente un échéancier des crédits de paiement associés aux autorisations d'engagement ;
- une présentation des principaux opérateurs et de leurs emplois (le cas échéant).

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement.

Les emplois sont exprimés en équivalents temps plein travaillé (ETPT). On distingue les effectifs physiques qui correspondent aux agents rémunérés, quelle que soit leur quotité de travail et les ETPT (équivalents temps plein travaillé) correspondant aux effectifs physiques pondérés par la quotité de travail des agents. À titre d'exemple, un agent titulaire dont la quotité de travail est de 80 % sur toute l'année, correspond à 0,8 ETPT ou encore, un agent en CDD de 3 mois, travaillant à temps partiel à 80 % correspond à 0,8 x 3/12 ETPT.

Sommaire

MISSION : Contrôle et exploitation aériens	7
Présentation stratégique de la mission	8
Présentation budgétaire	11
Évaluation des recettes d'activité	12
Récapitulation des crédits et des emplois	15
 PROGRAMME 613 : Soutien aux prestations de l'aviation civile	 19
Présentation stratégique du projet annuel de performances	20
Objectifs et indicateurs de performance	23
1 – Égalité entre les femmes et les hommes	23
2 – Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe	24
3 – S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe	24
4 – Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques	25
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	27
Justification au premier euro	30
<i>Éléments transversaux au programme</i>	30
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	37
<i>Justification par action</i>	38
01 – Ressources humaines et management	38
02 – Logistique	38
03 – Affaires financières	39
04 – Formation aéronautique	40
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	41
Opérateurs	43
<i>ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile</i>	43
 PROGRAMME 612 : Navigation aérienne	 47
Présentation stratégique du projet annuel de performances	48
Objectifs et indicateurs de performance	52
1 – Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne	52
2 – Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien	53
3 – Améliorer la ponctualité des vols	54
4 – Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne	55
5 – Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances	56
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	58
Justification au premier euro	61
<i>Éléments transversaux au programme</i>	61
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	62
<i>Justification par action</i>	87
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	87
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	90
 PROGRAMME 614 : Transports aériens, surveillance et certification	 93
Présentation stratégique du projet annuel de performances	94
Objectifs et indicateurs de performance	97
1 – Contribuer à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile	97
2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien	100
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	103

Justification au premier euro	107
<i>Éléments transversaux au programme</i>	107
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	108
<i>Justification par action</i>	109
01 – Développement durable et régulation	109
02 – Surveillance et certification	110
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	113

MISSION

Contrôle et exploitation aériens

Présentation stratégique de la mission

■ PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est la direction d'administration centrale chargée de mettre en œuvre la politique publique du transport aérien. À travers le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA), elle est garante de la sûreté et de la sécurité du transport aérien français et des équilibres entre son développement et les objectifs de la transition écologique et énergétique. Elle est à la fois une autorité réglementaire, un pôle de surveillance de la sécurité, un prestataire de services de navigation aérienne et de formation, et un partenaire des acteurs aéronautiques.

Le projet de budget 2026 s'inscrit dans un contexte de croissance du trafic aérien. Il vise donc à permettre des gains en termes de performance opérationnelle et à assurer la modernisation des infrastructures, tout en garantissant la transition écologique de l'aviation civile et en favorisant l'innovation et la bonne santé économique du secteur aérien. En outre, il vise également à maintenir la trajectoire de désendettement du BACEA.

1. Poursuivre la transition écologique de l'aviation civile et lui assurer les conditions d'un développement durable

L'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 constitue le socle stratégique de l'action publique en matière d'aviation civile. Cette ambition se décline sur plusieurs fronts, articulant engagements internationaux, structuration industrielle, innovation technologique et transformation des pratiques opérationnelles.

- Vers une aviation neutre en carbone à l'horizon 2050

Sur le plan international, la France entend jouer un rôle moteur dans les instances de régulation, en particulier au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Elle y défendra l'adoption de normes environnementales ambitieuses, tout en veillant à leur transposition cohérente dans le droit national et à leur alignement avec les objectifs européens, notamment ceux du paquet législatif *Fit for 55*. La régulation du marché, la fiscalité du kérosène et la prévention des distorsions de concurrence figureront parmi les points de vigilance majeurs.

En parallèle, un travail de fond sera engagé pour structurer une filière nationale de carburants d'aviation durables. Ce chantier s'appuiera sur des actions concrètes visant à stimuler l'innovation et à favoriser l'émergence de solutions industrielles compétitives. La sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux sera également renforcée.

- Optimisation des trajectoires de vol

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) contribuera activement à l'amélioration de la performance environnementale des vols. Elle poursuivra la mise en œuvre du dispositif « *Free Route* », dont la généralisation sur l'ensemble du territoire est prévue d'ici 2027. Ce dispositif permettra aux compagnies aériennes d'optimiser leurs trajectoires de vol, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la DSNA développera les descentes continues en phase d'approche et d'atterrissage, dans le cadre des projets « *PBN to ILS* ». Ces procédures visent à limiter les nuisances sonores pour les riverains et à réduire la consommation de carburant sur les phases critiques du vol. Un suivi spécifique sera mis en place pour capitaliser sur les retours d'expérience, notamment en région parisienne, et accompagner le déploiement progressif de ces pratiques.

- Réduction de l'empreinte énergétique des infrastructures

Sur le volet énergétique, le plan de transformation « Infrastructures bas carbone » porté par la DSNA vise la rénovation des bâtiments, l'amélioration des systèmes énergétiques des sites distants et le développement d'outils de suivi. L'objectif est une réduction d'au moins 15 % des consommations énergétiques totales d'ici 2030, accompagnée d'une baisse des coûts de fonctionnement estimée à 5 millions d'euros par an.

Enfin, en 2026, le Service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) poursuivra son plan visant à générer des économies d'énergie. Il poursuivra également son engagement dans les transformations interministérielles portées par la direction de l'immobilier de l'État et la DGAFP. Cela inclut le déploiement d'une programmation pluriannuelle pour le déploiement du photovoltaïque, des projets de végétalisation, et le développement des filières du recyclage, du réemploi et de la construction hors site.

2. Le BACEA dans un contexte de hausse du trafic aérien permettant de maintenir la trajectoire de désendettement

- Une hausse des dépenses d'investissement pour gagner en performance opérationnelle

Cette priorité vise à répondre aux enjeux de modernisation, et de rationalisation des coûts, pour ainsi gagner en performance opérationnelle et en résilience et répondre aux nouveaux enjeux notamment en matière de navigation aérienne.

Dans un contexte de profonde mutation pour le secteur aérien, marqué par des réponses à apporter au défi de la transition écologique, la DSNA a besoin de simplifier, harmoniser et standardiser les systèmes et infrastructures afin de rationaliser les coûts, faciliter la gestion et l'évolution des systèmes, et être en mesure d'intégrer mais aussi d'influencer les plans d'actions industriels tout en maîtrisant son infrastructure technique.

Dans ce cadre, l'année 2026 s'inscrit dans la continuité des engagements pris en matière de modernisation et d'harmonisation des systèmes techniques de la navigation aérienne. Elle sera notamment consacrée :

- à la poursuite du processus de convergence des centres en route vers une version homogène du système 4-FLIGHT ;
- à la continuation des opérations de modernisation des systèmes de contrôle aérien des tours de la région parisienne ;
- au démarrage de la première phase de rénovation des principales tours de contrôle en province ;
- à la poursuite des travaux engagés dans les territoires ultramarins, en particulier dans le cadre du projet SEAFLIGHT, visant à renforcer les capacités des organismes locaux de contrôle aérien ;
- à la rationalisation et à l'évolution des systèmes de communication ;
- ainsi qu'à la consolidation des travaux initiés en 2025 relatifs à la centralisation des systèmes techniques et à l'optimisation de leur exploitation.

- La trajectoire de désendettement en lien avec la progression du trafic aérien

La DGAC supporte la charge du remboursement de la dette contractée par le BACEA durant la crise sanitaire : remboursement du capital et charges financières associées. L'encours prévisionnel de dette devrait s'établir à hauteur de 1 339 M€ au 31 décembre 2026, pour une prévision de 1 669 M€ à la fin 2025, soit un désendettement de 330 M€ par rapport à 2024. Le niveau de dette est en diminution sous l'effet d'une reprise du trafic plus importante qu'initialement prévu, couplée à la mise en œuvre des mécanismes européens de régulation tarifaire des redevances de navigation aérienne ainsi qu'à la maîtrise des dépenses. Ces éléments permettent à la DGAC de mener la trajectoire de désendettement qui a vocation à se poursuivre de manière pluriannuelle, confortant ainsi la soutenabilité du modèle financier du BACEA.

- La mise en œuvre d'un schéma d'emploi positif pour faire face à la vague de départs à la retraite des contrôleurs et le financement du protocole social 2023-2027

Le schéma d'emplois permettra d'assurer le recrutement d'ingénieurs du contrôle aérien (ICNA) qui seront qualifiés 5 ans plus tard et permettront de faire face à la vague massive de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie. Des efforts soutenus sont ainsi déployés sur les autres corps afin de préserver la trajectoire globale des effectifs. Le schéma d'emplois privilégiera également le maintien des ressources expertes nécessaires pour faire face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de modernisation technologique et de transition écologique.

3. Accompagner la poursuite de la transformation du transport aérien en lien avec les acteurs du secteur et continuer à faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien

- Le renforcement de la contribution économique du secteur aérien

Dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, la défense du pavillon français reposera sur une stratégie diplomatique active dans la négociation des droits de trafic, la promotion de clauses sociales et environnementales ambitieuses et l'accompagnement des compagnies fragilisées. Pour accompagner les

investissements nécessaires à la transition écologique, les mécanismes de régulation économique des aéroports seront adaptés.

L’innovation constituera un levier fondamental de transformation. Une vigilance particulière sera portée à l’évolution du cadre réglementaire européen, notamment dans le cadre du programme « Ciel unique 2+ ». Le soutien au hub d’innovation d’Eurocontrol et le pilotage de l’Agence de l’innovation dans les transports permettront d’impulser une dynamique d’expérimentation et de modernisation, en particulier dans les domaines émergents tels que les nouvelles mobilités aériennes ou l’intégration des drones dans l’espace aérien.

• Faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien

Face à l’émergence de nouvelles menaces et à l’instabilité géopolitique, l’évaluation des risques et la réactivité opérationnelle seront plus que jamais essentielles. L’attention sera portée à la prévention des nouvelles menaces identifiées récemment, à l’analyse des risques liés au survol des zones de conflit, et à l’anticipation des évolutions réglementaires européennes en matière de sûreté technologique.

La DSAC, poursuivra en 2026 l’animation du Programme de Sécurité de l’État dans le cadre du nouveau plan « Horizon 2028 », prévu sur la période 2024-2028 et fixe les priorités d’action pour l’amélioration de la sécurité. Elle continuera la mise en œuvre des approches de la surveillance fondées sur l’analyse des risques, et non plus la seule vérification de conformité réglementaire.

Plus largement, la DSAC et la DTA continueront à porter la voix et à conforter la place de la France dans les instances européennes et internationales. Le suivi des travaux de l’OACI dans un contexte post 42^e Assemblée sera également l’occasion de défendre les intérêts français et européens.

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE LA MISSION

OBJECTIF 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne (P612)

OBJECTIF 2 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien (P614)

Indicateur 2.1 : **Respect de la réglementation environnementale (P614)**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d’émissions sonores	%	>=92,5	93,1	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

Présentation budgétaire

(en millions d'euros)

Activité courante			
Dépenses par titre (crédits de paiement prévus)		Recettes	
Dépenses de personnel (T2)	1 441,77	Redevances de route	1 866,56
dont personnels en activité	1 094,55	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	264,27
dont pensions	347,22	Redevance océanique et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne en outre-mer	47,70
Dépenses de fonctionnement (T3)	693,32	Redevances de surveillance et de certification	30,00
Charges de la dette de l'État (T4)	12,20	Tarif de l'aviation civile (part de la taxe sur le transport aérien de marchandises et de la taxe sur le transport aérien de passagers)	545,46
Dépenses d'investissement (T5)	276,57	Tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers	
Dépenses d'intervention (T6)	1,68	Contribution Bâle-Mulhouse	9,56
Dépenses d'opérations financières (T7)		Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	7,01
		Recettes diverses	3,50
		Produit de cession d'actif	
Total des dépenses (A)	2 425,54	Total des recettes (B)	2 774,07
		Solde budgétaire 2026 reporté au PLF (B-A)	+348,53
Financement de l'activité			
Emplois		Ressources	
Remboursement d'emprunt	330,66	Nouvel emprunt	
		Autre ressource de financement	
Total des emplois (C)	330,66	Total des ressources (D)	
		Solde financier (B+D-A-C)	+17,87
Trésorerie et dette			
Trésorerie		Dette	
		Encours de dette au 31/12/2025 (E)	1 669,16
		Flux résultant du financement en 2026 (F=D-C)	-330,66
		Plafond de dette autorisé au 31/12/2026 (G=E+F)	1 338,50
Trésorerie prévue au 31/12/2026 (H)	313,67	Dette nette au 31/12/2026 (G-H)	1 024,84

Évaluation des recettes d'activité

Recettes	2025	2026	Écart 2026 / 2025	2027	2028
Redevances de route	1 741 033 840	1 866 561 929	+7,21 %	1 828 375 328	1 830 129 020
Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	273 116 182	264 271 624	-3,24 %	260 402 639	263 682 999
Redevance océanique et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne en outre-mer	46 700 000	47 700 000	+2,14 %	48 600 000	49 600 000
Redevances de surveillance et de certification	28 850 000	30 000 000	+3,99 %	30 500 000	30 500 000
Tarif de l'aviation civile (part de la taxe sur le transport aérien de marchandises et de la taxe sur le transport aérien de passagers)	545 790 968	545 458 427	-0,06 %	570 663 854	587 724 232
Tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers					
Contribution Bâle-Mulhouse	9 057 935	9 561 675	+5,56 %	10 092 799	10 092 799
Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	6 376 512	7 013 134	+9,98 %	7 649 756	7 649 756
Recettes diverses	3 500 000	3 500 000		3 500 000	3 500 000
Produit de cession d'actif	2 000 000		-100,00 %		
Total des recettes d'activité	2 656 425 437	2 774 066 789	+4,43 %	2 759 784 376	2 782 878 806

ÉVALUATION DES RECETTES

La mission « Contrôle et exploitation aériens » retrace dans le cadre d'un budget annexe les activités de production de biens ou de prestations de services de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC). Le BACEA est présenté à l'équilibre ; ses dépenses sont financées principalement par les recettes tirées de l'activité des services et, le cas échéant, par la variation de son endettement.

Les recettes sont constituées des redevances de navigation aérienne, des redevances de surveillance et de certification, du tarif de l'aviation civile (présent au sein de la taxe sur le transport aérien de passagers et de la taxe sur le transport aérien de marchandises créées à la suite de la réforme du Code des impositions sur les biens et services et issues de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021).

Le produit des taxes et des redevances de la DGAC est prévu à hauteur de 2 774,1 M€ dans le PLF pour 2026, soit une augmentation de 4,4 % (+118 M€) par rapport à la LFI pour 2025. Ces prévisions de recettes devraient permettre d'éviter un recours à l'emprunt en 2026. Toutefois, par prudence, une autorisation d'emprunt de 30 M€ est inscrite dans le PLF afin de palier un éventuel aléa sur les recettes.

Le PLF pour 2026 repose sur l'hypothèse d'un niveau de trafic global légèrement supérieur à l'année de référence 2019 tout comme cela devrait être le cas pour 2025 (102 %).

REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Le code des transports prévoit, dans sa partie VI, la perception par la DSN de quatre redevances de navigation aérienne financées par les usagers de l'espace aérien, soit en quasi-totalité par les compagnies aériennes :

- La redevance de route (RR) qui rémunère l'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'État dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage ;
- La redevance pour services terminaux de circulation aérienne métropole (RSTCA-M) qui rémunère l'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'État à l'arrivée et au départ des aéroports métropolitains dont l'activité dépasse un certain seuil ;

- La redevance océanique (ROC) qui rémunère l'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'État dans l'espace aérien outre-mer confié à la France par l'Organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un État tiers ;
- La redevance pour services terminaux de circulation aérienne outre-mer (RSTCA-OM) qui rémunère l'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'État à l'arrivée et au départ des aéroports d'outre-mer dont l'activité dépasse un certain seuil.

Le service de contrôle de la circulation aérienne, principale activité de la navigation aérienne, est mesuré par deux déterminants :

- Le trafic exprimé en nombre de vols contrôlés (IFR) ;
- Les unités de services (UDS). L'UDS est l'unité de facturation du service rendu aux usagers.

L'UDS est fonction de la distance parcourue par l'aéronef ainsi que de sa masse maximale au décollage. Les UDS sont fortement sensibles à la conjoncture économique mondiale et nationale.

Depuis 2025, les redevances de navigation aérienne sont encadrées au niveau européen par la 4^e période de performance (RP4) prévue par le Ciel unique européen (de 2025 à 2029).

L'exécution 2024 confirmée par la dynamique de trafic observée en 2025 pour l'en-route conduit à prendre en charge dès 2025 le niveau de trafic prévu initialement pour 2026 (23 601 000 UDS actualisées en 2025 contre 23 499 000 UDS prévues en 2026 au plan de performance) ; et de la même manière, dès 2026 le trafic initialement prévu en 2027 dans le plan de performance (24 178 000 UDS actualisées en 2026 contre 24 128 000 UDS en 2027 au plan de performance). Pour 2026, cette dynamique conduit à un montant de redevances estimé à 1 866,6 M€ pour l'en-route.

Cette dynamique de croissance annuelle, qui devrait se poursuivre sur l'ensemble de la période de performance (jusqu'en 2029) va impliquer pour la DSNA de pouvoir assurer la prise en charge de cette augmentation de trafic plus rapidement que prévu, nécessitant de fait, de mobiliser l'ensemble des ressources nécessaires (RH, investissement, exploitation : avec un impératif de mise en service rapide).

Pour la zone 1 (Paris), le trafic diminue en moyenne de 3 % sur l'ensemble de la RP4, par rapport aux prévisions de trafic inscrites dans le plan de performance. Pour l'année 2026, la baisse se traduit par -2,8 % d'évolution de trafic.

Pour la zone 2 (aéroports régionaux) les prévisions actualisées conduisent à une baisse annuelle moyenne de -3,3 % par rapport au plan de performance. Les modifications de prévisions témoignent d'une évolution structurelle de cette zone, le niveau de trafic d'avant-Covid étant ici prévu à un retour en 2030. La DSNA a fait en sorte d'anticiper cette restructuration dans le cadre du plan de performance, au travers du financement de coûts dédiés à certaines mesures de rationalisation (regroupement d'approches notamment). Ces prévisions conduisent à un montant estimé à hauteur de 264,3 M€ en 2026.

REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

Les activités de surveillance et de certification dans les domaines de la sûreté et de la sécurité correspondent à la surveillance des acteurs de l'aviation civile, à la délivrance d'agréments et d'autorisations, de licences ou de certificats nécessaires aux opérateurs. Elles concernent les constructeurs, les ateliers d'entretien, les compagnies aériennes et les exploitants, les aéroports, les personnels (personnels navigants, mécaniciens), les organismes de sûreté et les opérateurs de navigation aérienne.

Ces activités sont portées principalement par la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) qui intervient en métropole, dans la zone Antilles-Guyane et dans l'océan Indien et également par le service technique de l'Aviation civile (STAC) qui apporte son expertise dans le secteur de contrôle technique. Les autres services d'outre-mer (DAC Nouvelle-Calédonie et SEAC Polynésie Française) interviennent aussi, sous le pilotage de l'échelon central de la DSAC, pour ces mêmes activités sur leurs zones d'intervention respectives.

Le financement de ces prestations est réalisé à partir de redevances pour services rendus prévues aux articles L. 611-5 et R. 611-3 et suivants du code de l'aviation civile. L'arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile fixe les tarifs applicables pour chacune des redevances.

Les redevances de surveillance et de certification sont prévues en PLF pour 2026 à hauteur de 30 M€, soit une augmentation de +4 % par rapport à la LFI pour 2025.

LE TARIF DE L'AVIATION CIVILE ET LA CONTRIBUTION APPLICABLE À L'AÉROPORT « BÂLE-MULHOUSE »

Le tarif de l'aviation civile

Les recettes issues du tarif de l'aviation civile (TAC) resteraient stables et s'établiraient à 545,5 M€ en 2026.

La contribution applicable à l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Le statut particulier de cet aéroport franco-suisse précise qu'il est exempt du tarif de l'aviation civile. Cependant afin de couvrir les coûts des missions d'intérêt général supportés par l'administration française de l'aviation civile, un dispositif de compensation, se rapportant au trafic opéré a été mis en place. Il consiste en la perception d'une contribution dont le mode de calcul est similaire au tarif de l'aviation civile. La contribution est estimée à 9,6 M€ (+0,5 M€) en 2026.

Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers

La DGAC est chargée de l'établissement de l'assiette, du recouvrement et du contrôle du tarif de solidarité sur les billets d'avion (TS), du tarif de sûreté-sécurité (T2S) et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Depuis le 1^{er} janvier 2013, le BACEA perçoit un prélèvement pour frais de gestion, d'assiette et de recouvrement, correspondant à 0,5 % des produits du TS, du T2S et de la TNSA. Le montant de ces frais de gestion est estimé à 7 M€ en 2026.

LES AUTRES RECETTES

Les autres recettes du BACEA recouvrent pour 2025 les diverses recettes de la section des opérations courantes (environ 4 M€).

Récapitulation des crédits et des emplois

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION POUR 2025 ET 2026

Programme / Action / Sous-action LFI 2025 PLF 2026	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 703 888 993 1 692 234 320	-0,68 %	390 000 1 155 000	1 623 913 096 1 677 484 442	+3,30 %	390 000 1 155 000
01 – Ressources humaines et management	1 411 736 433 1 460 131 912	+3,43 %	190 000 190 000	1 413 116 593 1 461 512 072	+3,42 %	190 000 190 000
02 – Logistique	98 014 478 111 114 478	+13,37 %	200 000 965 000	86 122 917 85 923 144	-0,23 %	200 000 965 000
03 – Affaires financières	14 934 343 12 204 465	-18,28 %		14 934 343 12 204 465	-18,28 %	
04 – Formation aéronautique	179 203 739 108 783 465	-39,30 %		109 739 243 117 844 761	+7,39 %	
612 – Navigation aérienne	607 568 723 804 423 267	+32,40 %	10 000 000 36 000 000	658 992 759 700 537 903	+6,30 %	10 000 000 36 000 000
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	272 300 132 287 755 420	+5,68 %	5 900 000 5 400 000	272 230 168 287 755 419	+5,70 %	1 500 000 5 400 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	335 268 591 516 667 847	+54,11 %	4 100 000 30 600 000	386 762 591 412 782 484	+6,73 %	8 500 000 30 600 000
614 – Transports aériens, surveillance et certification	45 734 910 48 878 704	+6,87 %	8 929 384 8 268 479	47 271 146 47 513 947	+0,51 %	8 929 384 8 268 479
01 – Développement durable et régulation	18 378 756 17 958 756	-2,29 %	1 959 384 100 000	18 498 772 18 078 772	-2,27 %	1 959 384 100 000
02 – Surveillance et certification	23 554 605 26 949 255	+14,41 %	6 900 000 7 940 000	25 061 230 25 555 880	+1,97 %	6 900 000 7 940 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 801 549 3 970 693	+4,45 %	70 000 228 479	3 711 144 3 879 295	+4,53 %	70 000 228 479
Totaux	2 357 192 626 2 545 536 291	+7,99 %	19 319 384 45 423 479	2 330 177 001 2 425 536 292	+4,09 %	19 319 384 45 423 479

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE POUR 2025, 2026, 2027 ET 2028

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
	LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028					
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 703 888 993 1 692 234 320 1 693 945 283 1 704 968 581	-0,68 % +0,10 % +0,65 %	390 000 1 155 000	1 623 913 096 1 677 484 442 1 708 502 292 1 732 850 709	+3,30 % +1,85 % +1,43 %	390 000 1 155 000
Titre 2 – Dépenses de personnel	1 393 686 682 1 441 767 161 1 481 272 922 1 499 426 785	+3,45 % +2,74 % +1,23 %		1 393 686 682 1 441 767 161 1 481 272 922 1 499 426 785	+3,45 % +2,74 % +1,23 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	166 444 744 169 628 209 170 807 319 163 668 209	+1,91 % +0,70 % -4,18 %	390 000 1 155 000	166 733 342 166 566 921 171 216 396 166 906 807	-0,10 % +2,79 % -2,52 %	390 000 1 155 000
Titre 4 – Charges de la dette de l'État	14 934 343 12 204 465 9 921 019 8 821 656	-18,28 % -18,71 % -11,08 %		14 934 343 12 204 465 9 921 019 8 821 656	-18,28 % -18,71 % -11,08 %	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	128 678 224 68 489 485 31 799 023 32 906 931	-46,77 % -53,57 % +3,48 %		48 413 729 56 800 895 45 946 955 57 550 461	+17,32 % -19,11 % +25,25 %	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000			145 000 145 000 145 000 145 000		
612 – Navigation aérienne	607 568 723 804 423 267 695 041 593 657 748 806	+32,40 % -13,60 % -5,37 %	10 000 000 36 000 000	658 992 759 700 537 903 777 769 092 766 849 557	+6,30 % +11,02 % -1,40 %	10 000 000 36 000 000
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	446 086 132 502 920 420 509 977 843 546 526 556	+12,74 % +1,40 % +7,17 %	5 900 000 23 350 000	459 048 418 491 310 669 519 689 592 536 207 182	+7,03 % +5,78 % +3,18 %	5 900 000 23 350 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	161 446 591 301 466 847 185 027 750 111 186 250	+86,73 % -38,62 % -39,91 %	4 100 000 12 650 000	199 908 341 209 191 234 258 043 500 230 606 375	+4,64 % +23,35 % -10,63 %	4 100 000 12 650 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	36 000 36 000 36 000 36 000			36 000 36 000 36 000 36 000		
614 – Transports aériens, surveillance et certification	45 734 910 48 878 704 49 332 936 47 189 910	+6,87 % +0,93 % -4,34 %	8 929 384 8 268 479 7 300 000 7 460 000	47 271 146 47 513 947 48 489 172 51 286 146	+0,51 % +2,05 % +5,77 %	8 929 384 8 268 479 7 300 000 7 460 000
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	33 392 785 35 356 929 36 357 785 36 357 785	+5,88 % +2,83 %	8 879 384 8 228 479 7 300 000 7 300 000	33 477 721 35 440 872 36 442 722 36 442 722	+5,86 % +2,83 %	8 879 384 8 228 479 7 300 000 7 300 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	8 092 125 12 021 775 11 725 151 10 832 125	+48,56 % -2,47 % -7,62 %	50 000 40 000 160 000	9 543 425 10 573 075 10 796 450 14 843 424	+10,79 % +2,11 % +37,48 %	50 000 40 000 160 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	4 250 000 1 500 000 1 250 000	-64,71 % -16,67 % -100,00 %		4 250 000 1 500 000 1 250 000	-64,71 % -16,67 % -100,00 %	
Totaux	2 357 192 626 2 545 536 291	+7,99 %	19 319 384 45 423 479	2 330 177 001 2 425 536 292	+4,09 %	19 319 384 45 423 479

Programme / Titre LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
	2 438 319 812	-4,21 %	7 300 000	2 534 760 556	+4,50 %	7 300 000
	2 409 907 297	-1,17 %	7 460 000	2 550 986 412	+0,64 %	7 460 000

RÉCAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	LFI 2025					PLF 2026				
	ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	Total			sous plafond	hors plafond	Total
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	10 520		789	140	929	10 561		782	140	922
612 – Navigation aérienne										
614 – Transports aériens, surveillance et certification										
Total	10 520		789	140	929	10 561		782	140	922

PROGRAMME 613

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Aline PILLAN

Secrétaire générale de la direction générale de l'aviation civile

Responsable du programme n° 613 : Soutien aux prestations de l'aviation civile

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » exerce, au bénéfice des programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens », une gestion mutualisée de différentes prestations notamment dans les domaines des ressources humaines, des finances, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Il porte ainsi les actions transversales liées aux moyens et ressources supports mis à disposition des services et des agents de la DGAC.

Les crédits du programme 613 sont stables en autorisation d'engagement et progressent de +3,3 % en crédit de paiement entre la LFI pour 2025 et le PLF 2026 sous l'effet :

- de la poursuite de la mise en œuvre du protocole social porteur de réformes structurelles pour la DGAC, de la hausse du taux de contribution au CAS pensions, et de recrutements en augmentation de contrôleurs aériens pour anticiper une vague de départs à la retraite dans les années à venir ;
- d'investissements régaliens générant des économies d'énergie : opérations immobilières bas carbone pour le compte de la gendarmerie des transports aériens (GTA) et renouvellement de la flotte d'avions de l'ENAC ;
- de la modernisation des infrastructures informatiques afin de prendre en compte la menace cyber.

Dans ce contexte, la priorité de l'année 2026 sera de poursuivre le désendettement initié en 2023.

1. Une trajectoire de désendettement

La DGAC supporte la charge du remboursement de la dette contractée par le BACEA durant la crise sanitaire : remboursement du capital et charges financières associées. L'encours prévisionnel de dette devrait s'établir à hauteur de 1 339 M€ au 31 décembre 2026, pour une prévision de 1 669 M€ à la fin 2025, soit un désendettement de 330 M€. Le niveau de dette est en recul sous l'effet d'une reprise du trafic plus importante qu'initialement prévu, couplée à la mise en œuvre des mécanismes européens de régulation tarifaire des redevances de navigation aérienne ainsi qu'à la maîtrise des dépenses des services. Ces éléments permettent à la DGAC de dessiner une trajectoire de désendettement qui a vocation à se poursuivre de manière pluriannuelle, ce qui conforte la soutenabilité du modèle financier du BACEA.

2. Masse salariale et schéma d'emploi

Le schéma d'emplois permettra d'assurer le recrutement d'ingénieurs du contrôle aérien (ICNA) qui seront qualifiés 5 ans plus tard et permettront de faire face à la vague de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie. Il privilégiera également le maintien des ressources expertes nécessaires pour faire face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de modernisation technologique et de transition écologique.

