



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# COMITÉ DE SUIVI DE LA PERFORMANCE

02 juillet 2021



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

# Comité de suivi de la performance

02 juillet 2021



# Sommaire

## 1. Conjoncture et perspectives de trafic

- 2. Point de situation sur le trafic 2020
  - a. Hypothèses de trafic pour 2021

## 2. Performance

- a. Sécurité
- b. Environnement
- c. Capacité

## 3. Point RP3

## 4. Éléments budgétaires

- a. Exécution du budget annexe en 2020
- b. Prévisions budgétaires 2021 (recettes et dépenses)
- c. Focus sur les facilités de paiements mis en place pour les compagnies aériennes
- d. Focus sur l'endettement du BACEA



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

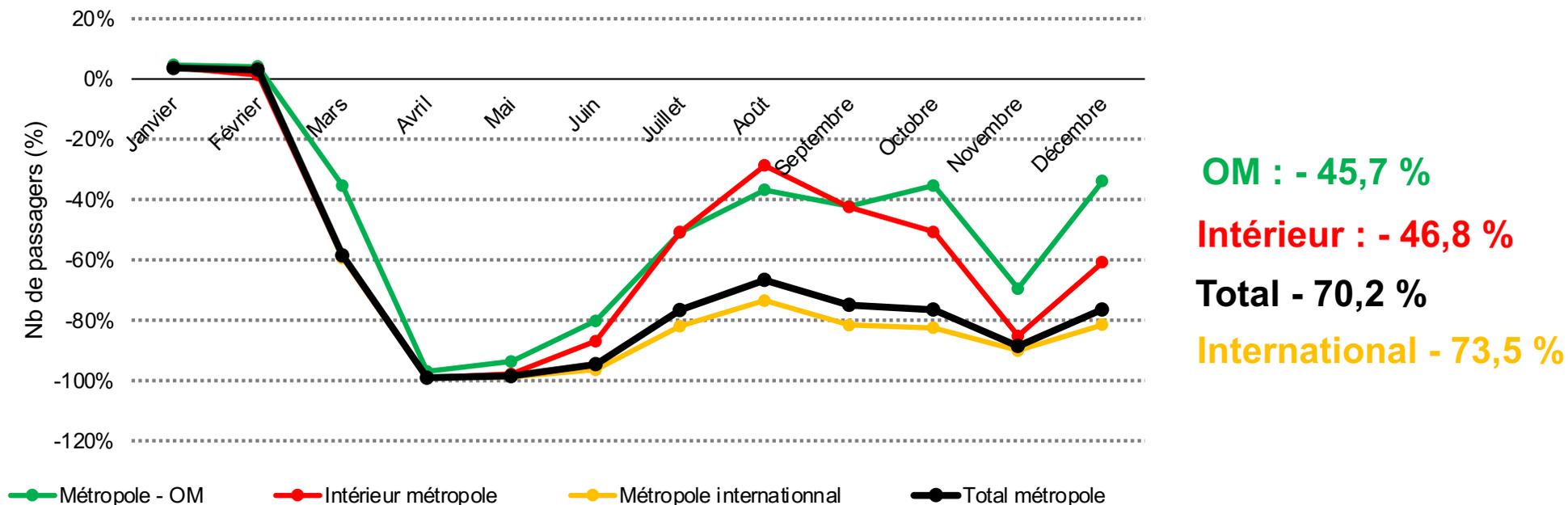
# 1. Conjoncture et perspectives de trafic



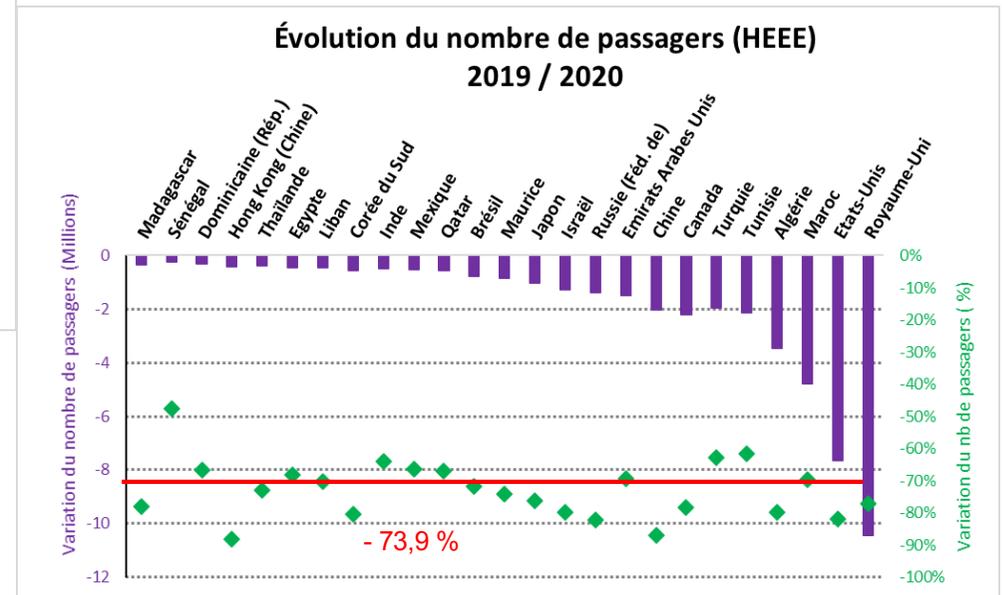
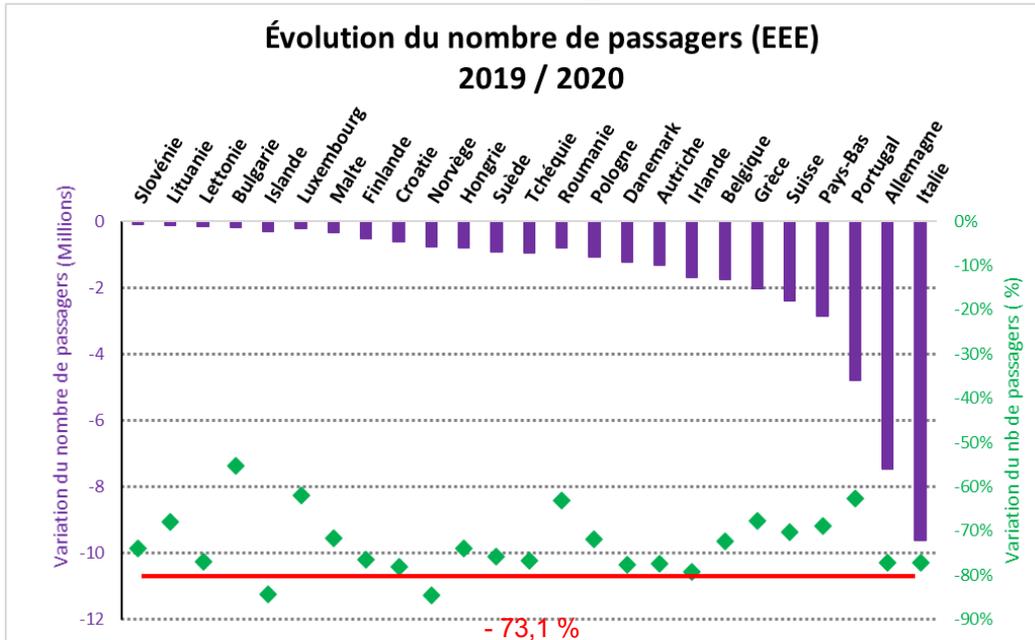
# 1. a. Point de situation sur le trafic 2020