3. Ingénierie aéroportuaire

En 2026, le Service national d'Ingénierie aéroportuaire (SNIA), en qualité d'opérateur immobilier, poursuivra la mise en œuvre de la stratégie immobilière de la DGAC. Cette stratégie présente plusieurs volets : contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050, améliorer la qualité de l'offre de service immobilier à la hauteur de l'engagement attendu et des attentes légitimes de chaque agent au sein de la DGAC, et participer à la réduction de l'endettement du BACEA par la réduction de la facture immobilière.

Le SNIA poursuivra en 2026 son engagement dans les transformations interministérielles, portées par la direction de l'immobilier de l'État et la DGAFP, en particulier par la poursuite de son programme de nouveaux espaces de travail, levier important d'atteinte des cibles de réduction de surfaces tertiaires, une programmation pluriannuelle

du déploiement du photovoltaïque et des projets de végétalisation, et son engagement en partenariat avec d'autres maîtres d'ouvrages publics au développement des filières du recyclage, du réemploi et de la construction hors site. Il poursuivra la transition numérique, au service de la transition énergétique, de la modernisation du service public et d'une gestion plus collaborative et efficiente notamment de l'exploitation maintenance du patrimoine immobilier, source importante de gains

En 2026, le SNIA s'engagera dans des opérations structurantes qui permettront des économies d'énergie et de limiter des dépenses de fonctionnement récurrentes (prises à bail, entretien des logements). De plus, des réflexions seront menées en étroite concertation avec la GTA pour évaluer les évolutions de l'organisation du soutien apporté par la DGAC, en particulier en matière de gestion du parc de logement, y compris le recours à certaines externalisations de missions lorsque cela sera nécessaire et pertinent.

Enfin, le SNIA, recherchera des gains de performance selon trois priorités : d'abord en termes de sécurité juridique des achats ; ensuite en termes de simplification et de massification des achats notamment via des accords-cadres nationaux ou régionaux ; enfin en termes d'utilisation de tout l'éventail de la boîte à outil contractuelle en déployant une stratégie adaptée à chaque opération, validée dans des cas d'affaires. Les premiers accords-cadres seront disponibles au cours de l'année 2026.

4. Systèmes d'information

En 2026, la direction du numérique (DNUM) poursuivra ses actions afin d'accompagner l'évolution des systèmes d'information et les usages du numérique de la DGAC dans le cadre de son schéma directeur et d'une approche tournée vers la qualité du service rendu.

La DNUM mettra notamment l'accent sur le renforcement de la sécurité informatique, les projets de dématérialisation et la modernisation des outils bureautiques et collaboratifs.

5. Dispositif Services Publics Écoresponsables (SPE) de la DGAC

La DGAC a mis en place en 2022 une équipe projet regroupant toutes les directions et services afin de déployer le dispositif interministériel SPE lancé par la circulaire du premier ministre du 25 février 2020, se déclinant à travers 16 chantiers. La mission SPE anime et pilote ces groupes portant des thématiques telles que l'achat responsable, les bilans de gaz à effet de serre, l'énergie et les bâtiments, le numérique responsable, la mobilité durable, le report modal et la compensation, la gestion des déchets et l'économie circulaire, la sensibilisation et la formation au développement durable par métier. Ce travail a permis de mettre en œuvre des actions depuis 2023 notamment sur la mobilité durable, la compensation des déplacements en avion et le numérique responsable. L'année 2026 devrait confirmer les résultats obtenus en 2025.

Dans la circulaire publiée en janvier 2024, une nouvelle méthode est proposée dans le dispositif SPE, au travers du Plan de Transformation Écologique (PTE) de l'État, reposant sur 15 mesures déclinées en 50 actions et réparties sur 5 axes environnementaux : mieux se déplacer, mieux produire et mieux consommer, mieux se nourrir, mieux gérer les bâtiments, mieux protéger et valoriser les écosystèmes.

En 2026, la mise en œuvre de cette circulaire sera poursuivie en appliquant les méthodes et moyens associés permettant d'enclencher un tournant écologique de l'administration en matière d'écoresponsabilité, en particulier en coordonnant les actions avec toutes les directions et services de la DGAC pour sensibiliser les personnels sur ces sujets.

6. ENAC

Après que la crise sanitaire a particulièrement affecté l'activité de l'ENAC, l'année 2026 devrait confirmer la reprise constatée depuis 2023 sur l'ensemble de ses activités. L'ENAC établira un nouveau contrat d'objectif et de performance (COP) 2026–2030 avec notamment comme axe stratégique prioritaire l'accompagnement à la transition écologique du secteur. L'ENAC doit en effet former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre pour une aviation décarbonée.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 : Égalité entre les femmes et les hommes

INDICATEUR 1.1 : Taux de femmes admises aux concours ENAC

OBJECTIF 2 : Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe

INDICATEUR 2.1 : Évolution de la dette brute

OBJECTIF 3 : S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe

INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

OBJECTIF 4 : Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

INDICATEUR 4.1 : Coût de la formation des élèves

Objectifs et indicateurs de performance

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

Le dispositif de performance du programme est reconduit pour 2026.

OBJECTIF

1 – Égalité entre les femmes et les hommes

INDICATEUR

1.1 – Taux de femmes admises aux concours ENAC

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de femmes intégrant une formation initiale	%	35	34	27	31	32	33

Précisions méthodologiques

Source des données : ENAC

Mode de calcul : Les nombres de femmes qui intègrent une formation initiale ENAC est établi chaque année pour les 5 concours offerts par la DGAC dont les scolarités sont gérées par l'ENAC : les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile IEEAC, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ICNA, les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne IESSA, les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile TSEEAC et les élèves pilotes de ligne (EPL). L'indicateur retenu est le ratio entre le nombre de femmes qui entrent dans une formation ENAC sur une année et le nombre total d'entrées en formation sur la même période.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les actions mises en place pour atteindre les objectifs du contrat d'objectif et de performance (COP) ENAC 2021-2025 peuvent être considérées comme efficaces. L'ENAC continue à suivre et à amplifier les mesures mises en place pour promouvoir les métiers de l'aviation civile auprès des jeunes femmes dans les établissements d'enseignement secondaire, dans des salons de recrutement et d'étudiants, ou via la mise en place de partenariats pour offrir des bourses à destination des femmes. En 2024, l'indicateur est quasiment égal à celui de 2023 et dépasse toujours largement la cible. Il semble donc réaliste d'adapter les cibles des années 2025 à 2028 de +6 points.

OBJECTIF**2 – Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe****INDICATEUR****2.1 – Évolution de la dette brute**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Encours de dette au 31/12 de l'année considérée	Md€	2,39	2.02	1,87	1,39	1.39	*
Taux d'évolution de l'encours de dette	%	-11,7	-15.55	-20,45	-28,41	*	*

Précisions méthodologiquesSource des données : DGACMode de calcul : L'encours de dette au 31/12/N correspond au capital de dette restant à rembourser à la fin de l'exercice budgétaire de l'année considérée.

Le niveau définitif de l'encours de dette 2025 sera connu au début de l'année 2026.

La cible indiquée pour l'année 2025 correspond au plafond de dette autorisé par la loi de finances 2025.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'évolution de la dette a été fortement marquée par la crise sanitaire en 2020 qui a mis à l'arrêt le transport aérien et entraîné une chute des recettes concomitante pour le BACEA. La DGAC s'est engagée dans une trajectoire de désendettement depuis 2023 capitalisant sur une évolution plus forte que prévue du trafic aérien et une maîtrise accrue de ses dépenses, avec une poursuite de cette tendance dans le cadre du PLF 2026. L'en-cours de dette devrait s'établir à 1,4 Md€ au 31/12/2026, soit une diminution de l'endettement d'environ 50 % par rapport au pic de 2 710 M€ atteint en 2022, témoignant de la soutenabilité du modèle du BACEA.

La cible 2027 reprend celle de 2026 et pourra être revue au regard de l'actualisation des prévisions de trafic et de la trajectoire de dépense de modernisation de l'opérateur de navigation aérienne.

OBJECTIF**3 – S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe****INDICATEUR****3.1 – Taux de recouvrement des recettes du budget annexe**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de recouvrement de la TAC	%	98,87	99.6	99	99	99	99

Précisions méthodologiques

Source des données : Agence comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Mode de calcul : Le taux de recouvrement N est calculé à partir des données de l'agence comptable au 31 décembre N (TAC N-1).

La méthodologie de calcul est modifiée s'agissant de la TAC en ce qu'elle permet d'anticiper la prise en charge de la taxe déclarée mais non payée.

Taux de recouvrement de la TAC : Il s'agit d'un taux brut par exercice de prise en charge. À compter des prises en charge de l'exercice 2020, consécutivement à la mise en service du nouvel outil de gestion et de recouvrement des taxes en décembre 2019, les montants déclarés sont pris en charge pour leur montant total à la soumission de la déclaration (auparavant, prise en charge instantanée du seul montant payé, et prise en charge des créances sur impayés au fil de l'émission des titres de défaut de paiement par l'ordonnateur, disposant d'un délai de reprise de 3 ans).

Le dénominateur est donc désormais calculé en prenant en compte les prises en charge de l'exercice N, constituées des déclarations spontanées, des majorations appliquées pour défaut de paiement de ces déclarations, et des titres sur contrôles d'assiette, indépendamment de la période des vols et de la situation des redevables (incluant les compagnies en procédure collective (redressement, liquidation judiciaire)). À ce montant sont retranchées les réductions de montants déclarés (déclarations rectificatives), les réductions de majorations et de titres, et les dégrèvements comptabilisés sur le même exercice.

Le numérateur demeure constitué de l'ensemble des encaissements réels et des recettes d'ordre (admission en non-valeur et remise gracieuse) afférents aux prises en charge de l'exercice considéré.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le taux de recouvrement 2024 du tarif de l'aviation civile s'établit à 99,60 % au 31 décembre 2024 pour une cible à 99 %. La cible de 99 % est ainsi maintenue sur les annuités 2026, 2027 et 2028.

OBJECTIF

4 – Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

INDICATEUR**4.1 – Coût de la formation des élèves**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	62 801	60 036	63 000	63 000	63 000	62000

Précisions méthodologiques

Source des données : Comptabilité analytique de l'ENAC

Mode de calcul : Le coût unitaire est un coût complet qui comprend les coûts directs de fonctionnement associés à la formation (documentation pédagogique, fournitures et entretien divers des moyens pédagogiques, sous-traitance de formation, carburant et pièces détachées avion...), les coûts directs de personnel associés à la formation (enseignants et instructeurs, ainsi que techniciens de maintenance simulateur et avion), les coûts indirects de fonctionnement et de personnel (encadrement, fonctions administratives, logistique et autres fonctions support...). Ces données sont issues du logiciel financier de l'ENAC pour l'année n-1. Pour obtenir le coût moyen à l'élève, on divise le montant total obtenu par le nombre moyen d'élèves formés par promotion sur l'année n-1.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le coût unitaire de la formation d'un ingénieur ENAC est calculé à partir de la comptabilité analytique. Il conviendra de vérifier que la tendance à la reprise constatée depuis 2024 perdure en 2025 et 2026 avant de revoir les cibles pour les années ultérieures, notamment avec la prise en compte des mesures catégorielles et l'augmentation du CAS Pension.

Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2025 ET 2026

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action LFI 2025 PLF 2026	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Ressources humaines et management	1 393 686 682 1 441 767 161	18 049 751 18 219 751	0 0	0 0	0 145 000	1 411 736 433 1 460 131 912	190 000 190 000
02 – Logistique	0 0	42 479 993 44 624 993	0 0	55 389 485 66 489 485	145 000 0	98 014 478 111 114 478	200 000 965 000
03 – Affaires financières	0 0	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	105 915 000 106 783 465	0 0	73 288 739 2 000 000	0 0	179 203 739 108 783 465	0 0
Totaux	1 393 686 682 1 441 767 161	166 444 744 169 628 209	14 934 343 12 204 465	128 678 224 68 489 485	145 000 145 000	1 703 888 993 1 692 234 320	390 000 1 155 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action LFI 2025 PLF 2026	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Ressources humaines et management	1 393 686 682 1 441 767 161	19 429 911 19 599 911	0 0	0 0	0 145 000	1 413 116 593 1 461 512 072	190 000 190 000
02 – Logistique	0 0	41 388 431 40 183 545	0 0	44 589 486 45 739 599	145 000 0	86 122 917 85 923 144	200 000 965 000
03 – Affaires financières	0 0	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	105 915 000 106 783 465	0 0	3 824 243 11 061 296	0 0	109 739 243 117 844 761	0 0
Totaux	1 393 686 682 1 441 767 161	166 733 342 166 566 921	14 934 343 12 204 465	48 413 729 56 800 895	145 000 145 000	1 623 913 096 1 677 484 442	390 000 1 155 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2025, 2026, 2027 ET 2028

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028				
2 - Dépenses de personnel	1 393 686 682 1 441 767 161 1 481 272 922 1 499 426 785		1 393 686 682 1 441 767 161 1 481 272 922 1 499 426 785	
3 - Dépenses de fonctionnement	166 444 744 169 628 209 170 807 319 163 668 209	390 000 1 155 000	166 733 342 166 566 921 171 216 396 166 906 807	390 000 1 155 000
4 - Charges de la dette de l'État	14 934 343 12 204 465 9 921 019 8 821 656		14 934 343 12 204 465 9 921 019 8 821 656	
5 - Dépenses d'investissement	128 678 224 68 489 485 31 799 023 32 906 931		48 413 729 56 800 895 45 946 955 57 550 461	
6 - Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000		145 000 145 000 145 000 145 000	
Totaux	1 703 888 993 1 692 234 320 1 693 945 283 1 704 968 581	390 000 1 155 000	1 623 913 096 1 677 484 442 1 708 502 292 1 732 850 709	390 000 1 155 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2025 ET 2026

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
2 – Dépenses de personnel	1 393 686 682 1 441 767 161	0 0	1 393 686 682 1 441 767 161	0 0
21 – Rémunérations d'activité	959 211 863 987 119 645	0 0	959 211 863 987 119 645	0 0
22 – Cotisations et contributions sociales	420 252 682 440 405 331	0 0	420 252 682 440 405 331	0 0
23 – Prestations sociales et allocations diverses	14 222 137 14 242 185	0 0	14 222 137 14 242 185	0 0

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
3 – Dépenses de fonctionnement	166 444 744 169 628 209	390 000 1 155 000	166 733 342 166 566 921	390 000 1 155 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	60 529 744 62 844 744	390 000 1 155 000	60 818 342 59 783 456	390 000 1 155 000
32 – Subventions pour charges de service public	105 915 000 106 783 465	0 0	105 915 000 106 783 465	0 0
4 – Charges de la dette de l'État	14 934 343 12 204 465	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0
41 – Intérêt de la dette financière négociable	14 934 343 12 204 465	0 0	14 934 343 12 204 465	0 0
5 – Dépenses d'investissement	128 678 224 68 489 485	0 0	48 413 729 56 800 895	0 0
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	0 15 100 000	0 0	0 3 500 000	0 0
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	55 389 485 51 389 485	0 0	44 589 486 42 239 599	0 0
53 – Subventions pour charges d'investissement	73 288 739 2 000 000	0 0	3 824 243 11 061 296	0 0
6 – Dépenses d'intervention	145 000 145 000	0 0	145 000 145 000	0 0
64 – Transferts aux autres collectivités	145 000 145 000	0 0	145 000 145 000	0 0
Totaux	1 703 888 993 1 692 234 320	390 000 1 155 000	1 623 913 096 1 677 484 442	390 000 1 155 000

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Ressources humaines et management	1 441 767 161	18 364 751	1 460 131 912	1 441 767 161	19 744 911	1 461 512 072
02 – Logistique	0	111 114 478	111 114 478	0	85 923 144	85 923 144
03 – Affaires financières	0	12 204 465	12 204 465	0	12 204 465	12 204 465
04 – Formation aéronautique	0	108 783 465	108 783 465	0	117 844 761	117 844 761
Total	1 441 767 161	250 467 159	1 692 234 320	1 441 767 161	235 717 281	1 677 484 442

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Le PLF pour 2026 prévoit le transfert de 195 K€, au bénéfice du programme 613 en provenance du programme 614, au titre de la maintenance des matériels de restauration collective (programme 614).

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants		-125 196	-55 886	-181 082	-5 000	-5 000	-186 082	-186 082
Transfert au profit du SNEAS	► 176	-125 196	-55 886	-181 082	-5 000	-5 000	-186 082	-186 082

TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants		-2,00	
Transfert au profit du SNEAS	► 176	-2,00	

Concernant les dépenses de personnel, le programme 613 fait l'objet d'un transfert sortant de -2 ETPT au profit du programme 176 « Police nationale » au titre de la contribution de la DGAC à la reprise des activités d'enquête relatives aux accès aéroportuaires par le service national des enquêtes administratives de sécurité (SNEAS), à hauteur de 181 082 € (dont 125 196 € HCAS).

EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

EMPLOIS RÉMUNÉRÉS PAR LE PROGRAMME

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Plafond autorisé pour 2025	Effet des mesures de périmètre pour 2026	Effet des mesures de transfert pour 2026	Effet des corrections techniques pour 2026	Impact des schémas d'emplois pour 2026	dont extension en année pleine des schémas d'emplois 2025 sur 2026	dont impact des schémas d'emplois 2026 sur 2026	Plafond demandé pour 2026
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = 6-1-2-3-4			(6)
1200 - Administratifs et cadres	2 770,00	0,00	-2,00	+1,85	+4,15	-3,27	+7,42	2 774,00
1201 - Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	4 087,00	0,00	0,00	+30,46	+116,54	+50,37	+66,17	4 234,00
1202 - Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 083,00	0,00	0,00	-47,78	-10,22	+7,22	-17,44	3 025,00
1203 - Ouvriers et personnels navigants	580,00	0,00	0,00	-40,00	-12,00	-6,17	-5,83	528,00
Total	10 520,00	0,00	-2,00	-55,47	+98,47	+48,15	+50,32	10 561,00

Le plafond d'emplois du programme 613 est fixé pour 2026 à 10 561 ETPT, répartis dans quatre catégories d'emplois, par métier et/ou statut.

L'évolution du plafond d'emplois prend en compte :

- L'extension en année pleine du schéma d'emplois 2025 pour 2026 pour +48,15 ETPT ;
- L'impact du schéma d'emplois de 2026 sur 2026 (création de 78 emplois soit 50,32 ETPT) ;
- Le transfert de – 2 ETPT vers le programme 176 au titre du SNEAS ;
- Une correction technique de -55,47 ETPT au titre de l'article 12 de la loi n° 2023-1195 du 18 décembre 2023 de programmation des finances publiques pour les années 2023 à 2027.

ÉVOLUTION DES EMPLOIS

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	dont départs en retraite	Mois moyen des sorties	Entrées prévues	dont primo recrutements	Mois moyen des entrées	Schéma d'emplois
Administratifs et cadres	120,00	89,00	6,80	119,00	55,00	6,00	-1,00
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	40,00	35,00	6,60	150,00	145,00	6,00	+110,00
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	122,00	109,00	6,40	101,00	97,00	7,10	-21,00
Ouvriers et personnels navigants	22,00	19,00	6,00	12,00	0,00	6,00	-10,00
Total	304,00	252,00		382,00	297,00		+78,00

EFFECTIFS ET ACTIVITES DES SERVICES

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

(en ETPT)

Service	LFI 2025	PLF 2026	dont mesures de transfert	dont mesures de périmètre	dont corrections techniques	Impact des schémas d'emplois pour 2026	dont extension en année pleine du schéma d'emplois 2025 sur 2026	dont impact du schéma d'emplois 2026 sur 2026
Administration centrale	10 520,00	10 561,00	-2,00	0,00	-55,47	+98,47	+48,15	+50,32
Total	10 520,00	10 561,00	-2,00	0,00	-55,47	+98,47	+48,15	+50,32

(en ETP)

Service	Schéma d'emplois	ETP au 31/12/2026
Administration centrale	+78,00	10 490,00
Total	+78,00	10 490,00

Le schéma d'emplois pour 2026 a été arbitré à +78 ETP.

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Action / Sous-action	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 561,00
02 – Logistique	0,00
03 – Affaires financières	0,00
04 – Formation aéronautique	0,00
Total	10 561,00

RECENSEMENT DU NOMBRE D'APPRENTIS

Nombre d'apprentis pour l'année scolaire 2025-2026	Dépenses de titre 2 Coût total chargé (en M€)	Dépenses hors titre 2 Coût total (en M€)
80,00	1,40	1,00

Il est prévu d'atteindre la cible de 80 apprentis au titre de l'année scolaire 2025-2026, soit le maintien de l'effort réalisé sur l'année scolaire 2024-2025.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR CATÉGORIE ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS

Catégorie	LFI 2025	PLF 2026
Rémunération d'activité	959 211 863	987 119 645
Cotisations et contributions sociales	420 252 682	440 405 331
Contributions d'équilibre au CAS Pensions :	327 644 443	347 217 036
– Civils (y.c. ATI)	306 953 851	325 766 491
– Militaires		
– Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre au FSPOEIE)	20 690 592	21 450 545
– Autres (Cultes et subvention exceptionnelle au CAS Pensions)		
Cotisation employeur au FSPOEIE		
Autres cotisations	92 608 239	93 188 295
Prestations sociales et allocations diverses	14 222 137	14 242 185
Total en titre 2	1 393 686 682	1 441 767 161
Total en titre 2 hors CAS Pensions	1 066 042 239	1 094 550 125
<i>FDC et ADP prévus en titre 2</i>		

Le montant prévisionnel de la contribution au compte d'affectation spécial « Pensions » (CAS Pensions) est en augmentation de +19,6 M€ par rapport à la LFI 2025 et s'établit à 347,2 M€. Cette évolution est principalement liée à la hausse du taux de la contribution employeur de +4 points, de 78,6 % à 82,6 %.

Par ailleurs, la contribution versée au titre de la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État (FSPCEIE) est en hausse de +0,8 M€ par rapport à la LFI 2025 et s'établira à 21,5 M€.

La ligne « Prestations sociales et allocations diverses » apparaît enfin stable et s'établit à 14,2 M€. Elle intègre une prévision de dépenses de 1,2 M€ au titre du versement de l'allocation d'aides au retour à l'emploi pour plus d'une centaine de bénéficiaires.

ÉLÉMENTS SALARIAUX

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
Socle Exécution 2025 retraitée	1 053,79
Prévision Exécution 2025 hors CAS Pensions	1 060,86
Impact des mesures de transfert et de périmètre 2025–2026	-0,13
Débasage de dépenses au profil atypique :	-6,95
– GIPA	0,00
– Indemnisation des jours de CET	-1,20
– Mesures de restructurations	-2,50
– Autres	-3,25
Impact du schéma d'emplois	6,46
EAP schéma d'emplois 2025	4,27
Schéma d'emplois 2026	2,19
Mesures catégorielles	22,61
Mesures générales	0,00
Rebasage de la GIPA	0,00
Variation du point de la fonction publique	0,00
Mesures bas salaires	0,00
GVT solde	6,55
GVT positif	22,53

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
GVT négatif	-15,98
Rebasage de dépenses au profil atypique – hors GIPA	3,70
Indemnisation des jours de CET	1,20
Mesures de restructurations	2,50
Autres	0,00
Autres variations des dépenses de personnel	1,44
Prestations sociales et allocations diverses - catégorie 23	2,46
Autres	-1,02
Total	1 094,55

La prévision 2026 des dépenses de personnel hors CAS s'élève à 1 094,5 M€ à périmètre courant. Ce montant prend en compte les éléments suivants :

- **Le schéma d'emplois (6,5 M€)**

Le schéma d'emplois arbitré pour 2026 s'établit à +78 ETP avec un impact budgétaire qui s'élève à 2,2 M€. auquel s'ajoute l'impact de l'extension en année pleine du schéma d'emplois 2025 sur 2026 à hauteur de 4,3 M€. Ainsi, en 2026, l'impact budgétaire des schémas d'emplois est de 6,5 M€.

- **Une enveloppe de mesures catégorielles (22,6 M€)**

Le protocole social signé le 7 mai 2024 prévoit des réformes importantes dans l'organisation du travail des contrôleurs et des personnels de maintenance, visant à améliorer leur productivité. Il accompagne également une révision de l'implantation territoriale de la DGAC et l'abandon de l'offre de contrôle sur les plus petits terrains. En contrepartie, un certain nombre de mesures sociales, à impact salariales, ont été arbitrées pour la période 2023-2027 avec une mise en œuvre progressive. Ces mesures statutaires et catégorielles, qui visent principalement à revaloriser les parcours, permettre une organisation du travail plus flexible, accompagner les restructurations, encourager davantage l'encadrement et l'expertise et renforcer l'attractivité de ces métiers, représentent une enveloppe globale de 22,6 M€ pour 2026.

- **Glissement Vieillesse Technicité (GVT) 6,5 M€**

Le GVT positif est déterminé par la comparaison de la masse salariale des personnels indicés sur une période définie, corrigée des mesures de budgétisation liées à l'évolution de la valeur du point d'indice et aux mesures catégorielles, hormis celles évoluant mécaniquement avec le point d'indice.

Il atteint 22,5 M€ soit 2,1 % de la masse salariale hors CAS Pensions en 2026.

Le GVT négatif (ou effet de noria) est la conséquence de l'écart de la rémunération des sortants par rapport aux entrants. Il est estimé à -16 M€ en 2026, soit -1,5 % de la masse salariale hors CAS Pensions.

Ainsi le GVT solde atteint 6,5 M€, soit 0,6 % de la masse salariale hors CAS Pensions.

- **Retraitement du socle d'exécution 2025 (-7 M€)**

Au regard de la prévision d'exécution à fin août 2025 (1 060,9 M€ HCAS Pensions), un retraitement de -7 M€ a été réalisé pour tenir compte de dépenses au profil atypique correspondant principalement à :

- Des mesures de restructuration pour un montant de 2,5 M€ afin d'accompagner la transformation de la DGAC, notamment dans les services de la navigation aérienne ;
- L'indemnisation des jours CET pour 1,2 M€ ;
- D'autres dépenses au profil atypique, pour un montant de 3,3 M€ et correspondant à des reports de charges de 2024 sur 2025.

- **Rebasage 2026 de dépenses au profil atypique (+3,7 M€)**

Le rebasage de dépenses au profil atypique - hors GIPA comprend notamment la prévision d'indemnisation des jours CET (1,2 M€), ainsi que les indemnités versées en liens avec les opérations de restructurations de la DGAC (2,5 M€), dans le prolongement des opérations lancées en 2025.

- **Autres variations (1,4 M€)**

Ces variations correspondent d'abord à la mise en œuvre de la réforme de la protection sociale complémentaire (PSC) à compter du 1^{er} mai 2026 pour un montant de 2,5 M€ avec l'objectif de mieux protéger les agents publics dans les domaines de la santé et de la prévoyance. Dans le cadre de cette évolution, la participation de la DGAC sera supérieure à celle qu'elle versait jusque-là dans le cadre du référencement.

COÛTS ENTRÉE-SORTIE

Catégorie d'emplois	Coût moyen chargé HCAS			dont rémunérations d'activité		
	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie
Administratifs et cadres	63 165	81 583	76 222	51 922	72 204	68 351
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	37 032	119 934	129 915	32 669	112 012	119 935
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	30 301	81 433	93 236	26 113	74 458	84 405
Ouvriers et personnels navigants	55 574	70 908	64 333	44 813	59 603	55 439

Les coûts prévisionnels d'entrée et de sortie par catégorie d'emplois s'appuient sur les montants réels constatés en année pleine lors de la dernière exécution constatée (soit 2024).

MESURES CATÉGORIELLES

Catégorie ou intitulé de la mesure	ETP concernés	Catégories	Corps	Date d'entrée en vigueur de la mesure	Nombre de mois d'incidence sur 2026	Coût	Coût en année pleine
Mesures statutaires						1 000 000	1 000 000
Mesures catégorielles statutaires	10 490	A - B - C	Tous	01-2026	12	1 000 000	1 000 000
Mesures indemnitaires						21 607 562	21 607 562
Mesures catégorielles indemnitaires	10 490	A - B - C	Tous	01-2026	12	21 607 562	21 607 562
Total						22 607 562	22 607 562

Les mesures catégorielles pour 2026 ont vocation à financer les mesures d'accompagnement issues du protocole social signé le 7 mai 2024.

ACTION SOCIALE - HORS TITRE 2

Type de dépenses	Effectif concerné (ETP)	Prévision Titre 3	Prévision Titre 5	Total
Restauration	10 437	4 600 000		4 600 000
Logement	10 437	1 100 000		1 100 000

Type de dépenses	Effectif concerné (ETP)	Prévision Titre 3	Prévision Titre 5	Total
Famille, vacances	13 578	850 000		850 000
Mutuelles, associations	13 578	4 100 000		4 100 000
Prévention / secours	10 437	105 000		105 000
Autres	10 437	45 000		45 000
Total		10 800 000		10 800 000

L'action sociale est une action commune menée en faveur des personnels de la DGAC et de Météo France, définie en lien avec le comité central d'action sociale (CCAS). Elle couvre plusieurs domaines constituant un levier de cohésion, solidarité et bien-être au travail : soutien aux associations, restauration collective, titres restaurant, famille, logement, solidarité, handicap.

Le montant de 10,8 M€ de crédits en HT2 et 1 M€ en T2 (AE=CP) permet notamment de financer les actions suivantes.

- **La restauration et les titres restaurant (4,6 M€)**

L'augmentation du coût des matières premières ainsi que la hausse des prestations de restauration collective entraînent un renchérissement du coût de la restauration avec des répercussions sur le niveau de la subvention DGAC. En application de la politique restauration votée en décembre 2022 par le CCAS, des solutions de restauration alternative seront mise en œuvre en 2026 en cas d'absence de solution de restauration collective (marché ou convention).

- **Le soutien aux nouveaux agents et aux familles (4,9 M€)**

La DGAC poursuivra sa politique de réservation de logements sociaux à destination notamment des élèves sorties d'école (ENAC, IRA etc.). L'accompagnement des agents concernés dans le cadre des fermetures de sites prévus dans le cadre du protocole social 2023-2027 est également prévu avec la possibilité de bénéficier de mesures d'accompagnement telles qu'une bonification de prêt immobilier. Une partie des crédits permettra enfin d'accompagner les agents sur les domaines de la parentalité et de la solidarité, notamment par le biais des associations.