# Des dynamiques différentes par faisceaux (métropole)

**Evolution du trafic mensuel par flux (2020 / 2019)**  
 (Vision transporteur)

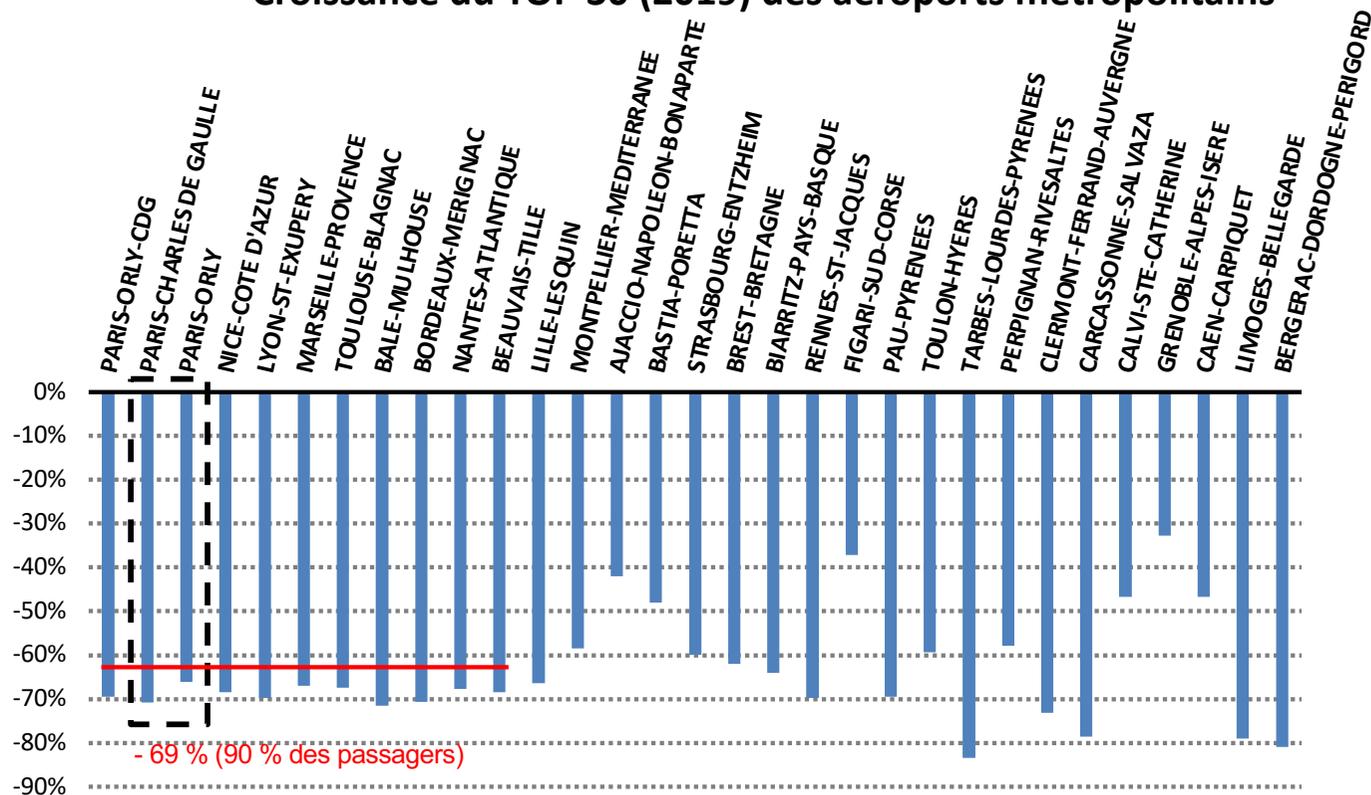


# Trafic par destination



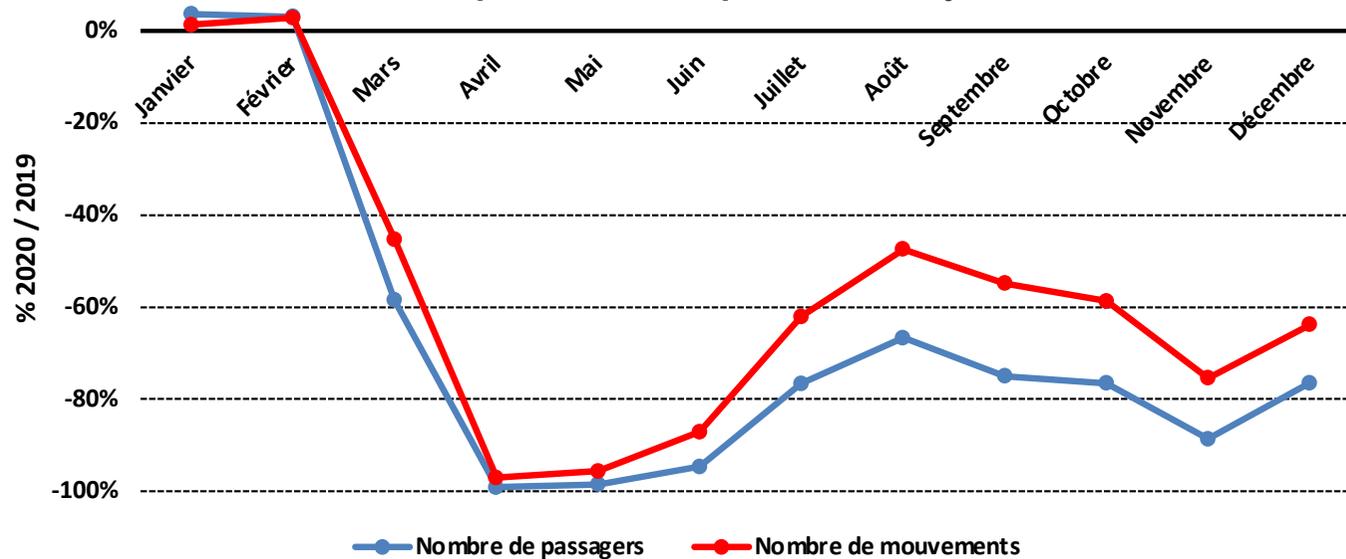
# Trafic par aéroports

## Croissance du TOP 30 (2019) des aéroports métropolitains



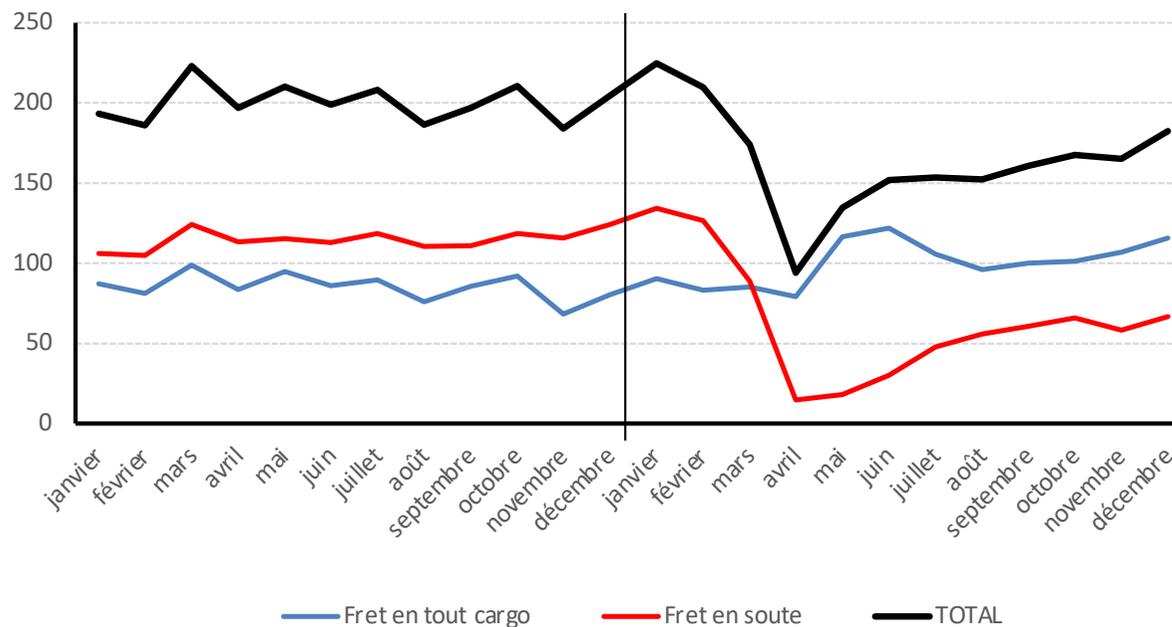
# Une dynamique plus impactée sur les passagers que les mouvements

Evolution mensuelle du nombre de passagers transportés et du nombre de mouvements contrôlés IFR (hors survol) en métropole



# Fret aérien : un effet ciseau entre le « tout cargo » et la soute

**Evolutions mensuelles 2019-2020 du tonnage fret (en milliers de tonnes)**



Evolution 2020 /2019:

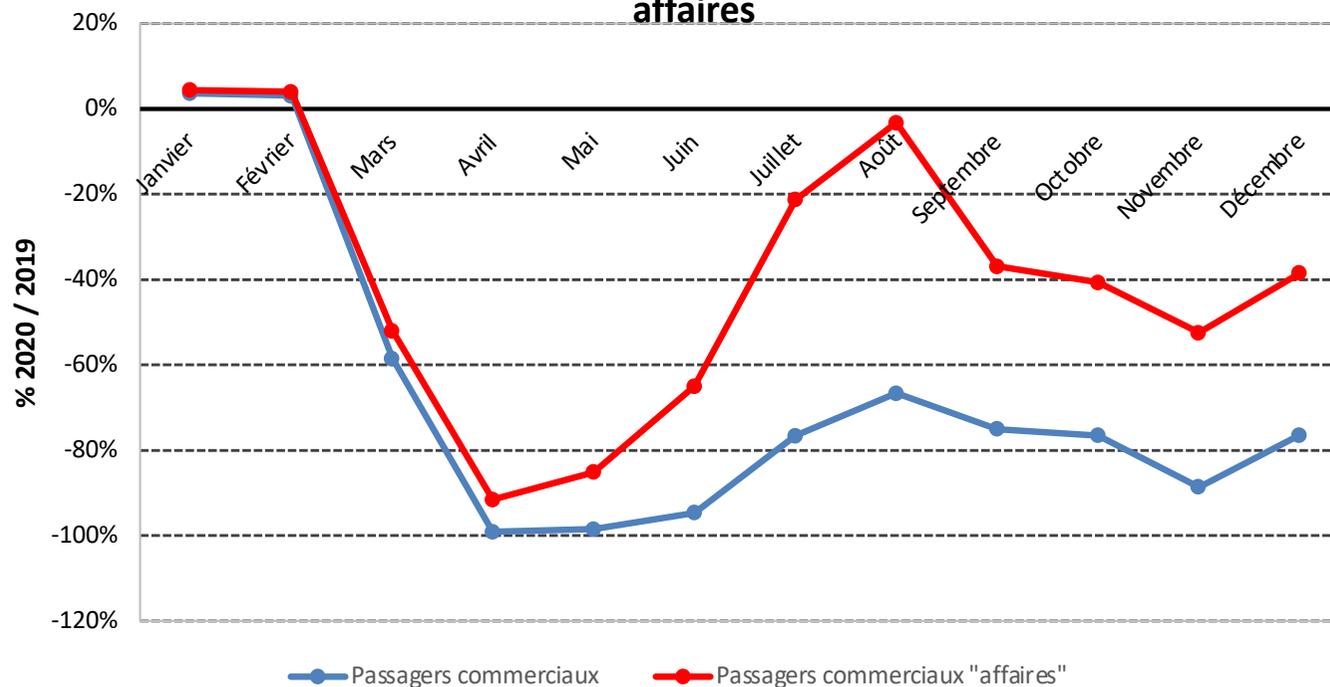
Tonnes de « Tout cargo » : + 17,5 %

Mouvements « Tout cargo » : + 6,3 %

Tonnage total : - 17,9 %

# Aviation d'affaire : - 41 % de PAX par rapport à 2019 (vs -70 % en aviation commerciale)

Evolution mensuelle du nombre de passagers commerciaux et affaires