- **Le financement du référencement de la mutuelle MGAS (1,3 M€)**

Le nouveau dispositif de protection sociale complémentaire (PSC) sera mis en place au 1^{er} mai 2026. Jusqu'à cette date, le référencement de la mutuelle MGAS reste en place. La participation de la DGAC au titre des transferts de solidarité est par ailleurs plafonnée pour 2026 à un montant maximum de 1,3 M€, permettant de préserver à la fois l'équilibre du contrat et une prestation de qualité offerte aux agents.

- **Autres dépenses (0,05 M€)**

Ces crédits portent sur différents projets d'investissements socio-culturels et resteront stables pour 2026.

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2025

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 (RAP 2024)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2024	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025
54 037 501	0	290 347 211	214 124 315	124 344 355

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP au-delà de 2028
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025 124 344 355	CP demandés sur AE antérieures à 2026 CP PLF CP FdC et AdP 55 157 197 0	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2026 20 697 548	Estimation des CP 2028 sur AE antérieures à 2026 19 369 623	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE antérieures à 2026 29 119 987
AE nouvelles pour 2026 AE PLF AE FdC et AdP 250 467 159 1 155 000	CP demandés sur AE nouvelles en 2026 CP PLF CP FdC et AdP 180 560 084 1 155 000	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 42 397 045	Estimation des CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 19 170 705	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 8 339 325
Totaux	236 872 281	63 094 593	38 540 328	37 459 312

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2026

CP 2026 demandés sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026
72,22 %	16,85 %	7,62 %	3,31 %

Justification par action

ACTION (86,3 %)

01 – Ressources humaines et management

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	18 364 751	19 744 911	190 000	190 000
Dépenses de fonctionnement	18 219 751	19 599 911	190 000	190 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 219 751	19 599 911	190 000	190 000
Dépenses d'intervention	145 000	145 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	145 000	145 000	0	0
Titre 2 (dépenses de personnel)	1 441 767 161	1 441 767 161	0	0
Dépenses de personnel	1 441 767 161	1 441 767 161	0	0
Rémunérations d'activité	987 119 645	987 119 645	0	0
Cotisations et contributions sociales	440 405 331	440 405 331	0	0
Prestations sociales et allocations diverses	14 242 185	14 242 185	0	0
Total	1 460 131 912	1 461 512 072	190 000	190 000

Les crédits de fonctionnement de l'action 01 « Ressources humaines et management » financent les politiques de formation, de management, d'action sociale, de communication, de gestion des ressources humaines et de dépenses juridiques. Ces politiques se poursuivront en 2026., avec une hausse des crédits de 170 k€ en AE et en CP afin d'assurer le déploiement du vote électronique pour les élections professionnelles prévues en 2026.

ACTION (6,6 %)

02 – Logistique

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	111 114 478	85 923 144	965 000	965 000
Dépenses de fonctionnement	44 624 993	40 183 545	965 000	965 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	44 624 993	40 183 545	965 000	965 000
Dépenses d'investissement	66 489 485	45 739 599	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	15 100 000	3 500 000	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	51 389 485	42 239 599	0	0
Total	111 114 478	85 923 144	965 000	965 000

L'action 02 « Logistique » regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement du siège de la DGAC, des dix secrétariats interrégionaux (SIR), de la direction du numérique (DNUM) et du service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA). Cette action participe également à l'activité du service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) et des services ultramarins.

Cette action est en augmentation de 13,2 M€ en autorisation d'engagement et en léger recul de 0,6 M€ en crédits de paiement par rapport à 2025, ce qui s'explique notamment par :

- une légère augmentation des dépenses de fonctionnement par rapport à 2025 pour l'ensemble des services. Il s'agit principalement de dépenses liées au soutien des services : poursuite de l'externalisation de la logistique et de l'informatique, locations, maintenance des matériels et des bâtiments, gardiennage et frais de déplacement ;
- une augmentation globale des dépenses d'investissement en 2026 portée par des dépenses immobilières et informatiques.

Le budget du SNIA, en augmentation par rapport à 2025, prend notamment en compte :

- le lancement d'une première phase de l'opération de construction de logements collectifs ou semi collectifs bas carbone pour la gendarmerie du transport aérien (GTA) : l'objectif général de la mesure est de contribuer à l'entretien du patrimoine de logements de la DGAC. La mesure consiste principalement à financer des opérations structurantes qui vont permettre des économies d'énergie et de limiter des dépenses de fonctionnement récurrentes (prises à bail, entretien des logements) impactant fortement le budget du service ;
- la mise en œuvre du nouveau décret tertiaire (« optimiser et densifier l'occupation ») et l'actualisation de la stratégie immobilière 2026-2030 du Schéma Pluriannuel de Stratégie Immobilière (SPSI2) via l'identification d'opérations de modernisation, d'amélioration de la performance énergétique, et d'optimisation (rationalisation et valorisation) du parc de la DGAC.

La DNUM continue d'investir notamment sur les projets dimensionnant pour la DGAC :

- bascule du système d'information financier (SIF) de la DGAC dans CHORUS : le SIF étant basé sur le progiciel de gestion intégré de SAP, il ne sera plus maintenu par l'éditeur à partir de 2030. Il a donc été décidé que la DGAC intègre Chorus ce qui lui permettra de bénéficier de l'intégration automatique des évolutions réglementaires, des changements de processus comme les autres ministères sur les domaines achat/dépense et comptabilité générale/budgétaire ;
- modernisation des infrastructures (RIE et réseaux).

ACTION (0,7 %)

03 – Affaires financières

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	12 204 465	12 204 465	0	0
Charges de la dette de l'État	12 204 465	12 204 465	0	0
Intérêt de la dette financière négociable	12 204 465	12 204 465	0	0
Total	12 204 465	12 204 465	0	0

La DGAC s'inscrit dans la poursuite de son objectif de désendettement et dans la maîtrise du niveau des charges financières qui passe par une optimisation de la politique d'emprunt et par un moindre recours au tirage d'emprunt.

La hausse des recettes et une gestion raisonnée des ressources ont permis à la DGAC de s'affranchir des anticipations liées au taux d'intérêt, à la temporalité et au montant de l'emprunt. Ainsi, la DGAC n'a pas fait appel à l'emprunt en 2024, pour la première fois depuis 2019.

La DGAC s'est désendettée en 2024 de -372 M€ par rapport à 2023, poursuivant la tendance engagée l'année précédente (-317 M€ entre 2022 et 2023). Le niveau de dette devrait diminuer de 351 M€ pour s'établir à 1 669 M€ en fin 2025, et à 1 339 M€ en 2026.

ACTION (6,4 %)

04 – Formation aéronautique

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	108 783 465	117 844 761	0	0
Dépenses de fonctionnement	106 783 465	106 783 465	0	0
Subventions pour charges de service public	106 783 465	106 783 465	0	0
Dépenses d'investissement	2 000 000	11 061 296	0	0
Subventions pour charges d'investissement	2 000 000	11 061 296	0	0
Total	108 783 465	117 844 761	0	0

La subvention pour charges de service public progresse de +0,9 M€ en AE et en CP par rapport à la LFI pour 2025 du fait de l'augmentation du volume de formation des contrôleurs aériens, de l'effet sur la masse salariale des mesures protocolaires et de l'augmentation des crédits dédiés au CAS pension

Par ailleurs, la subvention pour charges d'investissement augmente de +7,2 M€ en CP par rapport à la LFI pour 2025 afin de tenir compte de la trajectoire de financement du renouvellement de la flotte de l'ENAC engagée en 2025.

Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile (P613)	179 203 739	109 739 243	108 783 465	117 844 761
Subvention pour charges de service public	105 915 000	105 915 000	106 783 465	106 783 465
Subvention pour charges d'investissement	73 288 739	3 824 243	2 000 000	11 061 296
Total	179 203 739	109 739 243	108 783 465	117 844 761
Total des subventions pour charges de service public	105 915 000	105 915 000	106 783 465	106 783 465
Total des subventions pour charges d'investissement	73 288 739	3 824 243	2 000 000	11 061 296

Le montant des autorisations d'engagement (AE) inscrites en LFI 2025 au titre de la subvention pour charges d'investissement (SCI) comprend 70,3 M€ destinés au renouvellement de la flotte d'avions de l'ENAC sur la période 2025-2030. Cette opération a pour objectif d'améliorer la qualité pédagogique des moyens aériens — et ainsi renforcer la compétitivité de l'établissement sur le marché de la formation au pilotage — tout en réduisant de 40 % les coûts d'exploitation et l'empreinte carbone de l'école. Les crédits de paiement (CP) correspondant à cette opération de renouvellement de la flotte d'avions s'établissent à 9,1 M€ en 2026. Le solde de CP est programmé sur les exercices suivants.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2025				PLF 2026			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile			789	140			782	140
Total ETPT			789	140			782	140

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2025	789
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2025	
Impact du schéma d'emplois 2026	-7
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2026	782
Rappel du schéma d'emplois 2026 en ETP	-7

Opérateurs

Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2025 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2025 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2025 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « Jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile

Missions

Depuis le 1er mai 2018, l'ENAC est un Établissement Public à Caractère Scientifique, Culturel et Professionnel (EPSCP) – Grand Établissement - sous tutelle du ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation. L'établissement est composé d'une direction à Toulouse (31) et de 8 centres de formation ou de maintenance à Biscarrosse (40), Muret (31), Carcassonne (11), Castelnaudary (11), Montpellier (34), Saint-Yan (71), Grenoble (38) et Melun (77).

Fondée en 1949, au début du développement de l'aviation commerciale de transport, l'ENAC couvre depuis son origine le domaine du véhicule aérien dans son environnement et les formations supérieures qui s'y rattachent : l'avion et ses systèmes (cellule, propulsion, équipements de bord, circuits divers, etc.), l'utilisation de l'avion (opérations aériennes, pilotage, navigation, etc.), la sécurité du transport aérien, la sûreté aéroportuaire, l'espace aérien et la navigation aérienne (organisation des réseaux de routes aériennes, espaces contrôlés, procédures de navigation aérienne, etc.), la conception et l'organisation des infrastructures au sol (aéroports, systèmes de radionavigation, radars, radio communication, etc.), l'environnement (bruit, pollution, etc.).

Les programmes de formation qui en découlent sont très variés dans leurs niveaux et leurs contenus et couvrent un large spectre de l'enseignement supérieur, certains recrutant au niveau du baccalauréat, d'autres jusqu'à Bac+5. L'ENAC offre ainsi une vingtaine de cycles de formation, allant des ingénieurs ENAC (environ 150 par an), des Masters (MsC), des Mastères Spécialisés (Transport aérien, Sécurité, Management aéroportuaire, etc.), des formations pilotes de ligne et techniciens supérieurs de l'aviation, en passant par les ingénieurs contrôleurs de la navigation aérienne ou les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne qui ont un grade de Master.

Cette diversité de formation fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi-totalité des métiers du transport aérien et qui accompagne l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. Enfin, en complément obligatoire à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC développe ses activités de recherche.

Gouvernance et pilotage stratégique

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2011-2025 a été signé en 2021 et s'oriente autour de 7 axes stratégiques :

Axe 1 : Être acteur de la transition écologique du transport aérien

Axe 2 : Conforter le haut niveau d'exigence, d'expertise et de qualité pour les formations et le recherche

Axe 3 : Conforter la place de l'ENAC au plan international

Axe 4 : Améliorer le rayonnement et la visibilité de l'ENAC

Axe 5 : Améliorer le niveau de satisfaction des clients des formations

Axe 6 : Poursuivre sa politique d'ouverture vers la société et d'engagement Axe 7 : Améliorer l'efficacité de l'ENAC

Il est le pivot de la définition de la stratégie post-Covid avec les deux enjeux majeurs que sont, d'une part, la numérisation des enseignements et plus généralement la digitalisation du fonctionnement de l'ENAC et, d'autre part, l'intégration dans les formations de nouveaux contenus pour s'adapter à la nouvelle donne du secteur

aéronautique. En particulier, il faut former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre et d'une aviation « décarbonée ».

L'année 2026 sera l'occasion de la définition et de la signature d'un nouveau COP pour la période 2026-2030, afin de répondre aux enjeux du secteur

Perspectives 2026

La crise sanitaire a fortement affecté l'activité de l'ENAC, la reprise est forte depuis 2022 et l'activité 2026 devrait dépasser les niveaux pré COVID.

L'entrée progressive de nouveaux élèves pilotes depuis 2023 (Air France, China Southern, SCAA, ...) devrait conduire, en 2026, à une utilisation maximale des capacités de formation de pilotes de ligne, conduisant à une augmentation des recettes sur 2025 et 2026.

La formation des élèves fonctionnaires, notamment celle des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, est par ailleurs en forte croissance depuis 2024 afin d'anticiper les départs en retraite prévus et des besoins importants liés à l'augmentation du trafic aérien. L'année 2026 devrait être l'année du plus fort volume de formation de contrôleurs aériens.

Enfin, l'opération majeure pour 2026, reste le renouvellement de 89 avions de la flotte de l'ENAC. Compte tenu de l'âge (une trentaine d'années en moyenne) et du nombre d'heures de vol des avions, le renouvellement de la flotte, légèrement repoussé du fait notamment de la baisse d'activité des avions liée à la crise COVID, a débuté en 2025. Ce renouvellement, doit être réalisé sur 5 ans maximum, afin de garantir une homogénéité de la flotte, indispensable à la qualité de l'instruction mais aussi à la maîtrise de ses coûts de maintenance.

FINANCEMENT APPORTÉ A L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P613 Soutien aux prestations de l'aviation civile	179 204	109 739	108 783	117 845
Subvention pour charges de service public	105 915	105 915	106 783	106 783
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	73 289	3 824	2 000	11 061
Total	179 204	109 739	108 783	117 845
Subvention pour charges de service public	105 915	105 915	106 783	106 783
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	73 289	3 824	2 000	11 061

Le montant des autorisations d'engagement (AE) inscrites en LFI 2025 au titre de la subvention pour charges d'investissement (SCI) comprend 70,3 M€ destinés au renouvellement de la flotte d'avions de l'ENAC sur la période 2025-2030.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2025	PLF 2026
	(1)	
Emplois rémunérés par l'opérateur :	929	922
– sous plafond	789	782
– hors plafond	140	140
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Emplois sous plafond 2025 : 789 ETPT

Impact du schéma d'emplois 2026 : -7 ETPT

Emplois sous plafond PLF 2026 : 782 ETPT

PROGRAMME 612
Navigation aérienne

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Frédéric GUIGNIER

Directeur des services de navigation aérienne par intérim

Responsable du programme n° 612 : Navigation aérienne

La direction des services de la Navigation aérienne, créée par le décret n° 2005-200, est désignée comme Prestataire de services de navigation aérienne (PSNA) pour la France au sens du règlement européen n° 549/2004. À ce titre, la DSNNA rend l'ensemble des services de gestion du trafic aérien civil et les services de navigation aérienne (ATM et ANS), hormis les services météorologiques assurés par Météo-France. Pour accomplir ces missions, elle s'appuie sur ses près de 6 700 agents répartis en métropole et en outre-mer, et sur des systèmes et infrastructures de Communication, Navigation et Surveillance.

La DSNNA perçoit des redevances de navigation aérienne de la part des usagers de l'espace aérien, hormis pour certaines catégories de vols exonérés (vols d'État, aviation légère, terrains non assujettis, etc.). Ces redevances proviennent à 65 % du trafic de survol et 86 % des recettes sont versées par des compagnies internationales.

Les orientations proposées ci-après s'inscrivent en toute cohérence avec le plan de performance RP4 validé par la Commission européenne pour la période 2025-2029. Ce plan définit des objectifs dans les domaines de la sécurité, capacité, environnement et économique, objectifs associés à un taux de redevance et donc des recettes. Les demandes budgétaires présentées ci-après s'inscrivent dans les objectifs économiques fixés par ces plans de performance. Toute variation entraîne des impacts pouvant conduire à des remboursements ou refacturations aux compagnies aériennes, via un mécanisme de révision des taux de redevances en année N+2, fixé par les règlements européens et destiné à les ajuster au regard des coûts réellement exécutés.

Objectifs stratégiques de la DSNNA pour 2026

Le plan stratégique à horizon 2030 fixe l'ambition d'une DSNNA moderne, performante et écoresponsable. La transformation engagée doit assurer cohérence entre stratégie, technologie, niveau de service et ressources, en intégrant la dimension territoriale et organisationnelle.

1. Gagner en performance opérationnelle et en résilience

Depuis 2024, le trafic a dépassé son niveau pré-crise sanitaire. La DSNNA a battu deux records en 2025 : celui de la journée la plus chargée (11 649 vols contrôlés le 26 juin) et semaine la plus chargée (79 316 vols pour la semaine du 23 au 30 juin). 18 des 20 journées les plus chargées de l'histoire de la DSNNA ont eu lieu en 2025.

Le contrôle aérien français reste à l'origine de 20 % des retards en Europe toutes causes confondues, malgré une réduction de 96 % des délais dus aux mouvements sociaux (2024), à la suite de l'entrée en vigueur de la loi sur la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic.

Continuer à se transformer et se moderniser en profondeur pour rendre un service de contrôle toujours plus performant sont les axes prioritaires en 2025 et 2026. La DSNNA poursuivra ses efforts pour se rapprocher des objectifs fixés par le plan de performance RP4.

La DSNNA met en œuvre le plan d'action recommandé par le BEA à la suite de l'incident grave du 31 décembre 2022 à Bordeaux, conformément à la lettre du ministre des Transports du 19 décembre 2023, à travers le déploiement du projet Check (déploiement des badgeuses et pointeuses) sur les premiers sites. Ce plan d'action, approuvé par la DSAC, prévoit en 2025 l'installation des systèmes de contrôle de présence biométriques pour les 5 CRNA ainsi que pour les approches de CDG, Orly et Nice. La DSNNA poursuit également ses efforts sur sa conformité réglementaire et le pilotage de la sécurité par les risques, tout en renforçant sa protection face à une menace cyber croissante.

Les principaux chantiers 2026 seront :

- l'optimisation d'ouverture des secteurs selon le trafic, grâce à une méthodologie standardisée, de nouvelles règles d'organisation du travail et des outils prédictifs ;

- le déploiement d'une cellule temps-réel (CNGR) afin de gérer le réseau, l'espace et les situations de crise, et suivre la performance opérationnelle de la DSNM en jouant un rôle national de préparation, coordination, pilotage et assistance ;
- la mise en œuvre des doctrines sécurité et sûreté, avec notamment la réalisation de l'enquête « *culture sécurité* », le projet Check, la sécurisation des sites déportés et des travaux autour de la maturité du système de management de la sûreté.

2. Moderniser les technologies en rationalisant et standardisant les systèmes, et en pilotant l'architecture technique de la DSNM

La DSNM exploite une infrastructure technique hors norme de plus de 28 000 serveurs et 700 sites, hétérogène, vieillissante, et pour partie non standardisée, source d'embolie technique et financière.

La DSNM exprime le besoin de simplifier, harmoniser et standardiser ses systèmes et infrastructures, afin de rationaliser les coûts, faciliter la gestion et l'évolution des systèmes, et intégrer et influencer des *roadmaps* industrielles.

Envers les clients qui financent ses missions et les usagers, la DSNM a la volonté d'afficher plus de transparence sur les bénéfices attendus et ses investissements. Dès 2025, une commission dédiée réunissant des représentants des compagnies et des aéroports sera créée.

Les objectifs principaux en 2026 sont :

- la convergence des 5 CRNA sur une même version de 4-FLIGHT à horizon 2027 ;
- la poursuite de la modernisation des systèmes de contrôle en région parisienne avec les projets IATS@Orly et AVISO@CDG ;
- le lancement de la première phase de modernisation des grandes tours en province ;
- la poursuite de la modernisation des systèmes de contrôle en Outre-Mer, notamment *via* le projet SEAFLIGHT ;
- la poursuite de la rationalisation et la modernisation des systèmes de Communication, Navigation et Surveillance, et le projet de centralisation des équipements de *voice communication system* (VCS), visant à simplifier l'infrastructure technique et traiter l'obsolescence au long terme ;
- la poursuite de la centralisation des systèmes et de leur exploitation, pour réduire les coûts grâce à une infrastructure technique soutenable, tout en renforçant leur efficacité.

3. Adapter l'organisation et les métiers aux nouveaux enjeux de la navigation aérienne

L'organisation territoriale actuelle de la DSNM nécessite des moyens humains, techniques et financiers très importants ne permettant pas de rendre partout un service conforme aux attentes des usagers et soutenable. La DSNM s'est donc engagée dans une réforme visant à regrouper des approches pour passer de 28 actuellement à 19 en 2030, et réduire le nombre de terrains contrôlés (de 79 actuellement, l'objectif est de fermer d'ici 2034 entre 20 et 25 terrains). Une étude sera menée en 2026 pour définir le meilleur scénario pour création de l'approche de Bretagne.

Sur les services de contrôle de tours, une liste comprenant 6 aérodromes a été rendue publique en 2024. Depuis, la DGAC mène les négociations avec les exploitants et propriétaires des terrains de la première vague avec pour objectif de signer des conventions sur l'accompagnement proposé d'ici fin 2025. Concernant la deuxième vague des terrains concernés par le retrait des contrôleurs aériens qui interviendra en 2031, la DGAC élabore actuellement la liste définitive des terrains concernés et la rendra publique d'ici la fin d'année 2025. Les terrains de la troisième vague seront déterminés et communiqués ultérieurement (horizon 2028). La DSNM a établi, en concertation avec ses personnels, un plan de mobilité pour répondre au mieux à leurs souhaits et contraintes. L'objectif est de concentrer les ressources aux endroits les plus pertinents pour rendre un meilleur service.

L'adaptation de l'organisation passe également par :

- la poursuite des regroupements des BTIV, et la réorganisation du service d'information de vol ;
- la finalisation de la régionalisation de l'organisation de ses maintenances et le travail autour de la définition de contrats de service, afin de pouvoir rendre un service standardisé, robuste et résilient à l'échelle du territoire.

La DSNA a besoin de se doter des ressources humaines et des compétences nécessaires pour mener à bien ses missions. Le schéma d'emploi pluriannuel lui permet d'optimiser le recrutement, la formation et l'affectation des effectifs, et elle travaille à l'identification des compétences nécessaires pour faire face à l'évolution rapide de ses métiers. La DSNA travaillera à la mise en œuvre d'un corps unique de contrôleurs (contre 2 aujourd'hui) pour l'ensemble de ses centres. La modernisation engagée nécessite une réflexion collective sur les métiers de la filière technique. Les deux premières mesures doivent être déclinées pour les agents de la filière technique, afin d'élargir le vivier des recrutements et réduire les temps de formation. Un travail autour de la chaîne managériale est également mis en œuvre afin de renforcer la déclinaison de la politique DSNA et sa capacité d'action sur l'ensemble des sites.

4. La DSNA met au cœur de ses priorités le défi de la transition écologique

La DSNA s'inscrit pleinement dans l'objectif de transition écologique du secteur aérien, en œuvrant à améliorer la performance environnementale des vols, à travers la modernisation technologique (outils de mesure et d'analyse, outils ATFCM, nouvelles technologies satellitaires) et la mise en place d'un réseau *green ops* mettant en avant la collaboration entre la DSNA et ses usagers. L'amélioration de la performance écologique des vols passe également par la fin de la mise en œuvre du *Free Route* sur l'ensemble du territoire d'ici 2027, permettant aux compagnies aériennes d'optimiser leurs routes.

La DSNA œuvre à développer les descentes continues en phase d'approche et d'atterrissage, via les projets « PBN to ILS » visant à réduire les nuisances sonores et abaisser la consommation de carburant. Après l'avis favorable de la commission d'enquête publique pour Orly, de l'ACNUSA et de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport d'Orly, la DSNA a mis en œuvre ce dispositif le 10 juillet 2025. Un suivi sera réalisé pour assurer le retour d'expérience nécessaire à la poursuite du déploiement.

Un autre enjeu de la DSNA est de pouvoir mieux mesurer sa propre empreinte énergétique, afin de fixer des objectifs de réduction réalistes et mesurables. Ces objectifs sont liés à l'effort en matière de rénovation et de rationalisation des infrastructures. Le programme « infrastructures bas carbone » prévoit la rénovation de bâtiments et de l'énergie des sites distants ainsi que le développement de mesures à gains rapides, visant une réduction d'au moins 15 % des consommations totales d'énergie d'ici 2030, et une baisse des coûts de fonctionnement de l'ordre de 5 M€ par an.

Enfin, la labellisation CANSO « *Green ATM* » (label international de référence) de la DSNA s'inscrit dans un objectif d'amélioration continue afin d'être à la hauteur de son ambition en matière environnementale. Le niveau 2 a été obtenu en 2024, l'objectif est d'atteindre le niveau 3 en 2025.

RECAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

INDICATEUR 1.1 : Maturité de la gestion de la sécurité

OBJECTIF 2 : Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

INDICATEUR 2.1 : Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)

OBJECTIF 3 : Améliorer la ponctualité des vols

INDICATEUR 3.1 : Retard ATFM moyen par vol

OBJECTIF 4 : Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne

INDICATEUR 4.1 : Niveau des coûts unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne

OBJECTIF 5 : Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances

INDICATEUR 5.1 : Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique

Objectifs et indicateurs de performance

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

Les indicateurs du programme font l'objet d'un changement entre le projet annuel de performance 2025 et celui de 2026 :

- Substitution de l'indicateur « 1.1 Rapprochements inférieurs à 50 % de la norme de séparation entre aéronefs pour 100.000 vols contrôlés » par un nouvel indicateur « Maturité de la gestion de la sécurité ».

Les autres indicateurs de performance du programme sont reconduits.

OBJECTIF mission

1 – Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

L'*EOSM* (*Effectiveness of safety Management*) ou Maturité de la gestion de la sécurité est un indicateur défini par la réglementation européenne relative aux prestataires de navigation aérienne pour mesurer la maturité de leur système de gestion de la sécurité (SGS ou SMS). C'est notamment l'indicateur de sécurité retenu au niveau européen parmi les indicateurs de performance de la période de référence 4 (2025-2029).

Il se compose de 5 notes distinctes, chacune relative à un pilier du système de management de la sécurité : politique de sécurité, gestion des risques de sécurité, assurance sécurité, promotion de la sécurité et culture sécurité. La note attribuée à un pilier correspond à la note minimale attribuée à une des sous-parties de ce pilier, établie sur la base d'un questionnaire. Les notes vont de A, le plus bas niveau, à D, le meilleur. Les prestataires de navigation aérienne devront avoir atteint à la fin de la période de référence 4 (2029) le niveau C pour l'ensemble des piliers, à l'exception du pilier « gestion des risques » pour lequel le niveau attendu est D.

INDICATEUR

1.1 – Maturité de la gestion de la sécurité

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Maturité de la gestion		Sans objet	Sans objet	Sans objet	B	Moitié de C et de B	Majorité de C

Précisions méthodologiques

Le questionnaire EOSM, en format RP4, contient 291 questions, auxquelles il convient de répondre en apportant la preuve documentaire de la réponse. Le questionnaire transmis est d'abord analysé par la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile, l'autorité de surveillance de la DSNA, puis validé par l'autorité régalienne en termes d'espace aérien, avant d'être transmis (avant le 1^{er} juin de l'année N+1 pour le questionnaire de l'année N) à la Commission européenne qui l'évaluera de son côté et pourra demander des éléments complémentaires à l'État concerné ou faire des commentaires.

B = le niveau de maturité du pilier est Défini

C = le niveau de maturité du pilier est Géré

D = le niveau de maturité du pilier est Assuré

JUSTIFICATION DES CIBLES

En matière de sécurité, le FABEC a proposé pour l'indicateur clé, qui reste le niveau des réponses des prestataires de services de navigation aérienne au questionnaire EASA EoSM mesurant la maturité du système de gestion de la sécurité, de retenir les objectifs établis au niveau de l'Union européenne pour ses sept prestataires.

Il a par ailleurs été tenu compte des niveaux couramment atteints en 2024 par les différents prestataires ainsi que des plans d'actions correctives en cours le cas échéant, mais aussi des évolutions du questionnaire EoSM de l'EASA utilisé en RP4, plus détaillé et exigeant et introduisant des sujets nouveaux. Des valeurs individuelles intermédiaires ont aussi été définies pour chaque prestataires pour chaque année de la RP4, en vue de progresser vers l'objectif commun en fin de période.

OBJECTIF

2 – Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

L'objectif d'efficacité horizontale est de privilégier les routes aériennes les plus directes afin d'économiser des émissions de CO₂ et du carburant. Pour voler le plus droit possible, il faut gérer des contraintes comme les zones militaires aériennes et divers aléas (météo, capacité de contrôle, organisation du service, mouvements sociaux) contribuant à l'encombrement ponctuel de l'espace aérien. Pour ce faire, les services de contrôle aérien proposent en cours de vol des routes plus courtes dérogeant aux plans de vol déposés, quand la situation en temps réel le permet.

INDICATEUR

2.1 – Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols	%	3,33	3,30	2,80 (*)	2,83	2,79	2,76

Précisions méthodologiques

Les cibles 2023 et 2024 sont celles du plan de performance RP3 couvrant la période 2020-2024. Les cibles 2025 à 2028 sont les valeurs de référence publiées dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission européenne du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union européenne pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence 2025-2029.,

Source : Cibles Environnement KEA France - Plan de performance Fabec RP3 et projet de Plan de Performance RP4 – Réalisé FABEC PRU Eurocontrol

Mode de calcul de l'indicateur : Cet indicateur mesure le supplément (exprimé en pourcentage) de distance parcourue par vol dans l'espace aérien français. En cela, il mesure à la fois les rallongements constatés à l'intérieur des frontières nationales mais aussi ceux générés par les interfaces avec les pays voisins. Les phases d'approche, de décollage et d'atterrissage sont exclues du calcul de l'indicateur.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Parmi les principaux leviers pour améliorer l'efficacité horizontale des vols, la mise en œuvre du Free Route sur l'ensemble du territoire d'ici 2026 devrait permettre aux compagnies aériennes d'optimiser leurs routes et de gagner en performance énergétique. Des solutions sont également à l'œuvre pour des trajectoires d'arrivées moins sonores et plus économes en carburant.

Autre levier pour améliorer l'efficacité horizontale des vols, le déploiement en cours de 4-FLIGHT permet aux contrôleurs aériens de mieux visualiser les trajectoires d'avions pour les optimiser et obtenir à terme des réductions sur les durées de vol, les consommations de carburant et les émissions de CO₂. Par ailleurs, grâce à la participation de la DSNA à certains projets du programme européen SESAR, d'autres actions sont en cours afin d'alléger des restrictions d'utilisation de l'espace aérien et ainsi les rendre plus planifiables par les clients et usagers.

Un important projet de refonte de l'espace aérien supérieur sera lancé prochainement avec des bénéfices attendus à partir de 2026, grâce à l'utilisation des capacités de gestion de l'espace aérien rendues possibles par le nouveau système 4-FLIGHT.

OBJECTIF

3 – Améliorer la ponctualité des vols

Le respect de la ponctualité repose principalement sur l'organisation du service opérationnel (effectif et régime de travail) et sur le déploiement de nouveaux outils pour accueillir davantage d'avions dans l'espace aérien national. Il doit être concilié avec une sécurité optimum et le respect des objectifs environnementaux, mais également faire face aux divers aléas (météo, capacité de contrôle, organisation du service, mouvements sociaux) qui perturbent la fluidité de la navigation aérienne. Les indicateurs retenus pour la phase de croisière des vols (l'en-route, qui désigne l'ensemble des services fournis pour le survol du territoire, exception faite des phases d'arrivées/départ) et pour les aérodromes sont ceux du plan de performance européen RP3 (2020-2024) auquel est soumis la DSNA en tant que prestataire de navigation aérienne. Le dépassement des cibles conduit au paiement d'un malus. À ces moyennes, s'ajoute le taux de vols retardés de plus de 15 minutes, indicateur pouvant être assimilé à un taux de défaut dans le service rendu.

INDICATEUR

3.1 – Retard ATFM moyen par vol

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Retard ATFM en-route par vol*	minutes	2,13	1,4	≤ 0,90 (*)	0,35	0,28	0,24
Retard ATFM aérodrome à l'arrivée par vol*	minutes	0,70	0,62	Cible du plan RP4 à venir	0,60	0,50	0,40
Taux de vols retardés de plus de 15 minutes	%	5,2	3,37	≤ 3	≤ 3	≤ 3	≤ 3

Précisions méthodologiques

Les cibles connues sont celles du plan de performance RP3 couvrant la période 2020-2024.

Les cibles de 2025 à 2028 sont les valeurs de référence publiées dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission européenne du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union européenne pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence. .

Retard ATFM en-route par vol et à l'arrivée par vol :

Source des données : Cibles : plan de performance RP3 / RP4 – Résultats : Eurocontrol

Mode de calcul de l'indicateur : [temps cumulé des retards ATFM (En-route/APP) ou ATFM aérodrome à l'arrivée sur un sous-ensemble de près de 60 aéroports français divisé par [Nombre total de vols contrôlés (En-route/APP) ou à l'arrivée]

Taux de vols retardés de plus de 15 minutes :

Le taux de vols retardés de plus de 15 minutes permet de mesurer plus finement la qualité du service rendu. Il est calculé par Eurocontrol qui comptabilise les vols (survol, internationaux, domestiques) ayant subi un retard significatif dans l'espace aérien contrôlé par la DSN. Au-delà de l'affichage d'une moyenne, l'analyse de cette performance permet de localiser des points critiques du réseau conduisant à des retards qui affectent fortement l'activité des compagnies aériennes.

Source des données : cibles : DSN - Résultats : Eurocontrol

Mode de calcul de l'indicateur : [nombre de vols retardés de plus de 15 minutes pour cause ATC] divisé par [nombre total de vols]

JUSTIFICATION DES CIBLES

A partir de fin 2025 des améliorations de capacités sont attendues en lien avec la mise en place, d'un plan pluriannuel de recrutements de contrôleurs aériens (à la fois pour pallier les problèmes de personnels de certains centres mais aussi pour préparer les départs en retraite à venir importants), de plus de flexibilité et de densification dans les tours de services des centres en route, de la finalisation du plan de déploiement de 4-FLIGHT à l'ensemble des centres en route, ainsi que de nombreuses autres mesures en lien avec la nouvelle stratégie 2030 de la DSN. La DSN a lancé une réorganisation de son empreinte territoriale, avec des regroupements de sites rendant le service de contrôle d'approche et l'arrêt du service de contrôle sur certains aérodromes. Ces réformes visent à regrouper les ressources sur des centres gérant le plus de trafic, permettant alors de rendre un service plus résilient.

OBJECTIF

4 – Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne

INDICATEUR

4.1 – Niveau des coûts unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Coût unitaire France métropolitaine - En route	€	59,30	Non connu	62,06	62,52	62,09	60,29
Coûts unitaires France métropolitaine - Zones terminales	€	87,94 zone 1 / 348,64 zone 2	Non connu	98,31 zone 1 / 402,63 zone 2	101,79 zone 1 / 375,85 zone 2	100,57 zone 1 / 376,54 zone 2	95,66 zone 1 / 367,40 zone 2

Précisions méthodologiques

Les cibles de performance économique de la période RP4 (2025-2029) sont basées sur le projet de plan de performance déposé le 1^{er} octobre 2024.

Mode de calcul : **Coût unitaire France métropolitaine – En Route** : Coûts des services de navigation aérien en métropole de Route divisé par le trafic en-route (en unités de service)

Coûts unitaires France métropolitaine – Zones terminales : Coûts des services terminaux par zone tarifaire divisé par le trafic terminal de chaque zone (en unités de service)

Commentaires : Le taux unitaire pour la redevance de Route de l'année 2025 est de 79,96 €, pour l'année 2024 il était de 70,88 €.

Les objectifs de l'Union européenne (UE) pour la quatrième période de référence (RP4) ont été fixés par la décision d'exécution de la Commission européenne du 12 juin 2024 prise en application du règlement d'exécution (UE) n° 2019/317 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (en cours de révision pour introduire dans ses annexes de nouveaux indicateurs de performance pour simple suivi lors de la RP4).

Concernant le projet de plan de performance du FABEC, les objectifs pris en commun pour la sécurité, l'environnement et la capacité ont été jugés compatibles avec les objectifs de niveau européen. Cependant, seuls les objectifs économiques de la France ont été jugés conformes aux objectifs de niveau européen.

Il est donc demandé à l'Allemagne, à la Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas et à la Suisse de réviser leurs objectifs d'efficacité économique pour la RP4.

Un nouveau projet de plan de performance FABEC révisé sera donc déposé cet été, afin de permettre à ces états de réviser ces objectifs nationaux. Concernant la France, l'ensemble des objectifs opérationnels et économiques sont donc jugés compatibles et ne feront pas l'objet d'une révision dans ce nouveau projet de plan de performance FABEC.

Une nouvelle phase d'évaluation par le PRB et la Commission européenne aura lieu à nouveau d'ici la fin 2025.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les usagers de l'espace aérien métropolitain sont très majoritairement des pavillons étrangers : 85 % des Unités de service (UDS) pour la redevance de Route, et 59 % des UDS pour la RSTCA-Métropolitaine. Certaines UDS bénéficient d'exemptions concernant certaines catégories d'usagers ; la part des UDS exonérée est de 1,2 % pour la redevance de Route, de 0,3 % pour la zone terminale 1 (Paris-CDG et Paris-Orly) et de 4,1 % pour la zone terminale 2.

Les cibles de performance économique pour la période RP4 (2025-2029) ont été publiées en juin 2024 résultant en une demande d'amélioration de la performance économique des prestataires de services de la navigation aérienne de 1,2 % par an sur la période. Les objectifs affichés ici sont identiques au plan de performance déposé. Ceux-ci ont été jugés conformes aux objectifs de niveau européen dans la décision de la Commission européenne du 16 mai 2025.

OBJECTIF

5 – Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances

Les coûts des services de navigation aérienne outre-mer sont financés par deux redevances : la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer (RSTCA-OM) et la redevance océanique (ROC).

La mise en place de la ROC en 2010 a permis de répartir les coûts sur l'ensemble des utilisateurs des services rendus outre-mer et de baisser le taux unitaire de la RSTCA-OM de 15,2 € à 12 €. En effet, jusqu'en 2009, le service de contrôle était rendu gratuitement pour les survols outre-mer et seuls les usagers desservant l'Outre-mer devaient acquitter la RSTCA-OM.

À la suite d'une étude menée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur la tarification des services de navigation aérienne aux compagnies aériennes dans les départements et collectivités d'Outre-mer, publiée au printemps 2015, une série de mesures visant à optimiser l'économie du contrôle aérien dans les outre-mer a été mise en œuvre au 1^{er} janvier 2016 :

- L'assujettissement de l'aérodrome de Mayotte à la RSTCA-OM ;
- La réduction de moitié du tarif de la ROC pour la seule Polynésie française, compte tenu des grandes distances de survols parcourues et afin de récupérer des survols qui contournent cette région ;
- Une augmentation du taux de la ROC de 5 %.

INDICATEUR

5.1 – Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique.	%	32	35	33	33,5	34	34,50

Précisions méthodologiques

Source des données : DSNA

Mode de calcul : Produit des redevances outre-mer divisé par coûts outre-mer.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Jusqu'en 2019, les recettes issues des redevances de navigation aérienne Outre-Mer s'amélioraient grâce notamment à la modernisation des outils de facturation, à la centralisation de la gestion des redevances de navigation aérienne Outre-Mer ainsi qu'à la mise en place d'une politique tarifaire incitative en Polynésie française et à une hausse du trafic dans certains territoires d'Outre-Mer. La crise du transport aérien en 2020 et 2021 a fait à nouveau chuter le taux de couverture des coûts du service rendu outre-mer, d'autant plus que les sommes dues entre mars et décembre 2020 au titre des deux redevances Outre-Mer ont fait l'objet d'un moratoire. La bonne reprise du trafic dans les Outre-mer ainsi que le déploiement d'un nouveau logiciel de facturation ont permis d'augmenter les recettes issues des redevances de navigation aérienne Outre-Mer et d'atteindre le taux de couverture cible.

Grâce à une bonne reprise du trafic qui devrait augmenter les produits des redevances, une hausse des recettes est envisagée, et donc la progression du taux de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne à court-terme.

Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2025 ET 2026

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne		271 764 132 287 219 420	500 000 500 000	36 000 36 000	272 300 132 287 755 420	5 900 000 5 400 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne		174 322 000 215 701 000	160 946 591 300 966 847	0 0	335 268 591 516 667 847	4 100 000 30 600 000
Totaux		446 086 132 502 920 420	161 446 591 301 466 847	36 000 36 000	607 568 723 804 423 267	10 000 000 36 000 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne		271 694 168 287 219 419	500 000 500 000	36 000 36 000	272 230 168 287 755 419	1 500 000 5 400 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne		187 354 250 204 091 250	199 408 341 208 691 234	0 0	386 762 591 412 782 484	8 500 000 30 600 000
Totaux		459 048 418 491 310 669	199 908 341 209 191 234	36 000 36 000	658 992 759 700 537 903	10 000 000 36 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2025, 2026, 2027 ET 2028

Titre LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
3 - Dépenses de fonctionnement	446 086 132 502 920 420 509 977 843 546 526 556	5 900 000 23 350 000	459 048 418 491 310 669 519 689 592 536 207 182	5 900 000 23 350 000
5 - Dépenses d'investissement	161 446 591 301 466 847 185 027 750 111 186 250	4 100 000 12 650 000	199 908 341 209 191 234 258 043 500 230 606 375	4 100 000 12 650 000
6 - Dépenses d'intervention	36 000 36 000 36 000 36 000		36 000 36 000 36 000 36 000	
Totaux	607 568 723 804 423 267 695 041 593 657 748 806	10 000 000 36 000 000	658 992 759 700 537 903 777 769 092 766 849 557	10 000 000 36 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2025 ET 2026

Titre / Catégorie LFI 2025 PLF 2026	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
3 – Dépenses de fonctionnement	446 086 132 502 920 420	5 900 000 23 350 000	459 048 418 491 310 669	5 900 000 23 350 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	446 086 132 502 920 420	5 900 000 23 350 000	459 048 418 491 310 669	5 900 000 23 350 000
5 – Dépenses d'investissement	161 446 591 301 466 847	4 100 000 12 650 000	199 908 341 209 191 234	4 100 000 12 650 000
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	0 126 253 503	0 1 950 000	0 71 467 429	0 1 950 000
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	161 446 591 175 213 344	4 100 000 10 700 000	199 908 341 137 723 805	4 100 000 10 700 000
6 – Dépenses d'intervention	36 000 36 000	0 0	36 000 36 000	0 0
64 – Transferts aux autres collectivités	36 000 36 000	0 0	36 000 36 000	0 0

Titre / Catégorie	LFI 2025 PLF 2026	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
		Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
Totaux		607 568 723 804 423 267	10 000 000 36 000 000	658 992 759 700 537 903	10 000 000 36 000 000

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	0	287 755 420	287 755 420	0	287 755 419	287 755 419
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	0	516 667 847	516 667 847	0	412 782 484	412 782 484
Total	0	804 423 267	804 423 267	0	700 537 903	700 537 903

Dépenses pluriannuelles

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses de fonctionnement courant permettent d'assurer la fourniture du service de navigation aérienne et notamment les communications opérationnelles entre centres et systèmes déployés sur l'ensemble du territoire. Les dépenses de fonctionnement ici présentées ne recouvrent qu'une partie des ressources de T3 ; le reste servant à financer les « organismes extérieurs » et les dépenses de « T3 Opex monitoré » (voir en dessous pour ces deux éléments).

Les dépenses de fonctionnement ici présentées sont prévues pour 2026 à hauteur de 97,6 M€ en AE et 80,3 M€ en CP.

La hausse des autorisations d'engagement par rapport aux montants de la LFI pour 2025 s'explique par la nécessité en 2026 d'engager de manière pluriannuelle les AE sur certains marchés de fluides. La ligne prestation de services augmente aussi pour être mise en adéquation avec les exécutions des années précédentes. Le maintien des compétences voit ses ressources augmenter pour poursuivre la formation opérationnelle des agents DSNA pour assurer la mise en œuvre de 4-FLIGHT dans les différents centres de la DSNA, de même que l'informatique en raison des importantes modifications à prendre en compte à compter de 2025.

A l'inverse, la partie maintenance est revue à la baisse pour être en adéquation avec l'exécution des années précédentes et prendre en compte le portage budgétaire par le programme technique annuel de la DSNA notamment pour une meilleure visibilité sur les dépenses majeures de modernisation technique, et de pilotage associé.

Pour les AE :

Dépenses d'exploitation (hors organismes extérieurs et T3 OPEX)	Montant en €	Montant en €	Montant en €	Montant en €
	2025	2026	2027	2028
Télécommunications	1 000 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €
Maintenance	16 000 000 €	8 000 000 €	9 000 000 €	9 500 000 €
Fluides	10 500 000 €	42 040 000 €	6 172 000 €	45 508 022 €
Maintien des compétences	13 700 000 €	14 500 000 €	14 500 000 €	14 500 000 €
Déplacements	8 000 000 €	9 000 000 €	9 000 000 €	9 500 000 €
Nettoyage	3 500 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €
Entretien des bâtiments	4 000 000 €	4 000 000 €	5 000 000 €	5 000 000 €
Informatique	3 000 000 €	5 000 000 €	6 000 000 €	6 445 977 €
Activité de recherche et sauvetage	1 500 000 €	2 000 000 €	2 000 000 €	2 000 000 €
Etudes, assistances, prestations de service et achats divers	2 200 000 €	7 315 000 €	7 315 000 €	7 315 000 €
Autres dépenses d'exploitation	128 298 €	365 354 €	565 354 €	565 354 €
Réparations judiciaires	300 000 €	300 000 €	300 000 €	300 000 €
Impôts et taxes	75 000 €	75 000 €	75 000 €	75 000 €
Total	63 903 298 €	97 595 354 €	64 927 354 €	105 709 353 €

Pour les CP :

Dépenses d'exploitation (hors organismes extérieurs et T3 OPEX)	Montant en €	Montant en €	Montant en €	Montant en €
	2025	2026	2027	2028
Télécommunications	1 000 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €
Maintenance	16 000 000 €	8 000 000 €	9 000 000 €	9 500 000 €
Fluides	28 450 000 €	24 690 000 €	25 822 000 €	25 678 023 €
Maintien des compétences	13 700 000 €	14 500 000 €	14 500 000 €	14 500 000 €
Déplacements	8 000 000 €	9 000 000 €	9 000 000 €	9 500 000 €
Nettoyage	3 500 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €	4 000 000 €
Entretien des bâtiments	4 000 000 €	4 000 000 €	5 000 000 €	5 000 000 €
Informatique	3 000 000 €	5 000 000 €	6 000 000 €	6 445 977 €
Activité de recherche et sauvetage	1 500 000 €	2 000 000 €	2 000 000 €	2 000 000 €
Etudes, assistances, prestations de service et achats divers	2 200 000 €	7 315 000 €	7 315 000 €	7 015 000 €
Autres dépenses d'exploitation	108 334 €	365 353 €	565 353 €	565 354 €
Réparations judiciaires	300 000 €	300 000 €	300 000 €	300 000 €
Impôts et taxes	75 000 €	75 000 €	75 000 €	75 000 €
Total	81 833 334 €	80 245 353 €	84 577 353 €	85 579 354 €

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

La stratégie d'investissement de la DSNA vise à répondre aux objectifs de simplification, d'harmonisation, de rationalisation, de standardisation de ses achats, d'industrialisation de ses feuilles de route, et du développement de l'achat sur étagère.

Pour ce faire, **les 4 axes stratégiques de la DSNA** sont porteurs de besoins importants en termes d'investissements :

- **Gagner en performance opérationnelle et en résilience** : pour 2026, les principaux chantiers lancés en matière de performance opérationnelle et de résilience concerneront la poursuite de la mise en place de mesures d'optimisation de l'ouverture des secteurs en fonction de la demande, notamment grâce à une méthodologie standardisée et l'utilisation d'outils permettant des prévisions de trafic plus fines et à la mise en œuvre de nouvelles règles d'organisation du travail, le déploiement d'une cellule temps-réel (CNGR), qui doit être opérationnelle à l'été 2026, les avancées du projet « Check », et la poursuite de la sécurisation des sites déportés et des travaux visant à améliorer le pilotage de la sûreté ;
- **Moderniser les technologies en rationalisant, harmonisant, standardisant les systèmes, et en pilotant l'architecture technique de la DSNA** : les objectifs principaux en matière de modernisation des systèmes techniques en 2026 concerneront notamment la convergence des cinq CRNA sur une même version de 4-FLIGHT à horizon 2027 ; la poursuite de la modernisation engagée sur les systèmes ATC des tours de région parisienne (CDG et Orly) dans le cadre des projets IATS@Orly et la poursuite d'AVISO CDG ; la poursuite de la modernisation des systèmes ATC des organismes implantés dans les territoires ultramarins initiée, notamment, dans le cadre du projet SEAFLIGHT ; le lancement de la première phase de modernisation des grandes tours en Province ; la poursuite de la rationalisation et de la modernisation des systèmes de Communication, Navigation et Surveillance, avec notamment la mise en service de la chaîne CATIA au SNA de Bordeaux en 2026, et la poursuite du projet de centralisation des équipements de « Voice communication system » (VCS) lancé en 2025. Ces éléments sont développés plus bas, dans la partie « Grands projets informatiques » ;
- **Adapter l'organisation et les métiers de la DSNA aux nouveaux enjeux de la navigation aérienne** : cette adaptation passera notamment par la réforme territoriale d'ampleur qui consiste à regrouper un certain nombre d'approches pour passer de 28 en 2024 à 18 en 2030, et à réduire le nombre de tours où la DSNA rend le service de contrôle aérien (79 tours actuellement pour un objectif de 73 d'ici 2028, et d'une réduction d'une vingtaine de tours à l'horizon 2034) ;
- **Mettre au cœur des priorités de la DSNA la réponse à apporter au défi de la transition écologique** : la DSNA est engagée pour améliorer la performance environnementale des vols à chacune de leurs phases, grâce aux possibilités offertes par la modernisation technologique et la mise en place d'un réseau « Green Ops » mettant en avant la collaboration entre la DSNA et les compagnies aériennes. Cela passe notamment par la finalisation du Free Route sur l'ensemble du territoire d'ici 2026/2027, et le développement des descentes continues en phase d'approche et d'atterrissage, mises en œuvre à travers les projets « PBN to ILS ». En toute cohérence, cette ambition écologique passe également par la recherche de la performance énergétique de la DSNA elle-même, à travers notamment le plan de transformation « Infrastructures bas carbone », qui prévoit la rénovation de bâtiments, la rénovation de l'énergie des sites distants et le développement de mesures à gains rapides (cf. *infra*, Grandes opérations pionnières). Enfin, en ayant obtenu la labellisation CANSO « Green ATM », (niveau 2 en 2024 et un objectif d'atteinte du niveau 3 à l'automne

2025), la DSNA s'inscrit dans un objectif d'amélioration continue afin d'être à la hauteur de son ambition en matière environnementale.

Au global, cela porte les ressources disponibles pour les dépenses du programme technique annuel à hauteur de 453,1 M€ d'AE et 366,6 M€ qui se décomposent comme suit :

- 301,5 M€ d'AE et 209,1 M€ de CP pour les dépenses de T5 ;
- 151,7 M€ d'AE et 157,4 M€ de CP pour les dépenses de T3 OPEX monitoré (y compris liaisons louées).

Par ailleurs, le détail des crédits (en T5 ou en T3 OPEX monitoré) présentés ci-dessous s'articule avec un niveau de granularité par portefeuille. Les portefeuilles correspondent à une nomenclature élaborée au sein de la DSNA afin de regrouper des ensembles de projets et de programmes dans des groupements ayant des thématiques communes. Les trois portefeuilles sont :

- Le portefeuille Infrastructures (réseaux, communication, navigation, surveillance, génie civil) ;
- Le portefeuille ATC (systèmes de contrôle aérien) ;
- Le portefeuille Services (gestion de l'espace et des flux, outils d'information météo, ou d'état de la piste, information aéronautique).

Portefeuille Infrastructures :

- **Le segment Télécoms, réseaux et sécurité** inclut les investissements de maintien en conditions opérationnelles et de modernisation de l'infrastructure et des technologies de réseaux servant à la transmission des données (données radars pour la connaissance du positionnement des avions, données radio pour les communications entre les contrôleurs aériens et les pilotes, etc.) ainsi que tous les moyens de cybersécurité déployés dans la navigation aérienne. Il vise aussi à faire évoluer le réseau pour lutter contre l'obsolescence (exemple arrêt des liaisons en cuivre) et permettre la mise en œuvre des systèmes modernisés de la navigation aérienne. C'est ce segment qui supporte les dépenses de liaisons louées (aux opérateurs Télécom). Pour les années 2025 à 2029, ce segment couvre également des investissements importants en vue d'améliorer le système de cybersécurité de la DSNA. A partir de 2026, il portera aussi les dépenses de communications électroniques satellitaires entre le sol et les avions (Datalink) ;
- **Le segment Infras numériques et supervision** regroupe dans un ensemble cohérent tous les besoins d'infrastructures numériques de la DSNA à servir à l'ensemble des équipements et installations : infrastructures qui hébergent les applications critiques pour la navigation aérienne (data center, cloud) et les outils de supervision permettant la surveillance continue des systèmes et infrastructures numériques pour garantir leur bon fonctionnement ;
- **Le segment Génie Civil et installations** regroupe l'ensemble des investissements de génie civil sur les bâtiments de la DSNA (centres et tours de contrôle, blocs techniques, radars, antennes air-sol, soit près de 700 sites) et les investissements d'installation, dans ces sites, des infrastructures et systèmes de la navigation aérienne, à l'exclusion de l'acquisition des systèmes eux-mêmes ; il regroupe les investissements en matières d'énergie, climatisation et protection contre la foudre nécessaires à la continuité de services des centres de contrôle. Enfin on y retrouve des investissements importants en matière de sûreté physique pour protéger les installations essentielles de la DSNA ;
- **Le segment support aux services** regroupe dans une optique de cohérence et de performance l'ensemble des activités liées au soutien des sites opérationnels de la DSNA. L'objectif est d'assurer une disponibilité élevée des matériels opérationnels le maintien en conditions opérationnelles (MCO) : gestion des stocks et des flux de matériels ; support à l'acquisition des matériels et licences. Il couvre également les moyens nécessaires à la mise en place des moyens de contrôle de présence des contrôleurs aériens ;
- **Le segment communications vocales** inclut l'ensemble des investissements de maintien en conditions opérationnelles et de modernisation des moyens de communication entre le sol, le bord et entre contrôleurs eux-mêmes. Pour 2025 et les années suivantes, ce segment contient, entre autres, des besoins importants de traitement de l'obsolescence des moyens de communication entre les contrôleurs et les avions porté par notamment les projets Catia et NVCS. Il porte également la préparation de l'avenir avec les travaux nécessaires à la mise en place d'un système de communications vocales centralisé permettant de réduire les coûts d'investissement et de fonctionnement et de réduire les temps de déploiements ;
- **Les segments navigation et surveillance** : la partie navigation rassemble les moyens sol de radionavigation et les procédures associées (par exemple les ILS, systèmes d'aide à l'atterrissage en situation de faible

visibilité). La surveillance inclut les différents types de radar. Un des enjeux de la gestion de ces segments est de concilier la rationalisation des moyens nécessaires avec le maintien d'une couverture suffisante pour maintenir les objectifs en termes de sécurité et de capacité, dans un contexte nouveau de phénomènes accrus de brouillage et leurrage des signaux satellitaires. Un autre enjeu est la prise en compte de nouveaux systèmes de surveillance comme le WAM ou *Wide Area Multilateral* ou *Multilatération Large Zone*.

Portefeuille ATC :

Les systèmes ATC sont les systèmes implantés dans les centres de contrôle permettant d'offrir aux contrôleurs une vision globale de la situation aérienne et des outils d'aide au contrôle aérien (par exemple lui permettant d'anticiper et de résoudre des potentiels conflits entre avions)

- **Le segment Services communs**, qui traite l'actuel système CAUTRA commun pour la gestion de l'en route, de l'approche et de la tour. Ce segment comprend tous les projets et activités liés au maintien en conditions opérationnelles du système de contrôle aérien en route opérationnel, aux évolutions nécessaires à la modernisation en cours et au maintien de la conformité réglementaire ainsi qu'à la préparation de son retrait dans le cadre de l'entrée en service de 4-FLIGHT ;
- **Le segment Services en route** comprend le nouveau système en-route 4-FLIGHT, qui a intégré COFLIGHT, visant au remplacement du système CAUTRA. Enfin, le cycle d'améliorations du système en-route, postérieur à la phase de convergence de l'ensemble des centres en route sur 4-FLIGHT, nécessaire à l'atteinte des objectifs de performance de la DSNB sur la période de référence et visant à rejoindre les feuilles de route industrielles est réalisé dans le cadre de l'opération « 4-FLIGHT Révolution » ;
- **Le segment Services Approches/Tours et DAT** pour lequel on distingue deux groupes d'organismes liés à la zone tarifaire de la RSTCA : la région parisienne dans le groupe 1 (G1) et les autres aéroports métropolitains dans le groupe 2 (G2). La modernisation de chacun de ces groupes est portée par un programme :
 - **Le programme SYSAT G1** avec les projets en cours IATS@ORY (mise en service fin 2024) et AVISO@CDG (contrat signé en 2025) pour la modernisation des tours, et un projet de plus long terme de modernisation des approches de région parisienne qui permettront de lancer le retrait définitif du CAUTRA en région parisienne ;
 - **Le programme SYSAT G2** avec les projets Système TWR/APP et SYSPEO. Ce programme a fait l'objet des opérations pionnières de 2021 et intègre une logique de modernisation basée sur l'acquisition d'un produit sur étagère. La signature du marché d'acquisition pour les 5 grandes de tours de province est une étape majeure dans cette modernisation. Par ailleurs, ce programme gère les activités de type DAT ou « Digital Advanced Tower » dont le projet RTC (*Remote Tower Center*). Ce projet, opération pionnière de 2021, qui visait à fournir à distance les services de contrôle d'aérodrome, a été interrompu début 2024 notamment en raison d'une dérive des calendriers, des coûts et de son désalignement avec la stratégie d'implantation territoriale de la DSNB.
- **Le segment Services Outre-Mer** permet la gestion des systèmes ATC déployés dans le contexte particulier de l'Outre-Mer. Il s'agit notamment du maintien en conditions opérationnelles de ces systèmes spécifiques, tel le système TIARE en Polynésie française et pour lequel une opération de modernisation est initialisée. Pour les autres organismes, la DSNB a engagé une opération de modernisation dans le cadre du projet SEAFLIGHT et met actuellement en place ce système pour les Antilles-Guyane avant de l'installer à la Réunion puis de l'étendre à la Nouvelle Calédonie.

Portefeuille Services :

- **Le segment Information Aéronautique** assure la cohérence des actions en matière de production de l'information aéronautique visant à transformer les trois services rendus au titre du métier *Aeronautical Information Service* (AIS) de la DSNB :
 - Information aéronautique (Collecte, traitement et stockage des données aéronautiques ; Élaboration des produits AIP et cartes aéronautiques ; Mise à disposition de l'information et de services aux usagers) ;
 - NOTAM (Collecte, traitement et diffusion des NOTAM) ;
 - Assistance Plan de Vol (Collecte, traitement et diffusion des demandes de plan de vol).

Les objectifs sont la migration vers le numérique, l'automatisation des traitements et échanges (moins de saisies, rapidité de traitement) et in fine des gains de sécurité des vols (intégrité des données par traitement de bout en

bout ; amélioration de la gestion des obstacles aux trajectoires au voisinage des aéroports ; faciliter d'accès aux informations et à des services pour les usagers).