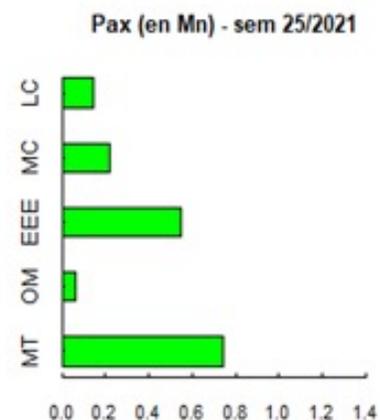
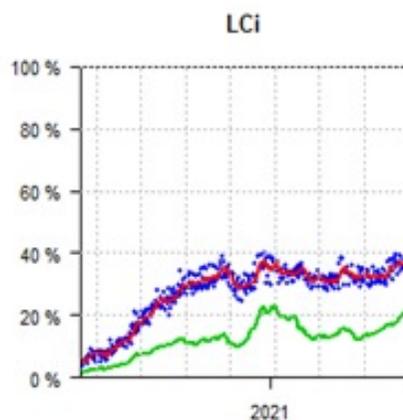
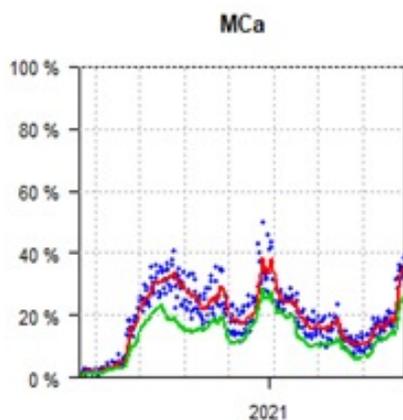
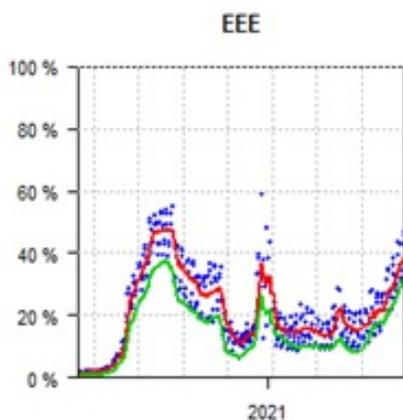
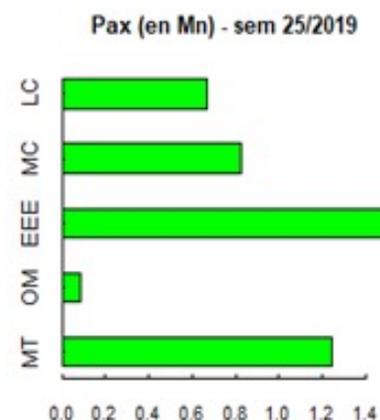
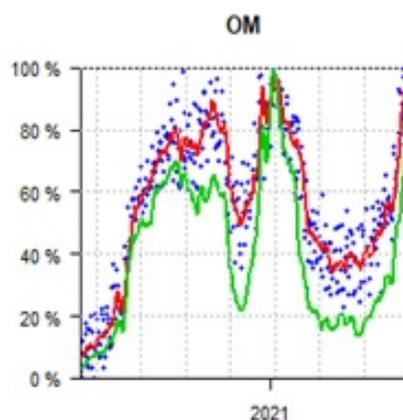
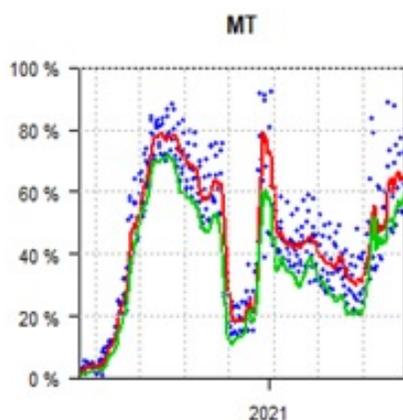
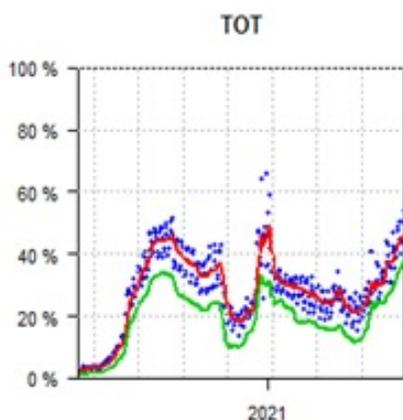