- **Le segment Espace Aérien** traite de l'organisation de l'espace aérien. Les opérations financées ici servent à rationaliser l'implantation territoriale des infrastructures de contrôle aérien notamment en Espace Inférieur, à mettre en œuvre le *Free Route* en Espace Supérieur conformément au règlement Européen, à développer des procédures de circulation aérienne plus « vertes » et à financer des outils visant à prendre en compte l'impact des drones et des nouveaux usages de l'Espace Aérien sur le contrôle aérien ;
- **Le segment Gestion Collaborative des Flux** regroupe l'ensemble des projets liés au développement de solutions collaboratives permettant d'optimiser les flux de trafic aérien : séquenceur départ, séquenceur arrivée, équilibre demande/capacité, information générale, portail collaboratif, gestion flexible de l'espace. La finalité de ces projets est de trouver des gisements de capacité en améliorant la répartition des flux de trafic entre les secteurs de contrôle et de développer les opérations aériennes « vertes » via l'optimisation des trajectoires des vols, en encourageant la collaboration entre acteurs, notamment exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, « Network Manager » européen, Météo France, DSNA, acteurs militaires ;
- **Le segment Innovation et concepts avancés** accompagne l'innovation interne ou nationale, en collaboration avec l'AIT (Agence de l'Innovation dans les Transports), et centralise la contribution de la DSNA aux projets de R&D SESAR (projets pour lesquels la DSNA répond à des appels d'offre européens) ;
- **Le segment Transformation Numérique** permet la mise en place d'une politique centralisée de valorisation de la DATA conforme à l'OPEN DATA et une modernisation de l'ingénierie en vue d'une meilleure maîtrise de l'architecture du système numérique de la DSNA ;
- **Le segment RH Opérationnelles** permet de piloter les outils de gestion opérationnelle et de formation pour les corps techniques de la DSNA. *ScanTower* est une nouvelle génération de simulateur d'entraînement des contrôleurs aériens qui est en cours de déploiement sur les aéroports, visant à améliorer le temps de formation des contrôleurs aériens. OLAF ATCO a pour but d'organiser les formations obligatoires et réglementaires des contrôleurs aériens, de suivre la validité de leur licence, d'optimiser la gestion des tours de service : un outil unique pour toute la DSNA permettra de centraliser et d'harmoniser les pratiques ;
- **Le segment Support au changement** est la mise en place des outils et process centraux liés à l'organisation DSNA. Cela finance donc, par exemple, la centralisation des études de sécurité, le support d'appui aux projets (harmonisation des pratiques de chef de projet par exemple), les actions de modernisation managériale ou de réorganisation.

Ainsi, la programmation des dépenses d'investissements en T5 pour l'année 2026 s'établit comme suit :

Dépenses de T5	AE 2026 PLF	CP 2026 PLF
1. Infra	94 435 000	89 174 750
1.1 - Telecoms, Réseaux & Sécurité	5 360 000	5 420 000
<i>dont liaisons louées</i>	<i>1 600 000</i>	<i>1 600 000</i>
1.2-Infras numériques et supervision	2 800 000	2 800 000
1.3-Génie Civil et Installations	27 975 000	43 704 750
1.4-Support aux services	3 700 000	3 000 000
1.5-Communications vocales	41 400 000	21 750 000
1.6-Navigation	8 200 000	7 450 000
1.7-Surveillance	5 000 000	5 050 000
2. ATC	192 147 847	105 632 484
2.1 - ATM Services communs	7 810 000 €	7 810 000 €
2.2 - ATM Services ATM En-Route	110 000 000 €	62 323 000 €
2.3 - ATM Services ATM Approches/tours et DAT	64 797 847 €	30 084 484 €
2.4 - ATM Services Outre-Mer	9 040 000 €	4 915 000 €
2.5. - Data Link	500 000 €	500 000 €
3. Services	14 884 000	14 384 000
3.1 - AISP	999 000	999 000
3.2 - Exploitation de l'espace aérien	3 940 000	3 940 000
3.3 - Extension du CDM	2 430 000	2 430 000
3.4 - Gestion de l'innovation	2 175 000	1 675 000
3.5 - Transformation numérique	2 560 000	2 560 000
3.6 Gestion RH et formation	2 040 000	2 040 000
3.7 - Fonctions centralisées	740 000	740 000
Total général	301 466 847	209 191 234

Concernant les dépenses de T3 OPEX monitoré, la décomposition détaillée par portefeuille et par segment s'établit comme suit :

Dépenses de T3 OPEX monitoré	AE 2026 PLF	CP 2026 PLF
1. Infra	93 245 000	88 086 250
1.1- Telecoms, Réseaux & Sécurité	38 720 000	36 880 000
<i>dont liaisons louées</i>	<i>18 400 000</i>	<i>18 400 000</i>
1.2-Infras numériques et supervision	4 200 000	4 200 000
1.3-Génie Civil et Installations	8 325 000	11 068 250
1.4-Support aux services	7 300 000	5 500 000
1.5-Communications vocales	21 500 000	19 938 000
1.6-Navigation	8 200 000	5 450 000
1.7-Surveillance	5 000 000	5 050 000
2. ATC	27 900 000	38 799 000
2.1 - ATM Services communs	16 000 000 €	15 000 000 €
2.2 - ATM Services ATM En-Route	9 000 000 €	20 899 000 €
2.3 - ATM Services ATM Approches/tours et DAT	2 000 000 €	2 000 000 €
2.4 - ATM Services Outre-Mer	900 000 €	900 000 €
2.5. - Data Link	- €	- €
3. Services	30 516 000	30 516 000
3.1 - AISP	2 331 000	2 331 000
3.2 - Exploitation de l'espace aérien	2 260 000	2 260 000
3.3 - Extension du CDM	5 670 000	5 670 000
3.4 - Gestion de l'innovation	2 025 000	2 025 000
3.5 - Transformation numérique	5 240 000	5 240 000
3.6 Gestion RH et formation	2 360 000	2 360 000
3.7 - Fonctions centralisées	10 630 000	10 630 000
Total général	151 661 000	157 401 250

Pour les années 2027 et 2028, la DSNA précise la programmation provisoire des dépenses également par titre 5 et par « T3 OPEX monitoré », en limitant son détail au niveau du portefeuille.

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

1. PROGRAMME 4-FLIGHT

4-FLIGHT représente le cœur de la modernisation du système ATM français. Le programme permet de mettre en service dans les centres de contrôle en-route français (CRNA) un système de contrôle complet de nouvelle génération, avec de nouvelles potentialités d'évolutions alignées avec la feuille de route stratégique du programme européen SESAR et les règlements européens afférents. Le contenu fonctionnel du système 4-FLIGHT consiste en l'intégration d'un système de traitement radar européen (ARTAS fourni par Eurocontrol), d'une nouvelle interface homme-machine, auxquels s'ajoutent un grand nombre de périphériques utilisés par les contrôleurs ou les superviseurs techniques et enfin d'un composant moderne de traitement volumique des plans de vols (COFLIGHT). Le budget de développement informatique représente 70 % du budget du programme, les 30 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (27 %) et de génie civil (3 %).

Après avoir mis en service une première version du système 4-FLIGHT à Reims et à Aix en Provence en 2022, le site d'Athis-Mons a migré définitivement sur le système 4-FLIGHT en début d'année 2025. Conformément aux recommandations du rapport IGF/CGEDD, les évolutions de versions du système 4-FLIGHT qui sont prévues dans le périmètre du programme permettent de déployer une version unique dite V2 dans l'ensemble des cinq CRNA.

Le programme inclut également le maintien en conditions opérationnelles (MCO) sur une période de deux ans après la mise en service dans chaque centre.

4-FLIGHT utilise une prévision de trajectoire 4D fournie par COFLIGHT pour permettre l'amélioration continue des outils de détection et de résolution de conflits, augmentant les performances et la capacité des secteurs de contrôle. 4-FLIGHT contribue ainsi à une évolution majeure du métier de sécurité du contrôleur aérien vers de moins en moins de résolution tactique des conflits au sein de son secteur de contrôle et de plus en plus de supervision et d'anticipation en amont de la prise en compte des vols dans le secteur de contrôle. Ainsi, les contrôleurs aériens des centres de Reims, Marseille, Athis-Mons, Brest et Bordeaux bénéficieront de nouvelles fonctionnalités communes de détection de conflit, de gestion des situations orageuses, d'information d'état des vols, de filtrage des vols, d'alertes, d'optimisation automatique de l'affichage radar (« étiquettes » des plots radars), une pleine intégration des fonctions d'échanges sol/bord en DataLink, d'aide à la décision, d'aide aux situations d'instruction (étapes finales de qualification des nouveaux contrôleurs sur position de contrôle réelle), de gestion des circuits d'attentes en l'air des avions (« hippodromes » en cas de congestion aéroportuaire). Ces évolutions doivent permettre une augmentation de la capacité dans les secteurs de contrôle supérieurs, évaluée à 25 %.

Conformément aux recommandations du Rapport d'Information du Sénat n° 758 présenté le 21 juin 2023 par M. Vincent Capo-Canellas, rapporteur spécial du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », sur son contrôle budgétaire portant sur les grands programmes de modernisation du contrôle de la navigation aérienne, la DSNA a mis en place une refonte du cadre contractuel du développement du composant COFLIGHT au sein de l'accord cadre de développement du système 4-FLIGHT, à effet de la fin d'année 2023. En ce sens, la ligne budgétaire 4-FLIGHT regroupe depuis 2024 les prévisions de dépenses (AE) communes aux programmes 4-FLIGHT et COFLIGHT pour la France. Ceci a conduit à provisionner un budget supplémentaire de 9,1 M€ pour la gestion du composant COFLIGHT au sein du système 4-FLIGHT au-delà de 2023.

En début d'année 2025, le site d'Athis-Mons a migré définitivement sur le système 4-FLIGHT. La remontée des capacités pour être pleinement opérationnel à l'été 2025 s'est passée conformément au plan de transition prévu.

Au premier trimestre, les sites d'Aix et Reims ont migré sur la version V2.1, dernière version de consolidation du programme 4-FLIGHT. Le site d'Athis-Mons migrera sur la version V2.1 à l'automne 2025.

Enfin, l'état technique complémentaire (nécessaire à la suite de la mise en service début 2025) pour le centre en route d'Athis-Mons (CRNA Nord) est en cours de réalisation. Il sera déployé début 2026 pour améliorer les capacités

et fonctionnalités contrôle pour l'été aéronautique 2026 et permettre ensuite au CRNA Nord de rejoindre les deux premiers sites de Reims et Aix sur le programme 4-FLIGHT révolution.

Cet état technique porte le coût global du programme 4-FLIGHT de 899 M€ expliqué en RAP 2024 à 900,9 M€.

Il est en outre précisé que les CRNA mettent à disposition du ministère des Armées un certain nombre de positions de contrôle militaires. Le budget 4-FLIGHT dépensé pour les besoins de la défense à ce jour pour le déploiement des positions 4-FLIGHT défense ou pour le développement de fonctionnalités spécifiques s'élève à 13,9 M€, dont 5,5 M€ ont été facturés à ce jour. Une partie est à facturer à la suite de la MESO à Athis-Mons, le reste sera facturé à la MESO de Brest et Bordeaux.

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	843,50	783,20	31,20	74,20	12,10	19,00	9,60	20,00	4,50	4,50	900,90	900,90
Titre 2	107,90	107,90	14,00	14,00	12,00	12,00	4,50	4,50	2,00	2,00	140,40	140,40
Total	951,40	891,10	45,20	88,20	24,10	31,00	14,10	24,50	6,50	6,50	1 041,30	1 041,30

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	629,69	1 041,30	+65,37
Durée totale en mois	180	192	+6,67

2026 et années suivantes

Sur le site de Bordeaux, des opérations d'installation et d'utilisation en trafic réel ont dû être reportées en 2026 et expliquent le décalage des coûts d'assistance au site et de finalisation du déploiement sur l'année suivante.

En début d'année 2026, le site d'Athis-Mons bénéficiera d'un état technique 4-FLIGHT_V2.1.50 permettant de répondre à certaines spécificités de la région parisienne identifiées en 2025 et permettant de gérer plus facilement la période de charge aéronautique de l'été 2026. Le site d'Athis-Mons intégrera ensuite le programme 4-FLIGHT Révolution avec les sites de Reims et Aix. Cette version supplémentaire justifie le surcoût du programme de 1,9 M€ le portant maintenant à 900,9 M€.

En parallèle les sites de l'ouest poursuivront la transformation des opérationnels sur le système 4-FLIGHT, les sessions d'utilisation en trafic réel et consolideront le calendrier de mise en service et du plan de transition à proposer à Eurocontrol.

Sur le site de Bordeaux, des opérations d'installation seront par ailleurs finalisées pour la phase préalable à la mise en service. Certaines opérations d'urbanisation complète de la salle pourraient être programmées après la mise en service.

2. PROGRAMME 4-FLIGHT REVOLUTION

Ce programme a pour objectif de concevoir, développer et déployer, d'ici à l'horizon 2030, les versions successives d'amélioration et de maintien en condition opérationnelle du système 4-FLIGHT déployé dans une version commune (version V2 de 4-FLIGHT) dans les cinq centres en route de la DSNA entre 2024 et 2029.

Faisant suite au programme initial de déploiement du nouveau système, le présent programme vise à :

1. Mutualiser le coût de possession du système en s'inscrivant dans une démarche de convergence avec des partenaires parmi d'autres prestataires de contrôle aérien ;
2. Accompagner la stratégie d'amélioration des performances des opérations de la DSNA en introduisant de nouvelles fonctionnalités notamment issues de la recherche SESAR ou des travaux initiés dans le cadre du projet « ATC Tools » ;
3. Contribuer à la rationalisation de l'architecture des systèmes de la DSNA en s'appuyant le cas échéant sur la centralisation et la virtualisation des applications ;
4. Rejoindre les feuilles de route des industriels de l'ATC.

Compte tenu des temps de développement, une livraison majeure est attendue tous les deux ans. Cela correspond à la fourniture de trois versions sur la durée totale de l'opération.

Les nouvelles fonctionnalités du système 4-FLIGHT doivent permettre l'atteinte des objectifs de la DSNA en termes de performance et de conformité réglementaire en cohérence avec la feuille de route technologique européenne SESAR.

Par ailleurs, la version initiale (V3) de cette nouvelle feuille de route doit permettre de décommissionner totalement l'ancien système CAUTRA des centres de contrôle en route, y compris pour la fourniture des informations sur les plans de vols et de l'affichage des pistes radars dans les centres d'approche. Un nouveau moyen de connexion standardisé (format SWIM défini dans le cadre de la recherche SESAR 2020) entre le système de traitement des plans de vol en-route de 4-FLIGHT et les IHM actuelles des approches sous CAUTRA sera déployé. A terme, cette interface générique permettra à de nombreux systèmes de traitement de données pré- ou post opérationnelles de disposer des données du système 4-FLIGHT pour améliorer la gestion anticipée du trafic ou les analyses post-opérationnelles.

Année de lancement du projet	2023
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	121,96	36,42	15,20	67,30	107,10	62,10	97,74	176,18	342,00	342,00
Titre 2	0,00	0,00	2,00	2,00	4,00	4,00	10,50	10,50	55,00	55,00	71,50	71,50
Total	0,00	0,00	123,96	38,42	19,20	71,30	117,60	72,60	152,74	231,18	413,50	413,50

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	413,50	413,50	0,00
Durée totale en mois	96	96	0,00

Réalisations et prévisions 2025

Le cycle de version 4-FLIGHT_V3.0 et V3.1 dont le développement en parallèle a été lancé en 2024 arrive à son terme pour la version V3.0 qui vient d’être livrée à la DSNA pour vérification d’acceptation. Sa qualification pour mise en service est prévue pour la fin 2025. Il est prévu de la mettre en service sur les sites de l’est au printemps 2026 conformément à la *roadmap* définie et elle permettra de débiter les travaux de décommissionnement du CAUTRA en route à Bordeaux et Brest. La version V3.1 (fonctionnalité MTCD) sera livrée début 2026 pour une réception fin 2026 et une mise en service sur les sites de Reims, Aix et Athis-Mons durant l’hiver 2026-27.

Prévisions 2026 et années suivantes

Un recalage début 2026 du solde de la version V3.0 ainsi qu’un décalage dans le temps et donc dans les versions du volume d’analyses/corrections d’anomalies à inclure dans les versions développées expliquent le décalage de paiements de CP de 2025 vers 2026 par rapport aux précédentes prévisions.

La DSNA a décidé de lancer un cycle V4 pour atteindre la conformité du règlement européen dit « CP1 ». Une première version intermédiaire de convergence (V4.0) sera déployée sur les cinq CRNA afin d’avoir tous les sites alignés sur la même version puis la version V4.1 compatible CP1 et bénéficiant d’une importante mise à niveau du socle système (garantie cybersécurité) sera disponible pour mise en service à l’horizon 2029 sur les cinq sites. Au vu de l’intérêt de commencer tôt la deuxième version du cycle (comme cela a été le cas pour la version 3.1 en 2024), la DSNA a choisi de partir sur la même stratégie en commandant en 2026 ces deux versions. En effet, au vu de l’expérience acquise sur la version V2.0, le portage sur un nouveau socle de la version 4.1 justifie de débiter plus tôt le développement de la version donc en parallèle de la version 4.0. Cette stratégie induit un décalage de 2027 vers 2026 de la prévision d’engagement.

En fin d’année, la DSNA aura précisé la stratégie de gestion de l’obsolescence des matériels écrans et serveurs sur les sites de l’est à l’horizon 2027-2029. En fonction des délais d’approvisionnement nécessaires chez les fournisseurs, elle pourra être amenée à anticiper les commandes de matériels dès 2026 pour les écrans.

3. PROGRAMME COFLIGHT

Comme déjà développé en PAP pour 2025, le projet COFLIGHT est terminé. Un état des lieux sera réalisé à l’occasion du RAP 2025.

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	298,81	277,05	4,28	9,67	0,00	28,69	0,00	0,00	0,00	0,00	303,09	315,41
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	298,81	277,05	4,28	9,67	0,00	28,69	0,00	0,00	0,00	0,00	303,09	315,41

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	175,10	0,00	-100,00
Durée totale en mois	156	0	-100,00

4. SYSAT

Les objectifs du programme SYSAT-DAT

Le programme SYSAT-DAT (SYStèmes Approches Tours et Digital Advanced Towers) a pour objectif la modernisation des systèmes Air Traffic Control (ATC) des centres d'approche et des tours de contrôle. A cette fin, la DSNA a opté pour l'acquisition de systèmes industriels existants.

De fait, compte de l'ampleur du périmètre, SYSAT-DAT constitue un segment d'activités organisé en plusieurs programmes : le programme SYSAT Groupe 1 (SYSAT G1) qui porte sur les grands aéroports parisiens, le programme SYSAT Groupe 2 (SYSAT G2) qui porte sur les autres aéroports métropolitains et les projets Digital Advanced Towers (DAT), projets de contrôle à distance d'aéroports grâce à des systèmes de visualisation.

Les activités visent à moderniser les outils de contrôle et à améliorer la sécurité grâce à la mise en place d'alertes supplémentaires pour les contrôleurs dans les principales tours de contrôle et centres d'approche, et d'autre part à réaliser une expérimentation du contrôle à distance d'aérodromes grâce à la technologie DAT. En outre, pour les organismes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, et Nice, la modernisation permet de se conformer au règlement européen de déploiement SESAR (UE) 2021/116 dit « CP1 ». Enfin, ces nouveaux systèmes des tours de contrôle permettront une meilleure performance environnementale en simplifiant la mise en place de trajectoires continues et le développement des procédures à moindre bruit.

La structure du segment SYSAT-DAT

Le segment SYSAT-DAT est donc décomposé en plusieurs programmes et projets :

Le programme SYSAT G1 qui comporte :

- La modernisation des systèmes tour de CDG avec les projets suivants :
 - a. AVISO2 permettant de traiter l'obsolescence du système actuel. La mise en service de ce système est prévue pour fin 2025.
 - b. AVISO3 permettant d'intégrer des nouvelles alertes cruciales pour la sécurité des vols et d'atteindre la conformité au règlement européen CP1. La mise en service de ce système est prévue pour fin 2028.

- La modernisation de la tour d'Orly avec les projets suivants :

- IATS2024@ORY lancé mi 2022 permettant de mettre en place une première version de système tout électronique en tour (*strips* électronique, A-SMGCS et information générale), mise en service comme prévu en 2024.
- IATS Nextsteps permettant de mettre en service successivement plusieurs versions de plus en plus évoluées du produit sur étagère IATS en cohérence avec la réglementation CP1.

À la suite de l'étude lancée en 2024 et au vu de la criticité et de l'augmentation du trafic en région parisienne, une extension du périmètre du programme sur les deux points suivants a été décidée :

- La modernisation des systèmes de contrôle d'approche en région parisienne et le retrait par étapes séquentielles du CAUTRA en région parisienne avec l'objectif de minimiser l'impact de chaque mise en service sur le trafic aérien.
- Le remplacement du système obsolète rendant le service d'informations générales par un système sur étagère commun pour Orly et CDG.

Le programme SYSAT G2 constitué de :

- Le projet de modernisation des plus grandes tours et approches de province a été lancé début 2023 pour acheter un système sur étagère. Seront installés en priorité les *strips* électroniques ainsi qu'un système de visualisation et d'alerte sol pour les cinq tours qui en sont équipées (Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse).
- Le projet SysPEO vise à remplacer les outils d'information générale par un outil plus moderne et centralisé, pour toutes les tours et approches de province ; la mise en service est prévue progressivement à partir de 2025. L'incrément 2 a été finalisé début 2025 et le développement de l'incrément 3 se poursuit. Un travail spécifique est planifié à l'automne 2025 pour guider les décisions stratégiques qui seront à prendre pour la phase post INC#3, en définissant le périmètre, le contenu, les échéances et les ressources nécessaires à cette nouvelle étape.

Année de lancement du projet	2011
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	158,12	135,74	19,88	19,62	49,07	23,35	27,40	36,40	175,53	215,89	430,00	431,00
Titre 2	4,90	4,90	4,96	4,96	5,96	5,96	5,96	5,96	13,26	13,26	35,04	35,04
Total	163,02	140,64	24,84	24,58	55,03	29,31	33,36	42,36	188,79	229,15	465,04	466,04

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	500,00	466,04	-6,79
Durée totale en mois	228	216	-5,26

Réalisations et prévisions 2025, 2026 et au-delà pour SYSAT G1

• TWR CDG : Aviso@CDG :

Pour 2026, l'objectif est de mettre en service une version plus évoluée d'AVISO 2 pour prendre en compte des nouvelles fonctionnalités cruciales pour la sécurité des vols.

• **TWR Orly : IATS@ORY :**

L'objectif est de récolter les bénéfices issus de la mise en service en 2024 de la première version d'I-ATS, et de lancer la suite des travaux d'amélioration de l'environnement opérationnel des contrôleurs d'Orly en capitalisant au maximum sur les possibilités offertes par le produit (mise en œuvre d'alertes supplémentaires utiles pour la sécurité, intégration du système DMAN, mise en œuvre des fonctionnalités de striping électronique issues d'IATS à l'approche). A ce titre, le nouveau projet « IATS Nextsteps » lancé en 2025 comportera plusieurs mises en services successives du système sur étagère I-ATS.

Pour ces opérations, l'estimation des coûts a été légèrement revue à la baisse et les paiements légèrement décalés autour de l'hiver 25/26 sans impact significatif sur l'atteinte des objectifs opérationnels. La DSNA a également étudié la poursuite de la feuille de route de modernisation de la région parisienne via l'extension de son périmètre selon plusieurs axes présentés ci-dessous.

L'expérience de la mise en service de 4-FLIGHT au CRNA Nord a montré la criticité de l'impact sur le trafic en région parisienne dans la stratégie de transition et a orienté la DSNA vers une stratégie de transition par étapes successives. Le coût global et les choix de priorité donneront lieu à une mise à jour une fois consolidés.

• **Modernisation de la chaîne d'information générales et d'ATIS en région parisienne.**

Le système *legacy* utilisé pour rendre le service d'information générale et ATIS de région parisienne est obsolète et nécessite d'être renouvelé de manière urgente pour éviter des pannes importantes qui pourraient avoir un impact critique sur le trafic (les informations générales comprennent notamment les données météorologiques en temps réel qui sont des éléments nécessaires pour la sécurité des vols, si ces informations ne sont pas disponibles, alors la capacité d'accueil de l'aéroport tombe à zéro). La décision a donc été prise d'acheter un nouveau système sur étagère pour remplacer ce système obsolète. Un appel d'offre sera lancé dans les prochaines années.

• **Modernisation des approches de CDG et d'Orly :**

- L'objectif est de moderniser le système d'approche de région parisienne, tout en décommissionnant le système CAUTRA en région parisienne.
- En 2025, un *sourcing* est en cours pour obtenir une estimation plus précise du coût total industriel de l'opération en vue d'une négociation en 2026 et une notification de marché début 2027. Dans l'attente, le système *legacy* utilisé par les contrôleurs d'approche d'Orly pourrait être remplacé par des tablettes de *strip* du produit sur étagère IATS en cohérence avec les déploiements effectués dans la tour.

• **Retrait CAUTRA en région parisienne**

- L'objectif est de pouvoir décommissionner complètement le système CAUTRA *legacy* du CRNA Nord en interfaçant directement l'ensemble des systèmes des approches de la région parisienne avec le système 4-FLIGHT. L'hétérogénéité des systèmes approches de la région parisienne (SNA/Lille, Melun, Orly CDG etc.) connectés actuellement au système CAUTRA encore hébergé au CRNA ainsi que celle du type de trafic concerné est très importante. La nécessité d'une solution par étapes avec des composants adaptés à la région parisienne ne permet pas de mener l'opération de la même façon que cela est prévu pour les CRNA et approches de province pour lesquels une stratégie de transition de type big bang est plus efficace au vu du nombre d'approches concernées et de l'impact moindre sur le trafic.

Réalisations et prévisions 2025, 2026 et au-delà pour SYSAT G2

• Modernisation des grandes tours et approches de province :

Un appel d'offres avait été lancé fin 2023 avec pour objet la fourniture, l'intégration la validation, l'installation, le déploiement l'accompagnement, la mise en service et la maintenance d'un système intégré Tours/Approches sur les principaux sites de province, sur la base d'une configuration homogène. L'année 2025 a permis de concrétiser cet appel d'offres, via un accord-cadre mono-attributaire passé pour une période de quatre ans, reconductible une fois pour la même durée, soit pour une durée maximale de huit ans.

Un premier marché subséquent a rapidement été négocié. Conformément aux objectifs prioritaires affichés par la DSNA, ce premier marché subséquent porte sur le déploiement du nouveau système dans les cinq tours de province Nice, Lyon, Marseille, Toulouse et Bâle-Mulhouse équipées d'un système dit « A-SMGCS », permettant d'assurer le suivi, le contrôle et la fourniture d'alertes pour les avions en mouvement au sol. Nice sera le site pilote : sa modernisation doit en effet être lancée au plus vite eu égard à la question de sécurité et de respect de la réglementation européenne (règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission dénommé « IR CP1 »).

Une nouvelle séquence s'ouvre désormais avec le lancement concret des activités pour ces cinq premières tours. La feuille de route est ambitieuse et emporte avec elle de nombreux objectifs stratégiques pour la DSNA : standardisation via l'acquisition d'un produit sur étagère, pilotage par le planning, travail d'harmonisation entre les cinq tours. Le calendrier affiché est volontaire, avec de premières utilisations opérationnelles prévues à Nice dès le premier trimestre 2028 pour se mettre en conformité avec le règlement IR CP1. Les quatre autres sites suivront dans un enchaînement parallélisé jusqu'en 2030. Le calendrier de consommation en AE/CP a été ajusté en cohérence avec les objectifs consolidés via ce premier marché (décalage de quelques mois des activités d'assistance à la maîtrise d'ouvrage et de préparation des installations ; échelonnement des paiements et avances sur le marché industriel, consolidation de la répartition des coûts entre tranche ferme pour Nice et tranches optionnelles à déclencher les années suivantes pour les tours de Marseille, Lyon, Toulouse puis Bâle).

- Modernisation de la chaîne d'information générales et d'ATIS (SysPEO) :

Les travaux relatifs au projet SysPEO (Système de Partage de l'Environnement Opérationnel) se sont poursuivis.

Le développement de l'incrément 2, qui offre un périmètre fonctionnel complet concernant le partage des informations générales, a été finalisé début 2025. Cet incrément 2 rend possible le décommissionnement des fonctionnalités d'information générale d'anciens systèmes comme SIGMA ou VIGIE. Son déploiement sur les sites de province, prévu initialement de démarrer en juin 2025, a été décalé à début 2026. En effet, SysPEO INC#2 sera le premier système embarquant des données jugées critiques à être déployé sur le cloud interne de la DSNA. Cette nouvelle infrastructure cible constitue un défi technique et organisationnel important à relever pour la DSNA. Le dossier de sécurité associé pour ce cloud interne a ainsi nécessité un travail supplémentaire, expliquant ce décalage à début 2026.

En parallèle, le développement de l'incrément 3 s'est poursuivi avec un objectif de finalisation pour fin 2025. Cet incrément 3 embarque le service ATIS (synthèse vocale et datalink), rendant possible le décommissionnement d'anciens systèmes supplémentaires (ISATIS).

La stratégie de déploiement sur sites de cet incrément 3 sera affinée une fois celle de l'incrément 2 définitivement consolidée.

5. PROGRAMME ATC OUTRE-MER

Les centres de contrôle aérien des Outre-mer (Antilles-Guyane, Réunion-Mayotte, Nouvelle-Calédonie et Polynésie française) sont concernés, comme la métropole, par la modernisation de leurs systèmes de contrôle, nécessaire à la connectivité des départements et territoires ultra-marins.

Cette modernisation des systèmes ATM en Outre-mer est nécessaire pour faire face à l'obsolescence des matériels actuellement en service, dans un contexte ultra-marin d'environnement technique plus exigeant, et d'éloignement avec la logistique de la direction technique de la DSNA. D'autre part, de nouveaux systèmes, acquis auprès des industriels, permettent de collaborer à des initiatives bilatérales avec des régions de l'OACI (Asie/Pacifique) à l'avant-garde de la mise en œuvre de nouveaux systèmes.

Pour optimiser les efforts liés à la modernisation des sites ultra-marins, un projet majeur, nommé Modernisation de la surveillance et de la gestion ATM (SUR/ATM) en Outre-mer, avait été lancé en 2011. Ce projet s'appuie sur un cadre

contractuel global (accord-cadre SEAFLIGHT) destiné à acquérir un système ATM pour chaque site compris dans le périmètre suivant : les Antilles-Guyane, la Réunion-Mayotte, et la Nouvelle-Calédonie.

Le premier marché subséquent, issu de l'accord-cadre SEAFLIGHT dédié aux systèmes ATM du programme, a permis d'acquérir le système de contrôle CACAO dédié à la gestion du secteur « En-Route » océanique et continental de Cayenne, avec la mise en œuvre du Datalink. Puis un deuxième marché subséquent a été notifié début 2018 pour moderniser le système Tour/Approche des Antilles. Ce dernier projet est en cours de déploiement phasé sous le terme SEAFLIGHT AG. A l'issue de ce déploiement, d'autres marchés seront lancés pour les autres centres de contrôle Outre-mer sur la base des systèmes standards de nouvelle génération.

Enfin, la DSNA, en coordination avec le Service d'État de l'Aviation Civile de Polynésie française, lance un projet de modernisation du système ATC de Tahiti. Dénommé TAINA, le projet a pour objectif le remplacement du système *legacy* TIARE. Non prévue au périmètre de l'accord-cadre SEAFLIGHT, cette modernisation nécessite la mise en place d'un cadre contractuel spécifique. L'année 2025 ayant conduit la DSNA à réévaluer ses priorités, le projet TAINA est à l'heure actuelle suspendu eu égard au contexte incertain de la trajectoire financière pluriannuelle de la DSNA.

Au-delà d'améliorer le service de contrôle, ces systèmes permettent, en particulier sur les secteurs océaniques et inhospitaliers (forêt amazonienne, îles Loyauté et province Nord calédoniennes), d'améliorer la capacité à localiser un vol en détresse et à rendre au mieux le service de recherche et sauvetage qui incombe aux organismes ultra-marins de l'aviation civile.

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	27,29	25,33	5,64	3,33	1,78	2,80	9,10	8,20	22,50	26,65	66,31	66,31
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	27,29	25,33	5,64	3,33	1,78	2,80	9,10	8,20	22,50	26,65	66,31	66,31

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	26,00	66,31	+155,04
Durée totale en mois	180	216	+20,00

Le périmètre initial de la présente fiche couvrait la période 2012-2025 et uniquement l'accord-cadre SEAFLIGHT, pour un coût global de 31 M€ en RAP 2023. Ce périmètre a été étendu, d'une part pour prendre en compte la durée totale de l'accord-cadre SEAFLIGHT qui court jusqu'à 2029, d'autre part pour prendre en compte l'ensemble des projets liés aux systèmes ATC en Outre-mer. Les sites compris dans le périmètre de l'accord-cadre SEAFLIGHT sont les Antilles-Guyane, la Réunion-Mayotte, et la Nouvelle-Calédonie. Il ne prenait pas en compte le projet TAINA d'acquisition d'un nouveau système ATC pour Tahiti en remplacement de TIARE. Ce changement explique la hausse du coût global du projet par rapport à ce qui était présenté dans les PAP et RAP précédents.

Prévisions 2026 et années suivantes

À la suite de la mise en service du produit AURORA en Martinique en 2024, une consolidation du produit Aurora 2 Tour-App est en cours en Martinique avec plusieurs versions correctives programmées dans un objectif de fusion avec la *roadmap* industrielle pour fin 2026-début 2027. Cette consolidation justifie l'ajout d'une provision de 1,3 M€ en 2026.

Pour 2026, il est prévu :

- Notification du marché Subséquent SEAFLIGHT Océan Indien et SEAFLIGHT Nouvelle-Calédonie ;
- Démarrage des activités de déploiement SEAFLIGHT Océan Indien ;
- Reprise des activités de déploiement SEAFLIGHT Guadeloupe ;
- Livraison de versions consolidées du produit AURORA à la Martinique à la suite de la mise en service, base aussi des futurs déploiements à la Guadeloupe, Océan Indien et Nouvelle-Calédonie.

A l'heure actuelle, le projet TAINA en Polynésie, dont la notification du marché était prévue en 2025, est suspendu.

6. PROJET NVCS

Le projet NVCS (*New Voice Communication System*) vise à remplacer l'actuel système de communications vocales de sécurité des centres de contrôle en-route (CRNA) métropolitains de la DSNA et de Roissy-CDG, dans le cadre d'une acquisition faite en commun avec des partenaires du FABEC, en particulier le centre de contrôle international de Maastricht (MUAC) de l'agence Eurocontrol.

Même si la mise en service des fonctionnalités d'échange Datalink entre contrôleurs et pilotes permet de réduire le nombre d'échanges par la voix, la radio est l'ultime lien entre un contrôleur aérien et un pilote. C'est donc un composant critique pour la sécurité des vols, et l'architecture et la conception de ces systèmes fait l'objet d'un niveau d'exigence particulièrement élevé en termes d'assurance logicielle. Par ailleurs, le passage sous le standard Internet Protocol (IP) de la transmission de la voix renforce l'enjeu de sécurisation de ces systèmes contre la menace cyber et nécessite de prendre en compte le nouveau cadre réglementaire afférant (loi de programmation militaire et directive européenne NIS).

Il est à noter que, si dans ce contexte la part du développement logiciel est cruciale pour ce projet, une part importante du coût du projet NVCS reste liée à des installations et des matériels électroniques, qu'il s'agisse de plateforme de test ou d'équipements opérationnels. Les besoins pour le développement informatique représentent 30 % du budget du projet, les 70 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (65 %) et de génie civil (5 %).

Outre le traitement de l'obsolescence des chaînes actuelles, la nouvelle chaîne NVCS permet la gestion de la radio et du téléphone sur la même interface, une plus grande évolutivité en termes de nombre de fréquences radio possible (donc en termes d'optimisation de sectorisation de l'espace aérien), des capacités complémentaires de sécurisation cyber nécessaires dans le nouvel environnement (standard IP) pour le transport des communications vocales. NVCS apporte également de nouvelles capacités de robustesse par un standard accru d'assurance logicielle.

Après analyse de la situation des systèmes de communications vocales à la DSNA en 2024, les nouvelles orientations stratégiques visent à davantage de centralisation des systèmes, à la fois pour simplifier le déploiement de ces nouveaux systèmes et pour s'adapter aux nouvelles stratégies industrielles développant exclusivement des systèmes centralisés. Au total, le déploiement de NVCS portera donc uniquement sur les sites de CDG et de trois CRNA au lieu de cinq initialement prévu.

Jusqu'au RAP 2024, les coûts présentés couvraient la période 2011-2025. A compter du RAP pour 2024, le périmètre de référence est amendé pour couvrir la mise en service du nouveau système à CDG et trois CRNA jusqu'en 2029.

Le coût global de l'opération est donc de 118,80 M€ pour la période 2011-2029. A isopérimètre cela représente une augmentation de 25 % par rapport à l'évaluation de 2019, qui s'explique par la prise en compte de l'obsolescence, des changements de réglementation (notamment Cybersécurité), d'une augmentation du nombre des postes de contrôle équipés et des hausses de prix à prendre en compte compte-tenu de l'élongation du projet.

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	82,70	74,99	8,23	7,00	3,30	4,50	14,95	9,56	9,62	22,75	118,80	118,80
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	82,70	74,99	8,23	7,00	3,30	4,50	14,95	9,56	9,62	22,75	118,80	118,80

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	104,00	118,80	+14,23
Durée totale en mois	198	216	+9,09

Réalisations et prévisions 2025

La mise en service de NVCS à Brest est complète. Au CRNA-SO, une grande majorité des systèmes ont été déployés, mais des difficultés rencontrées nécessitent de revoir la feuille de route projet qui sera consolidée en novembre 2025.

Côté Reims, les prérequis et les besoins ont été identifiés avec le site. A la suite des annulations de crédits intervenues en cours de gestion par rapport au PLF pour 2025, les premières commandes pour NVCS Reims sont décalées en 2026.

Prévisions 2026 et années suivantes

- Évolution du logiciel NVCS pour le renforcement de la protection cybersécurité du système principal ;
- Acquisition et déploiement de la chaîne radio téléphone NVCS à Reims en 2026 ; premiers tests opérationnels en 2027 ; mise en service et décommissionnement du système actuel en 2029 ;
- La feuille de route pour Bordeaux sera consolidée en fin d'année 2025 pour déterminer les objectifs de mise en service.

7. PROJET CATIA

Le domaine des « communications vocales » regroupe les systèmes essentiels permettant aux contrôleurs aériens de communiquer avec les pilotes et d'assurer le contrôle des avions en toute sécurité ainsi que la performance de la gestion du trafic. Les systèmes actuels, déployés sur l'ensemble des sites de métropole et d'Outre-mer, sont hétérogènes et vieillissants. Une partie du matériel n'est plus fabriquée et difficilement maintenable, alors que les stocks de rechange sont bas.

Aussi la DSNA a réalisé en 2024 une réflexion stratégique en s'appuyant sur l'état de l'art technologique et des autres prestataires de services de navigation aérienne mondiaux. En effet, ces nouvelles technologies visent des perspectives en termes d'accélération des temps de déploiement et de réduction des coûts d'exploitation, et permettraient de supporter des capacités de résilience en cas d'indisponibilité complète d'un site. La cible est donc de disposer à cet horizon d'un système principal centralisé et d'envisager ensuite la modernisation technologique de nos outils dans des conditions plus nominales. D'ici là et pour garantir la continuité de service de la navigation aérienne dans les CRNA et les Approches, et assurer la transition vers cette cible, les projets actuels de renouvellement de ces équipements seront menés comme suit sur le périmètre strictement nécessaire (au moins 8 sites en approches – Tranche 1 + 2).

Contexte système dans les grandes approches

Le projet majeur CATIA (Chaîne rAdio Téléphone IP des Approches) a été lancé en 2019 pour moderniser de ses systèmes radio / téléphone. L'objectif du projet CATIA est d'acquérir, déployer et effectuer la maintenance corrective et évolutive (MCO) de nouveaux systèmes de communications vocales. Ce VCS (*Voice Communication System*) vient remplacer les systèmes RAIATEA en Grande approche.

Les grandes approches disposent aujourd'hui d'une chaîne Radio-Téléphone principale et d'un secours radio qui deviennent obsolètes. Le projet CATIA permet de remplacer ces deux systèmes afin de lutter contre l'obsolescence et de garantir la continuité de service et la résilience.

PREMIÈRE TRANCHE

Une première tranche comprenant quatre sites a été lancée en 2021 pour un coût global de 37,5 M€. Le budget de développement informatique représente 25 % du budget du projet, les 75 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (55 %) et de génie civil (20 %). Cette tranche n'intégrait pas les coûts nécessaires aux prérequis de déploiement. A compter du PAP pour 2026, ces coûts sont donc inclus dans un souci de cohérence : sans hausse du coût du projet présenté initialement, ce complément permet d'intégrer de manière cohérente l'ensemble des activités nécessaires au déploiement des quatre premiers sites, portant ainsi le périmètre de la tranche 47,37 M€.

SECONDE TRANCHE

La seconde tranche vise à garantir la suite du déploiement avec de nouveaux sites complémentaires. Sur la base des travaux de la première tranche, les mesures ont été mise en place pour déployer un système à l'identique sur tous ces sites et accélérer les déploiements. Cette décision d'harmonisation des systèmes déployés permet d'éviter des coûts de développement spécifique pour chacun des sites et ainsi permettre d'absorber la hausse conjoncturelle de prix du matériel depuis 2021. Le coût des développements spécifiques ainsi évité représente environ 12 % du coût d'un site (1 M€ sur les 8 M€) et couvre la hausse des prix du matériel pour rester à un coût par site équivalent.

Le déploiement de ces quatre nouveaux sites permettra de reconstituer du stock de rechange pour les systèmes existants RAIATEA vieillissants et de limiter les risques d'arrêt du service rendu sur un des grands terrains de métropole en cas de panne. En effet, les stocks de rechanges des systèmes actuellement déployés sont très limités et les industriels sont dans l'incapacité de reproduire la plupart des composants conçus il y a une trentaine d'année. Ainsi, la mise en place de CATIA va permettre la récupération des pièces des sites où RAIATEA est retiré pour en faire des pièces de rechanges et donc reconsolider ce stock pour les autres sites.

COMPARAISON DES COÛTS DU PROJET À ISO PÉRIMÈTRE

Pour comparer par rapport au périmètre initialement décrit dans les PAP et RAP précédents (déploiement de 14 sites), le coût complet demeure à 140 M€, les décisions d'harmonisation des versions permettant en effet d'éviter des coûts de développement spécifique pour chacun des sites et ainsi permettre d'absorber la hausse conjoncturelle de prix du matériel depuis 2021.

Année de lancement du projet	2020
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	18,85	10,89	2,44	5,27	16,16	10,24	7,60	10,51	2,32	10,46	47,37	47,37
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	18,85	10,89	2,44	5,27	16,16	10,24	7,60	10,51	2,32	10,46	47,37	47,37

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	36,94	47,37	+28,23
Durée totale en mois	60	60	0,00

Prévisions 2026 et années suivantes pour la tranche 1

Pour Bordeaux, l'objectif est la réalisation des UOP Contrôle en 2026.

Concernant le deuxième site de Toulouse, le matériel sera installé en 2026 avec des UOP et une première utilisation opérationnelle en 2027 et une mise en service complète au début 2028 permettant de démonter la chaîne actuelle et de reconstituer le stock de pièces de rechange des chaînes obsolètes.

Pour les sites de Marseille et Nantes, les chaînes seront installées en 2026 pour des UOP en 2027 et des mises en services en 2028.

La première vise à traiter les 4 premiers sites et a donné lieu à une opération décorrélée AE/CP pour un coût global initial évalué à 37,47 M€ sur une durée de 72 mois. Toutefois lors de l'élaboration initiale de cette opération pionnière, les prérequis nécessaires au projet, bien que prévu dans le chiffrage du projet de 140 M€, n'étaient pas inclus en intégralité dans le périmètre de l'opération pionnière pour la tranche 1 sur l'achat des systèmes pour les sites 3 et 4.

COÛT ET DURÉE DU PROJET CATIA TRANCHE 2

CATIA Tranche 2	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total du projet	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,00	2,50	26,10	41,60	44,10	44,10
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,00	2,50	26,10	41,60	44,10	44,10

Évolution du coût et de la durée

CATIA Tranche 2	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	44,10	44,10	0%
Durée totale en mois	54	54	0%

Prévisions 2026 et années suivantes pour la tranche 2

La préparation de la tranche 2, et en particulier l'identification des nouveaux sites, est réalisée en 2025. Les sites 5 et 6 ciblés sont Lille et Lyon, identifiés en fonction de la capacité RH et de l'espace utile au sein des salles techniques des sites. Les deux sites suivants seront identifiés à la fin de l'année 2025 sur la base des mêmes éléments.

L'objectif en 2026 est la préparation des marchés subséquents pour les sites 5 et 6 et l'engagement pour ces sites à hauteur de 11,4 M€. Cela permettra de déclencher la fabrication de ces nouvelles chaînes qui seront validées usine en 2027 et livrée sur site au T4, ce qui permettra de débiter les installations. Les étapes suivantes seront des UOP en 2028 et une mise en service en 2029.

Pour les sites 7 et 8, ces mêmes activités seront réalisées un an plus tard.

A la suite des décisions budgétaires prises pour 2026, les AE nécessaires pour cette tranche seront séquencés en deux temps : une première partie en 2026 pour les sites 5 et 6 (18 M€) et une seconde partie équivalente en 2027 pour les sites 7 et 8.

10. PROGRAMME « E-CDM »

Ce programme baptisé e-CDM (*extended Collaborative Decision Making*) regroupe l'ensemble des projets liés au développement de solutions collaboratives permettant d'optimiser la gestion des flux de trafic aérien. La finalité de ces projets est d'améliorer la répartition des flux de trafic entre les secteurs de contrôle et ainsi gagner en performance, et de développer les opérations aériennes « vertes » via l'optimisation des trajectoires des vols, en renforçant la collaboration entre acteurs, notamment exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, « Network Manager » européen, Météo France, DSNA, acteurs militaires. Le programme vise à développer un ensemble de services numériques dont le périmètre englobe la gestion prédictive stratégique (préparation la veille) / pré-tactique (3h avant) et tactique des flux et de la capacité des secteurs, la synchronisation des séquences arrivées/départs des aéroports, le partage d'informations nécessaires à la gestion des situations dégradées (phénomènes météo extrêmes, indisponibilité d'organismes, ...).

Les principaux systèmes actuellement développés dans le cadre du programme sont :

- AMAN (Arrival MANager), le système de séquençement étendu des arrivées des aéroports qui permet d'assurer la fluidité des vols à destination d'un aéroport, en collaboration avec les centres de contrôle amont ;
- DMAN (Departure MANager), le système de séquençement collaboratif des départs des aéroports, qui permet d'organiser les départs d'un aéroport en coordination avec d'une part les opérations d'embarquement menées par les compagnies et les exploitants de terminaux, et d'autre part les centres de contrôle aval et l'ensemble du réseau de trafic aérien ;
- SALTO, le système de gestion de l'équilibre demande / capacité des secteurs des centres de contrôle en-route qui permet d'assurer la régulation quantitative des pointes importantes de trafic avec le « Network Manager », afin de maintenir le flux dans les limites de capacité conforme à la sécurité ;
- Le système 4ME déployé sur toutes les positions de contrôle en-route, vient en complément et permet une régulation dynamique plus efficace pour les pointes de trafic limitées ;
- Les systèmes collaboratifs, comme le portail CDM@DSNA ou BigSky, qui permettent d'aider au partage d'information et supportent la prise de décision collaborative avec les parties prenantes ;
- Les applications Diapason et PRINCE, qui servent à présenter sur support tablette électronique les informations de documentation opérationnelle sur les positions de contrôle, en route (DIAPASON) et en Approche Tour (PRINCE).

Avec la modernisation technique en cours des systèmes de contrôle du trafic aérien et la généralisation des techniques centrées data, l'ensemble des outils existants doit évoluer pour s'adapter aux changements de contexte et continuer à fournir les services attendus. La DSNA doit par ailleurs se mettre en conformité avec les exigences réglementaires qui contraignent à des évolutions, notamment celles relatives aux règlements européens « CP1 ». Cette réglementation amène à faire circuler les informations du périmètre CDM de façon systématique et avec des formats « état de l'art » tel que le SWIM.

En 2024, avec la montée en maturité du cloud à la DSNA et la forte reprise du trafic, la démarche a été lancée visant à la réalisation d'une transition vers un nouvel environnement technique qui s'appuie sur une architecture état de l'art, plus facile et moins coûteuse à faire évoluer. Cette architecture appliquera les principes préconisés par la DSNA de rationalisation, standardisation, harmonisation, simplification. Elle évoluera vers la généralisation de développement de micro-services hébergés sur une architecture « cloud », basée sur des services de données mutualisés et vers l'alignement avec les outils du Network Manager. A terme, les interfaces hommes-machines seront des interfaces WEB qui pourront être mises en œuvre sur supports banalisés. Il n'y aura plus besoin de déployer de matériel réseau ou serveur spécifique pour apporter les nouvelles fonctionnalités. Les anciennes applications développées « en silo » seront décommissionnées. Le nouvel environnement technique qui résultera de cette transformation a été baptisé « 4Flow ».

Les gains apportés par la mise en œuvre de 4Flow sont une réduction de temps de développements, une réduction des coûts par mutualisation des équipes de réalisation, un apport continu de valeur aux métiers opérationnels du périmètre e-CDM, la mise en conformité réglementaire, une montée en compétence des équipes DSNA en matière de méthodes Agile/DevOps.

En termes de délais, le calendrier consolidé de 4Flow se déroulera entre 2025 et 2029. Intégré au programme e-CDM, le calendrier 4Flow amène à une fin de programme e-CDM en 2029, lorsque l'hébergement sur le Cloud DSNA de toutes les applications et toutes les données de l'environnement 4Flow sera effectif, et que les composants s'appuyant sur une technologie de type client/serveur (*legacy* issus du CAUTRA, AMAN/DMAN actuels et SALTO) seront décommissionnés. En termes de coût, l'estimation budgétaire est inchangée (114 M€ sur la période 2008-2029). L'intégration de 4flow et de sa feuille de route 2025-2029 correspond à un retour vers la trajectoire initiale du programme e-CDM (120 M€ sur 2008-2025), avec une légère diminution du coût initial et un calendrier consolidé à fin 2029.

Année de lancement du projet	2012
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	62,10	59,29	8,66	7,31	7,20	8,00	9,00	9,00	27,08	30,44	114,04	114,04
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	62,10	59,29	8,66	7,31	7,20	8,00	9,00	9,00	27,08	30,44	114,04	114,04

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	120,00	114,04	-4,97
Durée totale en mois	204	254	+24,51

Prévisions 2026 et années suivantes

Les annulations de crédits intervenues en cours de gestion par rapport au PLF pour 2025 ont conduit à une révision à la baisse des objectifs de l'année, et au report à 2026 d'actions de modernisation prévues en 2025 vers 2026 (exemple : le déploiement de l'IHM WEB de IODA au CRNA/Nord, migration sur cloud du composant ISODA).

Le programme E-CDM/tranche 4Flow prévoit de réaliser en 2026 l'alignement avec les outils Network Manager en CRNA (NMUI pour la régulation des capacités secteur qui remplacera à moyen terme SALTO, et LARA pour le partage de l'Espace avec La Défense) et la migration complète sur cloud DSNA des applications 4Flow pérennes. Puis sera réalisé l'alignement avec les outils Network Manager en APP/TWR. Le programme prévoit également de remplacer l'outil MAESTRO (1ère Mise en service en 2000) par un composant moins coûteux et de décommissionner les outils *legacy* (PRÉVI/SURF/COURAGE).

11. PROGRAMME AIM+SEPIA

L'*Aeronautical Information Management* (AIM) regroupe l'ensemble des actions lancées en matière d'informations aéronautiques visant à transformer les trois services rendus par la DSNA au titre de la fourniture des données aéronautiques :

- Publication de l'Information aéronautique permanente (collecte, traitement et stockage des données aéronautiques, élaboration et mise à jour des documents « AIP » et cartes aéronautiques, mise à disposition de l'information aux usagers) ;
- Gestion des NOTAM qui apportent des modifications temporaires aux informations (collecte, traitement et diffusion) ;
- Assistance au dépôt de Plan de Vol (collecte, traitement et diffusion des demandes de plan de vol) en consultation de l'information aéronautique associée.

Le programme prend en compte les échéances réglementaires associées à l'interopérabilité avec le système européen « EAD » notamment pour les échanges de données numériques au format SWIM (System Wide Information Management en conformité au règlement européen « CP1 ») et à la mise en œuvre du règlement européen dit « ATM/ANS ».

En outre, il vise à développer des nouveaux services rendus nécessaires par les usages plus intensifs des drones dans l'espace aérien.

Enfin cette numérisation permettra également de rationaliser l'usage de l'imprimerie et du papier dans la diffusion des informations aéronautiques.

Cet alignement de l'information aéronautique française sur les standards internationaux nécessite de conduire de nombreux changements permettant de produire des données plus détaillées, mieux structurées et disponibles dans des formats interopérables afin de gagner en efficacité et en performance, et sur un périmètre étendu. Des bénéfices sont attendus sur la sécurité des vols (meilleure intégrité des données par traitement de bout en bout ; amélioration de la gestion des obstacles aux trajectoires au voisinage des aéroports) et la rapidité de traitement (moins de saisies).

Le programme AIM s'appuie sur la mise en place de nouvelles capacités portées par plusieurs projets informatiques, dont les principaux sont :

- SEPIA : Système Évolutif de Production de l'Information Aéronautique. Il fournit la base de données centrale de recueil, de traitement, de stockage des données et d'élaboration semi automatisée des produits Information Aéronautique. Il remplacera NOPIA ;
- GeoDB/BDNO : projet mené en partenariat avec Aéroports de Paris. Il produit la base de données nationales obstacles (BDNO) de la DSN et automatise l'interface entre les bases de données des aéroports et les bases de données du SIA ;
- eEAD NMUI : Déploiement de l'outil Eurocontrol de traitement des demandes de NOTAM (Notice To Air Men) et plans de vol. Il remplacera le système EAD INO ayant lui-même remplacé le système BDA au Service de l'information aéronautique (service central de la DSN délocalisé à Bordeaux), et le système SIGMA dans les Bureaux régionaux d'information aéronautique ;
- Portail AIM : Projet en cours de lancement visant à unifier l'accès à l'information aéronautique et à offrir des services ciblés répondant mieux aux besoins des usagers. Il remplacera les systèmes existants SOFIA *Briefing* (outil d'aide à la préparation des vols à disposition des pilotes), SOFIA VAC et le site Internet du SIA.

Les besoins pour le développement informatique représentent 80 % du budget du programme, les 20 % restant étant de l'acquisition de matériel.

Le programme AIM-SEPIA a vu son coût global augmenter principalement en raison de retards de déploiement du système cible et de la sous-estimation initiale des charges liées à la mise en conformité au standard européen d'interopérabilité SWIM (obligation réglementaire), et à la migration induite des données à reprendre en format numérique. Le retard est directement lié aux difficultés techniques rencontrées lors des opérations de déploiement pour répondre aux contraintes et exigences permettant une pleine prise de possession de la solution logicielle par la DSN. Face à ces constats, des actions correctives de renforcement du pilotage du programme ont été mises en œuvre. Une nouvelle feuille de route a été construite, visant, en premier lieu, le respect des exigences réglementaires SWIM et, en second lieu, la modernisation des outils de production de l'information aéronautique (AIP et Cartes aéronautiques) en vue de réaliser la transformation numérique, avec une réorientation du projet vers une solution en mode contrat de service d'ici fin 2028, soit un délai de 2 ans, tout en assurant le maintien en condition opérationnelle de l'existant.

Le budget global a dû être réévalué de 10 M€ pour prolonger le MCO, intégrer une opération de migration de données, et faire face aux surcoûts d'adaptation des systèmes.

Le programme sera terminé à la complétude de la migration du catalogue de données au nouveau standard européen et de l'automatisation des productions AIP et cartes aéronautiques, au décommissionnement des anciens systèmes dont NOPIA, à la mise en service des formats SWIM du règlement CP1 et à l'unification des services aux usagers au sein d'un Portail AIM France. La date de fin est désormais prévue fin 2028.

Année de lancement du projet	2017
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	23,79	20,82	4,89	3,43	6,20	5,00	5,85	6,50	7,03	12,01	47,76	47,76
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	23,79	20,82	4,89	3,43	6,20	5,00	5,85	6,50	7,03	12,01	47,76	47,76

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	20,00	47,76	+138,80
Durée totale en mois	120	132	+10,00

Prévisions 2026 et années suivantesPublication de l'Information aéronautique

2026 :

- Déployer la nouvelle solution cible du projet SEPIA selon la nouvelle stratégie en mode service (appel d'offre et notification nouveau contrat de service) ;
- Prolonger le maintien en conditions opérationnelles des solutions historiques (dont NOPIA) sur l'ensemble de la chaîne AIM (collecte, production, diffusion et suivi qualité) ;
- Déployer progressivement une solution de génération automatisée des cartes aéronautiques afin de réduire au plus tôt les écarts réglementaires constatés.

Service NOTAM

2026 :

- Mettre en œuvre opérationnellement les D-NOTAM ;
- Mettre en œuvre une solution pour harmoniser les interfaces techniques de consommation des DNOTAM par les systèmes DSNA.

Service assistance au dépôt de plans de vols (FPL)

2026 :

- Déployer la solution de communication sol-sol (AUTOCOM) au BRIA Antilles en étudiant l'opportunité de mutualisation avec la solution de télécommunication administrative, et en cohérence avec le calendrier de remplacement de la chaîne radio.

La hausse du coût global du projet de 2,76 M€ par rapport à la prévision initiale sont directement liés à :

- La révision de la stratégie SEPIA en vue d'un nouveau marché en mode service, induisant en 2026 un coût de déploiement, avec prolongation du maintien en condition opérationnelle de NOPIA mais aussi un maintien du plan de contingence IR CP1 ;
- La reprise de la solution de remplacement du moyen de communication BNIA et BRIA qui n'est plus couverte par le programme VCS ;
- La réévaluation de la solution de production des cartes pour répondre aux exigences réglementaires.

ÉCHEANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2025

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 (RAP 2024)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2024	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025
360 717 232	0	765 199 767	671 608 713	275 449 851

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP au-delà de 2028
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025	CP demandés sur AE antérieures à 2026 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2026	Estimation des CP 2028 sur AE antérieures à 2026	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE antérieures à 2026
275 449 851	192 213 568 11 000 000	51 047 377	20 127 503	1 061 403
AE nouvelles pour 2026 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2026 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2026	Estimation des CP 2028 sur AE nouvelles en 2026	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026
804 423 267 36 000 000	508 324 335 25 000 000	227 768 323	48 599 128	30 731 481
Totaux	736 537 903	278 815 700	68 726 631	31 792 884

CLES D'OUVERTURE DES CREDITS DE PAIEMENT SUR AE 2026

CP 2026 demandés sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026
63,46 %	27,10 %	5,78 %	3,66 %

Justification par action

ACTION (35,8 %)

01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	287 755 420	287 755 419	5 400 000	5 400 000
Dépenses de fonctionnement	287 219 420	287 219 419	3 450 000	3 450 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	287 219 420	287 219 419	3 450 000	3 450 000
Dépenses d'investissement	500 000	500 000	1 950 000	1 950 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	500 000	500 000	1 950 000	1 950 000
Dépenses d'intervention	36 000	36 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	36 000	36 000	0	0
Total	287 755 420	287 755 419	5 400 000	5 400 000

Les dépenses programmées pour l'action 01 s'élèvent à **287 755 420 € en AE et 287 755 419 € en CP**. Le détail des dépenses programmées est réalisé ci-dessous :

- **ACHATS ET SERVICES EXTERIEURS : 32 800 354 € en AE et en CP**

Études, assistance et prestations de services et achats divers et autres dépenses d'exploitations : 7,3 M€ en AE et CP

Ces prestations relèvent de l'activité stratégique de l'échelon central de la DSNA, amenée à recourir à des prestations d'étude, d'assistance de projet et d'expertises juridiques. Ces prestations concernent également les dépenses communes au titre de l'action sociale, du carburant, de la communication, des études et des frais de réception et de locations. Ce poste est en forte hausse par rapport aux prévisions données en PAP 2025 en raison d'une révision de la méthodologie de computation entre dépenses du PTA (action 01) et dépenses hors PTA (action 02) pour le compte de la DSNA permettant une meilleure précision. De plus, des dépenses préalablement imputées au PTA sont désormais repositionnées sur les dépenses de fonctionnement dans le cadre de la méthodologie à appliquer pour les études de sécurité de la DSNA (1,5 M€).

Activité de recherche et sauvetage : 2 000 000 € en AE et CP

Ces dépenses correspondent au financement de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix, missions effectuées par les ministères des Armées et de l'Intérieur, à la dotation en chaînes largables SAR et à l'exploitation du système de détection des balises de détresse COSPAS-SARSAT (convention tripartite CNES/DGAC/direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et un marché passé avec un prestataire) et aux recherches effectuées par les radioamateurs (convention ADRASEC). La programmation pour l'année 2026 est en augmentation par rapport à 2025 (+0,5 M€).

Maintenance des compétences : 14 500 000 € en AE et CP

Par rapport à 2025, la hausse du provisionnement sur ce poste est liée à la finalisation du déploiement de 4-FLIGHT, qui devrait être opérationnel dans l'ensemble des 5 centres en route d'ici l'hiver 2026-2027. Il convient de souligner qu'au global, la mise en œuvre de 4-FLIGHT a permis à l'ensemble de la DGAC de réaliser des économies, avec notamment une augmentation de la capacité des secteurs de contrôle supérieurs de l'ordre de 25 %. La raison principale de la hausse de 2026 est les dépenses de formation en langue anglaise. Le parcours en formation de langue anglaise répond à des obligations réglementaires, dans le cadre de stages en immersion réduits fortement en nombre suite à la pandémie et qui retrouve un niveau d'avant crise pour rattraper le retard pris afin de maintenir la qualification des contrôleurs aériens.

- **Maintenance des compétences en langue anglaise : 6,3 M € (AE=CP).** Cette compétence fait partie des exigences fixées par l'OACI dans le cadre des licences européennes de contrôle. Ce poste est en augmentation par rapport à 2025.
- **Maintien des compétences en informatique : 2 M € (AE=CP).** Elles concernent principalement les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA). Certains de ces stages sont indispensables pour l'obtention des qualifications statutaires dans ce corps. Ce montant reste le même qu'en 2025.
- **Autres formations liées au maintien des compétences : 6,2 M€ (AE=CP).** Elles concernent les formations techniques (études de sécurité dans le cadre de la mise à niveau en systèmes de management de la sécurité, habilitation électrique, téléphonie...), les formations propres à l'activité du contrôle aérien (prestations de pilotes écho-radar, testeurs, instructeur), les formations tertiaires (conduite de projet, gestion du temps) et les dépenses d'entraînement aérien (13 heures annuelles par agent) qui sont assumées par la direction des opérations au profit de tous les agents de la navigation aérienne susceptibles d'en bénéficier. Ce poste augmente pour la réalisation des formations initiales et continues sur 4FLIGHT.

Dépenses de déplacement : 9 000 000 € en AE et CP

Le poste lié aux déplacements, estimé à 9 M€ pour 2026, est en augmentation pour prendre en considération l'augmentation continue du montant unitaire des missions, nécessaires dans le cadre des différentes activités des agents de la DSNA et du maintien à un niveau élevé des tarifs des missions Outre-mer.

AUTRES TAXES LOCALES : 75 000 € en AE et CP

Un montant de 0,08 M€ en AE et en CP est prévu en 2026 au titre des impôts, taxes et versements. Ce poste est stable par rapport à 2025.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE : 253 744 066 € en AE et CP

Les crédits relatifs aux autres charges de gestion courante se divisent entre les dépenses liées à l'**action sociale**, dont le montant, stable par rapport à 2025, est estimé à 0,05 M€ en AE et CP pour 2026, les dépenses relatives aux gratifications de stage pour un montant de 0,03 M€ en AE et CP, et les dépenses se rapportant aux opérateurs dits « **organismes extérieurs** » qui représentent un montant de 253,7 M€ en AE et CP. Ce poste est en augmentation par rapport à 2025.

Organismes extérieurs	AE = CP	AE = CP	AE = CP	AE = CP
	LFI 2025	PLF 2026	PLF 2027	PLF 2028
Eurocontrol Route	82 548 834	85 880 066	86 728 339	83 510 553
Eurocontrol Terminal	244 000	244 000	244 000	244 000
Météo-France	90 100 000	95 200 000	97 100 000	98 100 000
Skyguide	45 750 000	45 750 000	45 750 000	45 750 000
ADP	13 800 000	13 800 000	13 800 000	13 500 000
Jersey	6 268 000	6 270 000	6 842 000	7 000 000
Bâle-Mulhouse	1 600 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000
Space Weather	850 000	950 000	950 000	950 000
MUAC	4 700 000	3 570 000	3 641 400	3 711 400
Total	245 860 834 €	253 664 066 €	257 555 739 €	255 265 953 €

Parmi ces organismes, la DSNA contribue :

- Pour 15 % environ au budget **d'Eurocontrol**. La DSNA rémunère également Eurocontrol pour son activité de facturation de la RR (redevance de route) et de la RSTCA-M (redevance au décollage en métropole) via deux conventions distinctes.
- S'agissant des coûts associés aux services météorologiques assurés par Météo France, ils sont intégrés, pour leurs parts respectives, dans les assiettes de RR et de RSTCA-M. Sont imputés les coûts de personnel et d'exploitation de Météo France affectés aux services météorologiques destinés à la navigation aérienne, ainsi que tout ou partie des amortissements et intérêts des investissements programmés par Météo France en accord avec la DTA et la DSNA. Pour 2026, le versement de la DSNA à Météo France s'élève à 95,2 M€, soit en hausse de 5,1 M€ par rapport à 2025, ce qui s'explique par le contexte inflationniste et des besoins liés à de nouveaux projets dont l'achat d'un nouveau supercalculateur.

- La rémunération que verse la DSNA à *Skyguide* au titre des services de navigation aérienne rendus dans la zone déléguée de Genève est stable entre 2025 et 2026. Ce versement est défini par des tarifs fixés dans un protocole international. Le nouveau protocole a été signé entre la DSNA et *Skyguide*.
- La somme des versements réalisée à ADP, fixée chaque année par un protocole, est stable entre 2025 et 2026.
- Le versement au titre des prestations de navigation aérienne dans la zone déléguée de Jersey est fixé dans un protocole international. Le protocole court jusqu'en 2026, où il sera renégocié pour 2027-2029. L'augmentation pour 2026 est de 0,002 M€. Le montant de 2027 est déjà prédéfini dans le protocole. Le montant de 2028 est pour l'instant prévisionnel.
- La convention entre l'Aéroport de Bâle Mulhouse et la DGAC prévoit une augmentation de 0,40 M€ en 2026. Cette augmentation résulte de besoin de modernisation du service technique de l'organisme pour pouvoir disposer de nouveaux espaces pour anticiper l'arrivée du futur système d'approche.
- SPACE WEATHER est un nouveau service piloté par Météo France (avec le concours d'organismes comme ESPP et CLS) qui fournit à la DSNA des informations sur la météo de l'espace pouvant impacter le trafic aérien (éruption solaire par exemple). Le coût de service, prévu à 0,85 M€ en 2025, est revu en hausse à 0,95 M€, ce qui s'explique par une prise en compte de l'inflation.
- Une nouvelle convention entre le MUAC (*Maastricht Upper Area Control Centre*), qui est prestataire de services de la navigation aérienne pour le compte des pays du Benelux pour le contrôle en-route, va être mise en place afin de reverser les sommes dues par la DSNA au MUAC, au même titre que les zones déléguées de Jersey ou de Genève, conformément à la réglementation européenne. Cette nouvelle contribution est de 3,6 M€ en 2026.

- **CHARGES EXCEPTIONNELLES DÉCAISSABLES : 600 000 € en AE et CP**

Un montant de 0,6 M€ en AE et CP est prévu au titre des réparations judiciaires et une estimation des intérêts moratoires pour l'année 2026.

- **SUBVENTIONS DIVERSES : 36 000 € en AE et CP**

Les dépenses sur ce poste sont de l'ordre de 0,04 M€ en AE et CP. Elles sont prévues dans le cadre de la participation financière de la DSNA à la Fédération nationale des radioamateurs au service de la Sécurité civile (FNRASEC).

- **SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL : 500 000 € en AE et CP**

Cette section, qui se limite aux dépenses d'investissements de l'action 1, comprend les achats de véhicules pour la DSNA. Ce montant, stable par rapport à 2025 en raison de l'obsolescence du parc, est estimé à 0,5 M€ en AE et CP pour 2026.

ACTION (64,2 %)**02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	516 667 847	412 782 484	30 600 000	30 600 000
Dépenses de fonctionnement	215 701 000	204 091 250	19 900 000	19 900 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	215 701 000	204 091 250	19 900 000	19 900 000
Dépenses d'investissement	300 966 847	208 691 234	10 700 000	10 700 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	125 753 503	70 967 429	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	175 213 344	137 723 805	10 700 000	10 700 000
Total	516 667 847	412 782 484	30 600 000	30 600 000

L'action 02 « Exploitation et innovation de la Navigation aérienne » dispose d'un total de 516 667 847 € en AE et 412 782 484 € en CP. Sommairement, cette action sert à financer :

- Les dépenses de fonctionnement opérationnel des cinq CRNA (Nord, Est, Sud-Est, Sud-Ouest, Ouest) et du CESNAC, qui emploient près de 3 000 agents. Le montant des dépenses locales d'exploitation est affecté par le fonctionnement 24h/24 et toute l'année ;
- Les dépenses de fonctionnement du service d'information aéronautique (SIA) et des neuf services de navigation aérienne (SNA) métropolitains (SNA Nord, SNA Nord-Est, SNA Centre-Est, SNA Sud-Est, SNA Sud/Sud-Est, SNA Sud, SNA Sud-Ouest, SNA Ouest, organismes du SNA Région parisienne) ;
- Les dépenses de fonctionnement de la direction de la technique et de l'innovation (DTI) basée à Toulouse, dont les missions consistent à anticiper la mise en œuvre des futurs concepts opérationnels et technologiques en liens étroits avec les besoins exprimés par la direction des opérations, à spécifier les systèmes futurs de la navigation aérienne, à acheter et faire développer et à déployer et maintenir en conditions opérationnelles les équipements techniques (réalisés par les industriels du secteur) ;
- Les dépenses relatives à l'activité des deux services de la navigation aérienne des Antilles Guyane, de l'Océan Indien et des quatre services de l'aviation civile situés à Saint-Pierre-et-Miquelon et en Polynésie française, en Nouvelle Calédonie et à Wallis et Futuna : 500 agents sont concernés ;
- Les dépenses d'investissement de l'ensemble de la DSNA en T5 et en « T3 OPEX monitoré ».

Comme expliqué précédemment, les dépenses de « T3 OPEX monitoré » correspondent aux dépenses de fonctionnement (qui sont donc comptablement imputées en T3) dont la finalité sert aux dépenses d'investissements.

Il est également important de préciser que dans le cadre de sa nouvelle présentation des crédits dits de « T3 OPEX monitoré », la DSNA a créé une section dans la sous-action achats et services extérieurs de l'action 2 pour y intégrer toutes ces dépenses.

- **ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS : 215 701 000 € en AE et 204 091 250 € en CP**

Dépenses de télécommunication : 21 000 000 € en AE et CP, dont 20 000 000 € de liaisons louées.

Ce poste comprend à la fois les besoins en liaisons louées ainsi que les lignes non spécialisées (postes téléphoniques), représentant ainsi près de 2 500 unités. Il intègre aussi la location des liaisons téléphoniques spécialisées reliant les centres en-route entre eux, avec les centres d'émission/réception pour les communications avec les aéronefs et avec l'étranger. Cela permet également de satisfaire les besoins techniques spécifiques de la DTI, en particulier les supports utilisés pour les réseaux de tests des équipements les communications téléphoniques de bureau. Ce poste a été réévalué afin d'être uniquement financé à partir de dépenses d'exploitation. Son coût est inférieur de 2 M€ par rapport à 2025.

Dépenses de maintenance : 8 000 000 € en AE et CP

L'objectif est ici de maintenir les matériels techniques de la DSNA, et d'éviter ainsi des achats de renouvellement plus coûteux. Au global, ces dépenses visent plusieurs objectifs :

- Des installations de navigation aérienne (moyens radiobalisés, ILS, tours de contrôle) ou techniques (manches d'évacuation de tours de contrôle, onduleurs, groupes électrogènes, maintenance électrique des machines d'imprimerie au SIA, etc.) mais également des autocommutateurs, des photocopieurs, l'entretien et la réparation des matériels divers et des véhicules ;
- Le maintien en condition opérationnelle des logiciels des centres en-route ;
- La maintenance des logiciels opérationnels utilisés dans les approches ;
- Les matériels utilisés par la DTI pour ses besoins d'ingénierie ainsi que pour les contrats de maintien en condition opérationnelle et réglementaire des matériels.

La répartition entre la dépense de fonctionnement indiquée ici et la dépense imputée sur le T3 OPEX est plus fine désormais et explique la baisse de ce poste.

Dépenses informatiques : 5 000 000 € en AE et CP

- Les dépenses bureautiques (terminaux, imprimantes et périphériques divers associés) ;
- La maintenance de logiciels opérationnels utilisés dans les centres en route (CAUTRA, ARTEMIS) et le matériel de rechange pour calculateurs du centre de retransmission du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ;
- La maintenance des logiciels et progiciels informatiques utilisés par la DTI pour les développements de systèmes opérationnels (principalement Oracle, Ilog, IBM, Télégic) ;
- Les contrats de maintenance des logiciels et systèmes informatiques non individualisables par centre opérationnel ;
- L'infogérance système et l'info gérance génie logiciel ;
- L'augmentation de l'âge moyen des matériels demande un effort supplémentaire en remplacement.

Ce poste est en forte augmentation pour compenser une modernisation importante à compter de 2026 des serveurs informatiques et l'externalisation d'une partie des prestations de maintenance.

Nettoyage : 4 000 000 € en AE et CP

Par rapport à l'année 2025, ce poste est en hausse de 0,5 M€ du fait de besoins plus importants que les années précédentes.

Fluides : 42 040 000 € en AE et 24 690 000 € en CP

Les dépenses de fluides sont composées de l'électricité, du fioul, de l'eau et des carburants nécessaires pour la fourniture du service de navigation aérienne. Ce poste est en augmentation sur les AE en raison de l'engagement pluriannuel sur certains marchés en 2026. Ce poste est important pour une direction qui travaille en 24/7, fait partie des OIV (opérateurs d'importance vitale) de l'État et doit interconnecter ces sites, et mettre en place des réseaux de secours en cas de panne.

Entretien des bâtiments : 4 000 000 € en AE et CP

Les bâtiments sont la propriété de l'État et leur état général est satisfaisant, même si les plus anciens (la construction du CRNA Nord a débuté peu avant les années 1960, celle du CRNA Est dans les années 1980) nécessitent un entretien soutenu (dont étanchéité et mise aux normes). Les bâtiments se complètent de parkings, d'espaces verts et restaurants administratifs dont l'entretien est partagé dans le cas de sites regroupant plusieurs services. Par ailleurs, le parc immobilier des SNA se caractérise par sa dispersion géographique et par son imbrication avec les DSAC/IR. L'opération infra bas-carbone, mise en place en 2024, finance des travaux qui permettent la diminution de cette enveloppe (voir fiche dédiée sur les travaux et les sites concernés).

Fonctionnement lié à l'investissement : 131 661 000 € en AE et 137 401 250 € en CP (hors dépenses de liaisons louées)

Comme indiqué précédemment, ces dépenses correspondent au T3 OPEX monitoré et regroupent l'ensemble des dépenses comptablement imputées en T3, mais dont la finalité est liée aux dépenses d'investissement de la DSNA.

Une présentation détaillée de la ventilation de ces crédits est présentée dans la partie justification au premier euro, dans la section des dépenses pluriannuelles.

- **SECTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL**

La dépense ci-présente regroupe l'ensemble des dépenses de T5 de la DSNA, à l'exception des investissements pour les véhicules, positionnés au niveau de l'action 1 (pour un montant de 0,5 M€ AE et CP).

Pour l'année 2026, ces dépenses représentent le montant de 300 966 847 € en AE et 208 691 234 €. Le détail et la ventilation par portefeuille est précisé dans la section justification par action, dans la section des dépenses pluriannuelles.

PROGRAMME 614

Transports aériens, surveillance et certification

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Chemseddine CHKIOUA

Directeur général de l'aviation civile

Responsable du programme n° 614 : Transports aériens, surveillance et certification

Le premier axe stratégique du programme est de faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien

En 2026, la DSAC poursuivra ses actions destinées à garantir la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire largement européen couvrant les domaines de la production, de la maintenance, des opérations aériennes, des personnels navigants, des aéroports et du contrôle de la circulation aérienne, dans un contexte de forte reprise du trafic aérien. Elle s'emploiera à demeurer une autorité nationale de surveillance reconnue en Europe, comme le montrent les audits réguliers de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) auxquels elle est soumise comme toutes les autres autorités européennes.

Elle s'appuiera sur un nouveau plan stratégique pour la période 2026-2030 intégrant le soutien de la mise en œuvre des innovations pour la décarbonation du transport aérien et l'amélioration de sa performance interne. Elle poursuivra l'animation du Programme de Sécurité de l'État à travers le nouveau plan « Horizon 2028 », qui porte sur la période 2024-2028, et qui fixe les priorités d'action pour l'amélioration de la sécurité aérienne.

Dans le cadre de l'amélioration continue de la sécurité et en ligne avec les orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial, la DSAC continuera de développer la surveillance basée sur l'analyse des risques et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire. Cette approche a pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace en ciblant les points potentiellement problématiques.

En interne, la DSAC met en œuvre un projet dit « Maîtrise » portant sur l'évolution de ses méthodes de surveillance, de priorisation et de planification et sur le développement de ses systèmes d'information pour gagner en efficacité, mieux allouer ses ressources et prendre en charge une augmentation significative de son périmètre d'intervention (nouvelles réglementations couvrant la surveillance des risques cybersécurité, de l'assistance en escale, des équipements et systèmes de la navigation aérienne et des équipements aéroportuaires).

Au niveau international, la DSAC priorisera ses interventions en fonction des ressources disponibles sur les activités les plus impactantes en termes de sécurité et de sûreté aériennes : la contribution aux travaux réglementaires de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous le pilotage de l'AESA ou de l'OACI pour la sécurité aérienne, et de la Commission européenne s'agissant du domaine de la sûreté), ainsi que l'action en sous-traitance de l'AESA pour la production de tâches touchant notamment à la navigabilité, à la qualification des simulateurs de vols ou aux systèmes de la navigation aérienne.

Enfin, l'année 2026 devrait voir la transformation des redevances de certification et de surveillance en un dispositif fiscal.

Le deuxième axe stratégique du programme conduit par la direction du Transport aérien vise à :

L'amélioration continue de la qualité de service rendu aux passagers

Dans le cadre de sa mission de régulation, la DTA veillera à ce que les acteurs du transport aérien respectent leurs engagements en matière de qualité de service. Elle s'attachera à garantir la réalisation des actions planifiées, à analyser les difficultés éventuelles et à y répondre en lien avec les administrations concernées. Le respect des droits des passagers demeurera une priorité, en collaboration avec la Commission administrative de l'aviation civile. Par ailleurs, elle suivra la mise en œuvre du système européen d'entrée et de sortie (EES) dans les aéroports français, tout en veillant à limiter les conséquences sur les délais aux frontières. La qualité de service s'articulera aussi avec la

sécurité sanitaire, domaine dans lequel elle entretiendra un dialogue étroit avec les autorités compétentes et s'engagera dans les travaux interministériels de prévention des risques sanitaires et de lutte contre le trafic illicite d'espèces animales.

La décarbonation du transport aérien et transition écologique

L'ambition d'une aviation neutre en carbone à l'horizon 2050 structurera l'action, qui sera menée sur plusieurs fronts. Sur le plan international, la France s'investira activement dans les discussions de l'OACI et de la CEAC pour promouvoir des normes ambitieuses, tout en veillant à leur traduction en droit national et à leur cohérence avec les objectifs européens, notamment ceux du paquet « *Fit for 55* ». La régulation du marché, la taxation du kérosène, le respect des taux d'incorporation de carburants d'aviation durable prévus par le règlement Refuel ou encore la prévention des distorsions de concurrence figureront parmi les points de vigilance. Le soutien à la recherche sur des aéronefs à faibles émissions constituera un autre pilier, impliquant un accompagnement des industriels, PME et start-ups dans la modernisation technologique du secteur. Par ailleurs, la sensibilisation du public aux enjeux environnementaux sera renforcée à travers l'Observatoire de l'aviation durable et des échanges avec les acteurs territoriaux.

Le maintien d'un haut niveau de sûreté dans un contexte géopolitique incertain

Face à l'émergence de nouvelles menaces et à l'instabilité géopolitique, l'évaluation des risques et la réactivité opérationnelle seront plus que jamais essentielles. L'attention sera portée à la prévention des nouvelles menaces identifiées récemment, à l'analyse des risques liés au survol des zones de conflit, et à l'anticipation des évolutions réglementaires européennes en matière de sûreté technologique. Un effort spécifique sera consenti pour soutenir les exploitants aéroportuaires dans leur mise en conformité et pour valoriser l'expertise française en matière de sûreté, notamment via le STAC et la participation active de la France aux instances internationales.

L'adaptation du transport aérien aux enjeux socio-environnementaux et renforcement de sa contribution économique

Dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, la défense du pavillon français reposera sur une stratégie diplomatique active dans la négociation des droits de trafic, la promotion de clauses sociales et environnementales ambitieuses et l'accompagnement des compagnies fragilisées. Les travaux de réaménagement, notamment à Nantes-Atlantique, s'inscriront dans une logique de concertation locale et d'amélioration de la qualité de service. Enfin, la réduction des nuisances environnementales – bruit, qualité de l'air, pollution des sols – fera l'objet de politiques spécifiques, accompagnées d'un dialogue renforcé avec les riverains et les collectivités locales, dans une volonté de rendre l'activité plus acceptable et durable. Des efforts seront également poursuivis pour intégrer la biodiversité et les enjeux d'adaptation au changement climatique dans les politiques aéroportuaires.

Le soutien à l'innovation et modernisation de la navigation aérienne

L'innovation constituera un levier fondamental de transformation. Une vigilance particulière sera portée à l'évolution du cadre réglementaire européen, notamment dans le cadre du programme « Ciel unique 2+ ». Le soutien au hub d'innovation d'Eurocontrol et le pilotage de l'Agence de l'innovation dans les transports permettront d'impulser une dynamique d'expérimentation et de modernisation, en particulier dans les domaines émergents tels que les nouvelles mobilités aériennes ou l'intégration des drones dans l'espace aérien.

L'expansion internationale des entreprises françaises du secteur aérien

La diplomatie économique s'inscrira en appui à l'exportation des savoir-faire français dans les domaines de l'ingénierie, des services aéroportuaires et de la navigation aérienne. L'État soutiendra activement les démarches à l'international des entreprises via des coopérations bilatérales, la formation d'experts étrangers à l'ENAC, ou encore à travers PROAVIA. Le suivi des travaux OACI dans un contexte post 42^e Assemblée de l'OACI sera également l'occasion de défendre les intérêts français et européens.

RECAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

INDICATEUR 1.1 : Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

INDICATEUR 1.2 : Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français

INDICATEUR 1.3 : Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

OBJECTIF 2 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

INDICATEUR 2.1 : Respect de la réglementation environnementale

INDICATEUR 2.2 : Application des marchés carbone au transport aérien

Objectifs et indicateurs de performance

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

Le dispositif de performance du programme est reconduit pour 2026 sauf l'indicateur " Nombre de dossiers de manquements sanctionnés par l'ACNUSA " qui est supprimé.

OBJECTIF

1 – Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

INDICATEUR

1.1 – Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	95	102	>90	>92	>92	>92
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	0,2	0,13	0,6	<0,5	<0,5	<0,5
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	88	93	95	95	95	95

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

Il s'agit d'une mesure simple de la réalisation des engagements de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) en matière de surveillance. En début d'année, un programme de surveillance est communiqué aux organismes concernés. L'objectif est de s'assurer de la bonne réalisation des engagements pris et d'analyser les éventuels retards ou annulations.

Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée

L'indicateur retenu pour donner une mesure de l'efficacité de l'action de l'autorité de surveillance est relatif au niveau de conformité des opérateurs, mesuré par le nombre moyen d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté, sur une base programmée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. En particulier, chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'audits planifiés, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé.

Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit

Il s'agit de formaliser et de communiquer rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre au plus vite les mesures appropriées. Afin d'assurer la qualité de nos rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial la nouvelle cible proposée (>92 %) est de 2 points plus élevée que celle fixée en 2024. Elle prend en compte les résultats des 2 dernières années montrant une amélioration dans la capacité de la DSAC à programmer des plans de surveillance efficaces intégrant à la fois les exigences réglementaires d'actes à réaliser et les ressources disponibles. Les cibles 2027 et 2028 pourront être revues dans le PAP 2027 si l'amélioration se confirme en 2025.

Nombre d'écarts majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée : la nouvelle cible proposée, fortement en baisse (<0,5), prend en compte les résultats des 2 dernières années montrant une stabilisation du niveau moyen de conformité des organismes surveillés avec toutefois une fragilité dans certains domaines (par exemple les exploitants de drones ou les exploitants d'aéroports soumis à la réglementation européenne).

NB : depuis 2025 : le périmètre se rapporte au suivi des écarts majeurs (de niveau 1 pour le domaine de la sécurité et niveau 4 pour la sûreté) qui donnent lieu à des mesures de limitations immédiates avec des corrections sans délai par l'organisme et conformément aux règles européennes.

Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit la cible 95 %, maintenue pour 2026, correspond à un résultat jugé satisfaisant vis-à-vis de l'objectif, et dont l'expérience indique qu'il est exigeant. On a observé une amélioration des résultats en 2024. Cette amélioration doit se confirmer avec la mise en place du projet « Maîtrise » d'évolution des méthodes de surveillance, qui prévoit notamment des consignes et outils pour prioriser et simplifier la rédaction des rapports par les inspecteurs de la DSAC.

INDICATEUR

1.2 – Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français	%	91	91	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Actuellement, la surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait principalement par des contrôles dit « SAFA » (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*), normalisés au niveau européen et effectués par sondage. La réglementation européenne (Part ARO.RAMP du règlement UE 965/2012) précise notamment que la DSAC doit définir un programme annuel de réalisation des inspections au sol devant permettre, notamment, de « donner la priorité aux inspections des aéronefs listés en LPE », Liste des Exploitants « Priorisés » défini par l'EASA. L'objectif consiste à développer une politique d'inspections ciblée sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État est responsable de la surveillance de ses propres exploitants et garantit leur aptitude à effectuer du transport international. Depuis une dizaine d'années, sans que ce principe ne soit remis en question, il est apparu légitime et nécessaire que chaque autorité puisse, à travers des opérations de vérification ponctuelles, s'assurer de la réalité de ces surveillances et de leur efficacité. Dans ce cadre, la France participe activement au programme d'audit des autorités développé par l'OACI et reste l'un des acteurs majeurs du programme européen SAFA (*Safety Assesement of Foreign Aircraft*) de surveillance des aéronefs étrangers lors des escales. Ces inspections SAFA sont principalement effectuées par sondage. L'objectif annuel est défini en début d'année pour les exploitants étrangers priorisés, selon leur classification, en application du principe du « System-Wide Coordination » tel que défini et appliqué par l'EASA. Les objectifs d'inspections annuels sont actualisés au fil des évènements (ex : cessation d'activité d'un exploitant, ouverture de nouvelles lignes...) et, *a minima*, à mi-année afin de tenir compte du trafic récemment effectué en France. La cible pour 2026, 2027 et 2028 est maintenue à 80 % qui tient compte des aléas de la fréquentation d'exploitants étrangers sur les aéroports.

INDICATEUR

1.3 – Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	61	73	80	70	70	70

Précisions méthodologiques

Source des données : BEA

Mode de calcul : L'indicateur de l'année n est la proportion d'enquêtes clôturées en moins de douze mois parmi celles ouvertes durant l'année n-1

Commentaires : Depuis 2019, cet indicateur est décliné en fonction de la complexité de l'enquête, représentée par trois catégories auxquelles sont associés les trois sous-indicateurs listés ci-dessous. La catégorisation des enquêtes est la suivante :

- Enquête de catégorie 1 : Enquête dite « majeure » sur un accident impliquant un aéronef exploité sous certificat de transporteur aérien de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5,7 tonnes pour un avion ou 3,18 t pour un hélicoptère au cours duquel soit une personne au moins à bord est mortellement blessée, soit il y a une évacuation d'urgence et l'aéronef est détruit, soit l'aéronef est porté disparu. Il s'agit d'enquêtes qui font l'objet de plusieurs axes d'analyse d'ordre organisationnelle et/ou systémique et qui conduisent à la rédaction d'un rapport reprenant la structure complète proposée par l'Annexe 13 de l'OACI. Ces enquêtes donnent généralement lieu à l'émission de recommandations de sécurité.
- Enquête de catégorie 2 : enquête dont les axes d'approfondissement et d'analyse sont circonscrits de manière à pouvoir donner lieu à un rapport « simplifié ». Par rapport au modèle proposé dans l'Annexe 13 de l'OACI, la structure de ces rapports peut être adaptée aux circonstances de l'événement et aux enjeux de l'enquête. Ces enquêtes sont applicables à tous les types d'exploitation. Elles visent prioritairement un objectif de retour d'expérience opérationnel mais peuvent également donner lieu à l'émission de recommandations de sécurité.
- Dans le cadre d'une révision de sa politique d'enquête, le BEA a arrêté depuis janvier 2025 d'ouvrir des enquêtes de catégorie 3.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La complexité de certaines enquêtes influe sur leur durée. Les nombreuses enquêtes ouvertes résultent de l'accidentologie constatée et des obligations réglementaires qui s'imposent au BEA pour la plupart d'entre elles. De plus, cet indicateur ne tient compte que des enquêtes dont la charge revient au BEA.

Le BEA est également impliqué au titre de représentant accrédité dans 150 à 200 enquêtes étrangères chaque année. Ces dernières peuvent parfois monopoliser un grand nombre de ressources du BEA selon les enjeux identifiés.

Pour l'ensemble de ces raisons, une cible globale à 100 % ne peut être fixée.

Depuis la mise en œuvre de la nouvelle politique d'enquête du BEA à compter de janvier 2025, la cible de l'indicateur global est désormais confondue avec celle du sous-indicateur pour les enquêtes de catégorie 2.

La nouvelle politique du BEA vise à orienter ses ressources sur les sujets pour lesquels le bénéfice attendu en matière de sécurité est le plus important, soit parce qu'ils matérialisent des risques critiques, soit parce que la communauté concernée est réceptive et dans l'attente d'un retour d'expérience tel que celui que peut fournir le BEA. Ainsi par exemple, le BEA est davantage sensible aux opportunités d'ouvrir des enquêtes sur des incidents de transport commercial avec notamment pour objectif de produire une matière utile et facilement utilisable par les exploitants. Également, le BEA s'investit dans des examens techniques complexes, y compris en aviation légère, au bénéfice direct de chaque enquête concernée mais aussi d'une montée en compétence de ses équipes sur certains sujets d'actualité ou émergents et faiblement maîtrisés par la communauté. Ces axes d'approfondissement sont consommateurs de ressources que l'abandon de certaines enquêtes comme celles de catégorie 3 ne compense pas totalement.

Le BEA maintient toutefois la cible de 70 % pour les enquêtes de catégorie 2, c'est-à-dire pour l'indicateur global. L'atteinte des résultats visés reste dépendante de la survenue ou non d'un accident majeur pour lequel une enquête de catégorie 1 serait ouverte, monopolisant un grand nombre de ressources. Face à cette éventualité, le BEA a préparé un plan de continuité visant à anticiper le besoin d'un ajustement temporaire de ses activités et de son fonctionnement.

OBJECTIF mission**2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien**

Il s'agit de favoriser un modèle opérationnel et de développement du transport aérien plus respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet objectif impose de veiller au respect de la réglementation environnementale en vigueur autour des plus grandes plates-formes aéroportuaires, d'améliorer les performances acoustiques des avions fréquentant ces plates-formes et de mesurer la contribution du transport aérien à la réduction des émissions de CO₂ via sa participation aux dispositifs de marché de quotas d'émissions européen (SEQUE-UE) et de la phase pilote de la compensation carbone internationale (mécanisme CORSIA).

INDICATEUR mission**2.1 – Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	>=92,5	93,1	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

Précisions méthodologiques**Source des données :**

Cet indicateur mesure le pourcentage de vols réalisés sur les principaux aéroports avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores. Précisément, il s'agit du ratio, calculé sur la base de l'année civile pour l'ensemble des 12 plateformes aéroportuaires concernées, entre le nombre de vols opérés avec les avions des chapitres 3, 4, 5 et 14 de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (10 EPNdB jusqu'en 2021) et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres sur ces mêmes aéroports. Ainsi, à compter de 2022, l'indicateur est calculé en considérant les vols de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (au lieu de 10 EPNdB jusqu'en 2021), mais en maintenant la valeur cible >= 92,5 %.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La marge acoustique cumulée représente la différence entre le bruit maximal admis et le bruit effectivement produit par l'avion. Plus elle est importante, meilleure est la performance acoustique de l'avion afin de tenir compte du rythme de renouvellement des flottes aériennes et du niveau d'exigence fixé sur certaines plates-formes à travers les restrictions en vigueur.

Le ratio représente le rapport entre le nombre de vols opérés avec les avions des chapitres 3, 4, 5 et 14 de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres sur les 12 principales plates-formes. Malgré le changement de seuil de référence pour la performance acoustique (vols de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB au lieu de 10 EPNdB jusqu'en 2021), la valeur cible de l'indicateur a été maintenue à 92,5 %, afin de garder un critère ambitieux, cohérent avec les attentes des riverains.

INDICATEUR

2.2 – Application des marchés carbone au transport aérien

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Part des émissions des vols extracommunautaires des compagnies françaises couvertes par le dispositif CORSIA	%	Sans objet	Sans objet	Sans objet	80	80	82
Proportion des quotas d'émission dus par les compagnies françaises sur le périmètre restreint (SEQE-UE)	%	Sans objet	Sans objet	Sans objet	64,80	97	97

Précisions méthodologiques

Ces indicateurs sont représentatifs de l'effort de décarbonation demandé aux compagnies aériennes françaises via des instruments de tarification du carbone par des instruments de marché (compensation, échange de quotas d'émission).

Source des données :

- Concernant le sous-indicateur relatif au marché carbone européen (2.1.1), il convient de se référer aux arrêtés fixant le nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs (pour la période considérée).
- Concernant le sous-indicateur relatif au CORSIA (2.1.2), c'est en mai/juin de l'année n+1 que la DGAC dispose des déclarations d'émissions vérifiées des compagnies aériennes françaises soumises aux dispositifs de marché carbone (CORSIA) pour l'année n.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Proportion des quotas d'émission dus par les compagnies françaises sur le périmètre restreint (SEQE-UE) :

Le système prévoit un plafond d'émissions pour les secteurs d'activité très émetteurs, dont l'aviation depuis 2012. Sous ce plafond, qui décroît tous les ans afin de réduire les émissions de CO₂ dans l'UE, les compagnies aériennes doivent restituer chaque année des quotas correspondant à leurs émissions de CO₂ de l'année précédente. Pour ce faire, elles disposent d'un nombre de quotas gratuits et de quotas qu'elles achètent sur le marché du carbone. Le prix du carbone fluctuant au fil de temps, les compagnies sont ainsi contraintes de réduire leurs émissions afin d'en compenser moins chaque année ou bien de dépenser de plus en plus pour acheter des quotas. Par ailleurs, la Commission européenne s'est fixée de nouvelles ambitions en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre : c'est l'objet du paquet législatif « fit for 55 » qui fixe un objectif de réduction de – 55 % d'émissions en 2030 par rapport à 1990. La révision de la directive ETS impose la réduction progressive des quotas gratuits historiques : 25 % en 2024, 50 % en 2025 et 100 % en 2026 pour basculer vers la totalité des quotas mis aux enchères et articule dès 2024 le marché ETS européen avec le CORSIA en utilisant l'option « clean-cut » (application du SEQE-UE limitée aux vols intra européens et application du CORSIA limitée aux vols extra-UE).

Proportion des émissions des compagnies françaises correspondant à des vols extra-communautaires reliant des pays participants au dispositif mondial CORSIA :

CORSIA est un mécanisme qui consiste à compenser les émissions de CO₂ des vols internationaux pour celles excédant un niveau de référence d'émissions. Ce niveau fixé à la 41e Assemblée de l'OACI en 2022 correspond à la totalité des émissions de l'année 2019 pour la phase pilote du dispositif 2021-2023, puis 85 % des émissions de 2019 pour les phases ultérieures du dispositif démarrant en 2024. Les compagnies aériennes doivent acheter des « crédits d'émission » générés par des projets de compensation carbone internationaux et acceptés dans le cadre du CORSIA. La mise en œuvre de CORSIA comporte 3 phases, dont une phase pilote correspond à une phase de participation volontaire des États au dispositif. Au 1^{er} janvier 2023, 115 États ont adhéré à cette phase pilote. 2 ans après, le 1^{er} janvier 2025, 129 adhéraient. Le calcul de l'indicateur est fait en tenant compte des éléments suivants : l'entrée progressive de pays dans la phase pilote puis dans la phase suivante 2024-2026 basée également sur le principe de volontariat ; et la non-participation au dispositif du Brésil, de la Chine, de l'Inde et de la Russie.

Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

PRESENTATION DES CREDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2025 ET 2026

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Développement durable et régulation		11 959 501 14 289 501	2 169 255 2 169 255	4 250 000 1 500 000	18 378 756 17 958 756	1 959 384 100 000
02 – Surveillance et certification		18 633 661 18 098 661	4 920 944 8 850 594	0 0	23 554 605 26 949 255	6 900 000 7 940 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 799 623 2 968 767	1 001 926 1 001 926	0 0	3 801 549 3 970 693	70 000 228 479
Totaux		33 392 785 35 356 929	8 092 125 12 021 775	4 250 000 1 500 000	45 734 910 48 878 704	8 929 384 8 268 479

CREDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Développement durable et régulation		12 056 854 14 386 854	2 191 918 2 191 918	4 250 000 1 500 000	18 498 772 18 078 772	1 959 384 100 000
02 – Surveillance et certification		18 721 587 18 186 587	6 339 643 7 369 293	0 0	25 061 230 25 555 880	6 900 000 7 940 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 699 280 2 867 431	1 011 864 1 011 864	0 0	3 711 144 3 879 295	70 000 228 479
Totaux		33 477 721 35 440 872	9 543 425 10 573 075	4 250 000 1 500 000	47 271 146 47 513 947	8 929 384 8 268 479

PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE POUR 2025, 2026, 2027 ET 2028

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028				
3 - Dépenses de fonctionnement	33 392 785 35 356 929 36 357 785 36 357 785	8 879 384 8 228 479 7 300 000 7 300 000	33 477 721 35 440 872 36 442 722 36 442 722	8 879 384 8 228 479 7 300 000 7 300 000
5 - Dépenses d'investissement	8 092 125 12 021 775 11 725 151 10 832 125	50 000 40 000 160 000	9 543 425 10 573 075 10 796 450 14 843 424	50 000 40 000 160 000
6 - Dépenses d'intervention	4 250 000 1 500 000 1 250 000		4 250 000 1 500 000 1 250 000	
Totaux	45 734 910 48 878 704 49 332 936 47 189 910	8 929 384 8 268 479 7 300 000 7 460 000	47 271 146 47 513 947 48 489 172 51 286 146	8 929 384 8 268 479 7 300 000 7 460 000

PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE ET CATEGORIE POUR 2025 ET 2026

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
3 – Dépenses de fonctionnement	33 392 785 35 356 929	8 879 384 8 228 479	33 477 721 35 440 872	8 879 384 8 228 479
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	33 392 785 35 356 929	8 879 384 8 228 479	33 477 721 35 440 872	8 879 384 8 228 479
5 – Dépenses d'investissement	8 092 125 12 021 775	50 000 40 000	9 543 425 10 573 075	50 000 40 000
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	0 3 764 849	0 0	0 4 554 918	0 0
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	8 092 125 8 256 926	50 000 40 000	9 543 425 6 018 157	50 000 40 000
6 – Dépenses d'intervention	4 250 000 1 500 000	0 0	4 250 000 1 500 000	0 0
64 – Transferts aux autres collectivités	4 250 000 1 500 000	0 0	4 250 000 1 500 000	0 0

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
Totaux	45 734 910 48 878 704	8 929 384 8 268 479	47 271 146 47 513 947	8 929 384 8 268 479

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

Le niveau de fiabilité des chiffrages de dépenses fiscales dépend de la disponibilité des données nécessaires à la reconstitution de l'impôt qui serait dû en l'absence des dépenses fiscales considérées. Par ailleurs, les chiffrages des dépenses fiscales ne peuvent intégrer ni les modifications des comportements fiscaux des contribuables qu'elles induisent, ni les interactions entre dépenses fiscales.

Les chiffrages présentés pour 2026 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2026. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2026 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

Les dépenses fiscales ont été associées à ce programme conformément aux finalités poursuivies par ce dernier.

« ε » : coût inférieur à 0,5 million d'euros ; « - » : dépense fiscale supprimée ou non encore créée ; « nc » : non chiffrable.

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »).

Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc ») en 2026, le montant pris en compte dans le total 2026 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2025 ou 2024); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (1)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2024	Chiffrage 2025	Chiffrage 2026
320149	Crédit d'impôt au titre des dépenses d'achat de carburants d'aviation durables Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2024 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2025 - Dernière incidence budgétaire : 2028 - Fin du fait générateur : 2027 - code général des impôts : 220 decies et 223 O</i>	-	-	50
Coût total des dépenses fiscales				50

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Développement durable et régulation	0	17 958 756	17 958 756	0	18 078 772	18 078 772
02 – Surveillance et certification	0	26 949 255	26 949 255	0	25 555 880	25 555 880
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	0	3 970 693	3 970 693	0	3 879 295	3 879 295
Total	0	48 878 704	48 878 704	0	47 513 947	47 513 947

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

Le PLF pour 2026 prévoit le transfert de 235 k€, en provenance du programme 614 au bénéfice des programmes 612 et 613, par mesure de simplification dans le prolongement de la mise en œuvre de la modernisation des fonctions support de la DGAC.

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2025

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 (RAP 2024)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2024	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025
20 886 235	0	53 598 739	56 303 142	22 000 000

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP au-delà de 2028
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025 22 000 000	CP demandés sur AE antérieures à 2026 CP PLF CP FdC et AdP 15 488 000 0	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2026 4 796 000	Estimation des CP 2028 sur AE antérieures à 2026 1 452 000	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE antérieures à 2026 264 000
AE nouvelles pour 2026 AE PLF AE FdC et AdP 48 878 704 8 268 479	CP demandés sur AE nouvelles en 2026 CP PLF CP FdC et AdP 32 025 947 8 268 479	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 12 066 574	Estimation des CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 3 673 901	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 1 112 282
Totaux	55 782 426	16 862 574	5 125 901	1 376 282

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2026

CP 2026 demandés sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026
70,51 %	21,11 %	6,43 %	1,95 %

Justification par action

ACTION (36,7 %)

01 – Développement durable et régulation

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	17 958 756	18 078 772	100 000	100 000
Dépenses de fonctionnement	14 289 501	14 386 854	100 000	100 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	14 289 501	14 386 854	100 000	100 000
Dépenses d'investissement	2 169 255	2 191 918	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	669 255	691 918	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 500 000	1 500 000	0	0
Dépenses d'intervention	1 500 000	1 500 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	1 500 000	1 500 000	0	0
Total	17 958 756	18 078 772	100 000	100 000

Dépenses de fonctionnement

Ces crédits visent les dépenses de fonctionnement liées à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté. Ils s'élèvent à 9 M€, en baisse de 0,4 M€ par rapport à l'an dernier.

Ce poste couvre les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (4 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (STAC) (2,1 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (1,2 M€). Il finance également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie des transports aériens (GTA) qui joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile (1,7 M€).

Ces crédits permettront en 2026 de mener des études et prestations liées aux missions de régulation et d'élaboration des politiques publiques notamment en matière de transition écologique et de sûreté, comme par exemple la poursuite des audits d'aéroports sur l'utilisation de la taxe de sûreté et de sécurité, des études d'impact selon l'approche équilibrée ou des études liées aux différentes missions du STAC (réalisation de campagnes d'essais géo radar, travaux de recherche et développement sur les chaussées, amélioration de la méthodologie de diagnostic structurel, etc.).

Ces crédits couvriront également la formation d'experts internationaux (0,5 M€) ainsi que les frais de fonctionnement liés aux application métiers (assistance à maîtrise d'ouvrage notamment) pour 0,9 M€ et à l'achat de matériel tant pour la GTA (0,5 M€) que pour le STAC (0,2 M€).

Les dépenses au profit des organismes extérieurs (5,3 M€) permettent de :

- de contribuer à hauteur de 20,5 % au budget de l'agence nationale des données de voyage qui gère la plateforme PNR (*Passenger Name Record*, fichier relatif aux données des passagers). Pour mémoire, cette plateforme permet l'utilisation des données des dossiers passagers recueillies par les transporteurs aériens pour la prévention et la détection des infractions terroristes. Cette participation est estimée à 2,4 M€ en 2026 ;
- de financer la cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile ainsi que la participation de la France au fonctionnement du système d'Eurocontrol de suivi des émissions de CO₂ pour le transport aérien ;

- de contribuer, le cas échéant, au fonds de solidarité européen dédié au soutien des systèmes de gestion du trafic aérien de l'Ukraine et de la Moldavie.

Les autres dépenses sont des charges d'intervention qui regroupent les subventions diverses imputées sur le titre 6 (1,5 M€), en forte baisse (-2,75 M€) par rapport à 2025. Cette diminution s'explique par la participation en 2025 de la DGAC à la rénovation du bâtiment qu'occupe l'Organisation de l'aviation civile internationale à Neuilly-sur-Seine pour un montant de 2,25 M€, ainsi que par la baisse de 25 % (-0,5 M€) des subventions aux fédérations aéronautiques françaises.

Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 2,2 M€ et sont stables par rapport à la LFI pour 2025.

Les principaux investissements relèvent de la sûreté, compte tenu de la forte attente des pouvoirs publics en matière de détection et de lutte contre les actes terroristes dans les domaines aérien et aéroportuaire, avec en particulier :

- le programme STITCH : poursuite de l'amélioration du système applicatif de gestion des habilitations nationales et des titres de circulation en matière de sûreté aérienne (0,2 M€) ;
- les évolutions sur les autres applications informatiques de la DTA (1,1 M€) et notamment la refonte du logiciel OSCAR (logiciel de suivi des avances remboursables de la sous-direction de la construction aéronautique) pour 0,2 M€ et de l'application NBA (système de gestion des niveaux de bruit des aéronefs) pour 0,5 M€ ;
- la création d'un premier bâtiment pour une nouvelle méthode de certification cynotechnique « *free running* » (0,2 M€) ainsi que l'acquisition d'un équipement de détection de la présence d'explosifs (machine de test EDS (*Explosive Detection System*) Cabine C3 extensible C4) pour le STAC ;
- l'acquisition par la GTA de brouilleurs dans le cadre de la lutte anti-drone.

ACTION (55,1 %)

02 – Surveillance et certification

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	26 949 255	25 555 880	7 940 000	7 940 000
Dépenses de fonctionnement	18 098 661	18 186 587	7 940 000	7 940 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 098 661	18 186 587	7 940 000	7 940 000
Dépenses d'investissement	8 850 594	7 369 293	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 095 594	3 863 000	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	5 755 000	3 506 293	0	0
Total	26 949 255	25 555 880	7 940 000	7 940 000

Principalement exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), service à compétence nationale (SCN), qui se compose d'un échelon central (DSAC-EC) et de neuf directions interrégionales (DSAC-IR) métropolitaines et outre-mer (Antilles-Guyane et Océan indien), les activités de surveillance et de certification de la DGAC sont retracées au sein de l'action 02 « Surveillance et certification » du programme 614, Participent également à ces activités la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) et le service d'État de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC-PF).

De plus, l'ensemble de ces services fait appel à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC) et de la direction du numérique (DNUM) qui interviennent respectivement dans le domaine des équipements de sûreté et de sécurité et dans celui de la maîtrise d'œuvre pour le développement des applications informatiques métier dont la DSAC est maître d'ouvrage.

Pour 2026, la **dotation initiale** (fonctionnement et investissement) inscrite sur l'action 02 « Surveillance et certification » s'élève au total **26 949 255 € en AE et 25 555 880 € en CP** (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF 2025 pour **7 200 000 € en AE et CP**) soit une augmentation des crédits budgétaires d'environ **12 % en AE et 2,50 % en CP** par rapport à 2025 et se répartit comme suit en AE et CP :

- **18 098 661 € en AE et 18 186 587 € en CP** destinés aux dépenses d'exploitation, soit une **légère diminution** des crédits budgétaires **en AE et en CP** par rapport à l'exercice 2025 ;
- **8 850 594 € en AE et 7 369 293 € en CP** pour les dépenses d'investissement représentant une **augmentation d'environ 80 % en AE et de 16 % en CP** par rapport à la dotation initiale inscrite en 2025, ajustée en fonction de la programmation des projets immobiliers en cours, de la poursuite de l'axe prioritaire attachée au domaine de la digitalisation des activités de la DSAC, et également de la mise en conformité réglementaire exigée par l'EASA des systèmes d'informations actuels de la DSAC. Le financement de ce projet s'échelonnait sur les annuités 2027 et 2028.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits liés aux dépenses « Achats et services extérieurs » pour 2026 s'élèvent à **18 098 661 € en AE et 18 186 587 € en CP** en légère diminution par rapport aux dotations inscrites en 2025.

Ces dotations budgétaires se ventilent entre les **moyens généraux** pour **3 229 500 € en AE et 2 677 600 € en CP** et les **missions de surveillance** pour **14 869 161 € en AE et 15 508 987 € en CP**.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses globales d'investissement au titre de 2026 s'élèvent à **8 850 594 € en AE et 7 369 293 € en CP** et représentent le financement de projets et d'achats prioritaires définis par le SCN en vue de répondre aux efforts attendus sur la maîtrise des dépenses du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Aussi, elles se répartissent en deux axes principaux :

- Les dépenses informatiques liées au maintien et au développement des applications métiers et de gestion utilisées par la DSAC ;
- Les dépenses d'évolution du patrimoine (bâtiments) et de renouvellement des parcs (automobiles et équipements).

Dépenses informatiques : 5 720 000 € en AE et 3 506 293 € en CP.

En 2026, la DSAC initiera la mise en conformité de ses systèmes d'informations avec le REPIF (répertoire d'informations de l'EASA) et qui fera l'objet d'un plan pluriannuel de développement prévu sur 3 ans.

En effet, Le projet REPIF, mis en place par l'EASA, impose aux 27 États membres de l'UE de transmettre à une plateforme centralisée des informations relatives à la sécurité de l'aviation civile (certificats, agréments, licences, etc.). La DSAC doit se conformer à cette exigence en assurant l'interopérabilité de ses applications avec le REPIF selon un calendrier réglementaire strict.

La DSAC continuera ses efforts d'amélioration et de dématérialisation de ses procédures, visant à faire progresser le service rendu à ses usagers externes (organismes surveillés, EASA, etc.) et à ses usagers internes (agents DSAC), via des évolutions de ses applications métiers spécifiques. Les autres axes de dépenses informatiques, pour 2026, seront la transcription des nouvelles dispositions réglementaires dans les applications métiers, la mise à jour de la sécurité des systèmes d'information (SI).

Ainsi, les dépenses informatiques pour 2026 sont principalement les suivantes :

- La continuation de l'informatisation de la gestion du pôle médical (projets **ArchiMéd** et **medATCO**) ;
- La continuation de la dématérialisation des démarches des dossiers pilotes, l'ajout de nouvelles fonctionnalités au portail dédié aux personnels navigants (PN) et la finalisation de la numérisation des dossiers papiers (dans le cadre de la modernisation de la DT/PN) ;

- L'adaptation des applications métiers DSAC aux évolutions réglementaires et la mise en service d'améliorations fonctionnelles pour : **AlphaTango/Médrano** (gestion des exploitants professionnels de drones), **6Tzen** (Démarches en ligne du personnel naviguant), **Météor** (dématérialisation des audits et des contrôles), **Océane** (gestion des examens des personnels navigants), **Sigebel** (gestion des licences et des titres aéronautiques), **Saga** (gestion des programmes de vols) et **Immat** (gestion des registres des immatriculations des aéronefs), **Périclès** (gestion des activités de la sûreté), **Qualif-AFIS** (gestion des qualifications des AFIS), **Éccairs2** (gestion des événements de sécurité) ;
- L'assistance aux DT dans leurs missions de maîtrise d'ouvrage notamment pour les projets SI PN, Archimed et Océane (définition et formalisation des besoins, traduction en spécifications informatiques, recette des versions applicatives, accompagnement du changement, etc.) ;
- La poursuite des mises aux normes des applications DSAC vis-à-vis de la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) DGAC, du Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) et du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Dépenses de renouvellement des parcs matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 3 095 594 € en AE et 3 828 000 € en CP. Celles-ci comprennent notamment :

- **Parcs automobile et équipement : 635 000 € en AE et en CP**

Le **parc automobile** de l'ensemble des services régionaux de la DSAC, indispensable à la réalisation de leurs missions de surveillance, fait l'objet au titre de l'exercice 2026 d'un renouvellement de sa flotte à hauteur de 19 véhicules en cohérence avec la politique de verdissement de la flotte automobile. Le montant estimé pour ce poste de dépense est de **540 000 € en AE et en CP.**

Concernant l'achat de **matériels** et d'**équipements**, il s'agit de l'**acquisition de serveurs** dont le montant global estimé pour ces achats est de **35 000 € en AE et en CP** et de l'**installation de bornes de recharges électriques** dans trois DSAC en région à hauteur de **60 000 € en AE et CP.**

- **Bâtiments : 2 460 594 € en AE et 3 193 00€ en CP**

La programmation des dépenses d'infrastructure et de patrimoine menée par les unités opérationnelles inscrites en 2026 portent notamment sur les projets suivants :

- **DSAC Centre Est** : réfection totale du système de climatisation et de chauffage du bâtiment ;
- **DSAC Ouest** : travaux de rénovation énergétique du siège situé à Guipavas (mesure nouvelle pluriannuelle) ;
- **DSAC Nord-Est** : finalisation du projet concernant l'optimisation de l'opération de relocalisation de la DSAC/NE ;
- **DSAC Sud Est** : poursuite des travaux de rénovation de la cantine du site d'Aix en Provence, réfection de l'étanchéité de la toiture terrasse du bâtiment DEL COR, poursuite des travaux de rénovation des bâtiments administratifs ;
- **DSAC Sud-Ouest** : travaux dans les locaux associatifs, barriérage du campus et travaux de réhabilitation de sanitaires ;
- **DSAC Sud** : aménagement de l'éclairage des parkings, travaux de l'accueil du site de Blagnac ;
- **DSAC Océan Indien** : travaux de ravalement des bâtiments DSAC de la Réunion, cofinancement de la station d'épuration pour les logements et bâtiments de Mayotte, création d'ombrières ;
- **DSAC Antilles-Guyane** : poursuite des opérations de valorisation et de réhabilitation du patrimoine immobilier sur la base d'un PPATGR pluriannuel (dont travaux villa délégué en Guadeloupe) ;
- **STAC** : finalisation du projet de création d'une plateforme technique de balisage et achats de modules supplémentaires pour le tribomètre acheté en 2024.

ACTION (8,1 %)**04 – Enquêtes de sécurité aérienne**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	3 970 693	3 879 295	228 479	228 479
Dépenses de fonctionnement	2 968 767	2 867 431	188 479	188 479
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 968 767	2 867 431	188 479	188 479
Dépenses d'investissement	1 001 926	1 011 864	40 000	40 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 001 926	1 011 864	40 000	40 000
Total	3 970 693	3 879 295	228 479	228 479

L'action 04 « Enquête de sécurité aérienne » permet de couvrir le financement du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA).

Le BEA est un service opérationnel à forte réactivité, qui intervient en France et dans le monde dans des délais courts. Il envoie les personnels et engage les crédits appropriés pour remplir des missions, telles que les recherches d'épaves ou les analyses sur site d'événement. Les modalités de ses missions sont souvent réalisées dans l'urgence et la prévision de son budget affectée par les aléas des événements.

Le renforcement du niveau de sécurité aérienne est constaté depuis plusieurs années. Pour autant, le développement de l'activité aérienne au plan mondial et les succès commerciaux des constructeurs aéronautiques français entraînent globalement une augmentation du nombre d'accidents ou d'incidents graves sur lesquels le BEA est amené à intervenir ou enquêter. Ainsi, le BEA intervient de plus en plus fréquemment à l'étranger sur des accidents ou incidents graves impliquant des aéronefs de construction française. Il est également sollicité sur d'autres événements médiatisés pour lesquels le soutien de la France est sollicité (exemples, Éthiopie, Inde, Iran, etc.). Dans ce contexte, le BEA doit pouvoir maintenir son haut niveau d'expertise et garantir l'impartialité de ses enquêtes.

Le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité (ENCASIA) a signé le 8 mars 2023 une convention de délégation de gestion avec le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile qui exerce dès lors la gestion administrative et financière du réseau. Le BEA est devenu attributaire de la subvention européenne de fonctionnement de l'ENCASIA qui se monte à 160 000 € sur deux exercices. A cet effet, un fonds de concours a été créé en avril 2023.

Le budget du BEA est dimensionné afin de lui permettre un fonctionnement nominal du service, la réalisation des enquêtes d'ampleur faible à modérée sans difficulté technique particulière et de le doter d'une capacité d'investissement lui permettant d'assurer le bon entretien des bâtiments dont il est gestionnaire ainsi que l'acquisition et la maintenance en condition opérationnelle des équipements techniques nécessaires à son activité. En cas d'accident majeur, des enquêtes nécessitant des opérations complexes, voire des opérations exceptionnelles, doivent être lancées. Ces événements sont néanmoins par nature aléatoire et ne peuvent pas être anticipés. S'ils surviennent lors d'un exercice budgétaire donné, des solutions doivent dès lors être trouvées pour permettre leur financement.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Le budget prévisionnel de fonctionnement, en hausse de l'ordre de 6 % pour 2026, soit 2 968 767 € en AE et 2 867 431 € en CP (2 799 623 € en AE et 2 699 281 € en CP en LFI 2025) permettra normalement de couvrir les dépenses (marchés de nettoyage des locaux et de gardiennage en forte augmentation) et de poursuivre les actions :

- de maintenance des équipements de laboratoire (contrats de maintenance) ;
- de maintien d'un niveau de qualification élevé pour ses enquêteurs de sécurité (formation professionnelle) ;

- nécessaires à la sécurité des personnels (dont les équipements des enquêteurs de sécurité) ;
- garantissant la sécurité et la résilience des systèmes informatiques du BEA ainsi que la protection des données confidentielles qui se trouvent sous sa responsabilité ;
- permettant de remplir les obligations imposées par les textes internationaux auxquels la France est partie, de communiquer sur ses enquêtes avec une obligation de traduction de rapport, de tirage et de mise à jour du site internet ;
- de couvrir les principaux marchés d'entretien et de maintenance des équipements ;
- à l'étranger en lien avec la reprise de l'activité aéronautique et avec la forte activité internationale du BEA.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le budget d'investissement, qui s'établit à hauteur de 1 001 926 € en AE et 1 011 864 € en CP en 2026 est maintenu par rapport à la LFI 2025.

Ce budget va permettre de poursuivre l'équipement du BEA en gros outillage et matériel pour le département technique, et de moderniser le laboratoire du pôle avionique et enregistreur de vol (PESA) à compter de la fin de l'exercice 2025. La sécurité et les performances du réseau informatique du BEA et de ses antennes seront renforcées. Des investissements dans des projets d'intelligence artificielle vont aussi être poursuivis et monter en puissance. Les autres investissements envisagés concernent la mise aux normes des locaux dans le but d'en renforcer la sécurité, la performance énergétique ainsi que la résilience opérationnelle des outils informatiques du BEA. Cela concerne notamment la fiabilité et la redondance de l'approvisionnement électrique des serveurs de données.