# 1. b. Hypothèses de trafic pour 2021

# Suivi du trafic en siège équivalent

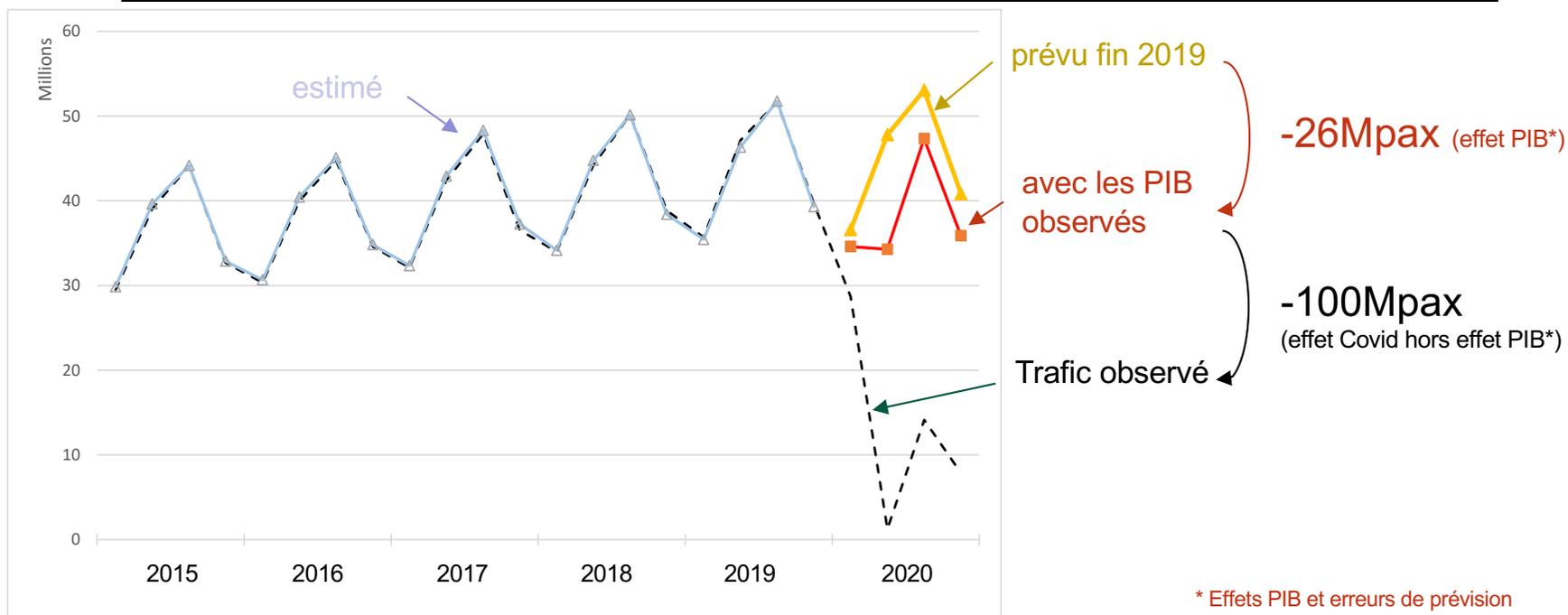
Trafic France 2020&21/2019 (maj. dim.27/06)

— passagers   
 — sieges   
 — sieges\_quot



## Impact de la crise sanitaire : - 126 millions de passagers en 2020 dont effet hors PIB : -100 Mpax

### Trafic trimestriel de la métropole observé et simulé (millions de passagers)

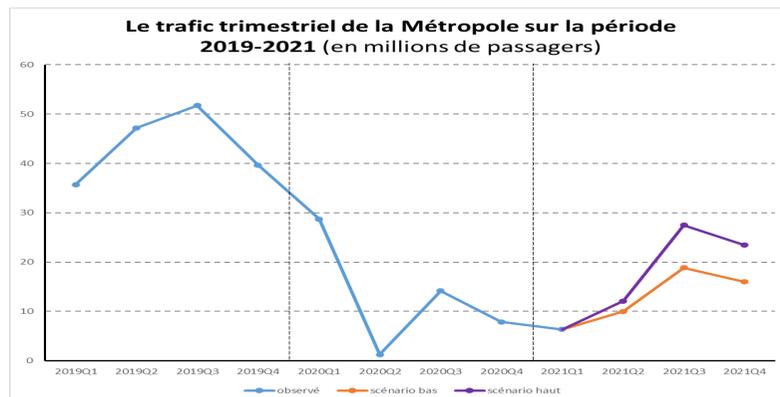


# Prévisions pour 2021

## Le trafic de la Métropole en 2021 (millions de passagers)

	2019	2020	2021		part dans le trafic de 2019	
			scénario bas	scénario haut	scénario bas	scénario haut
Intérieur métropole	26,5	11,6	15,0	16,1	57%	61%
Métropole-OM	4,9	2,6	2,7	3,3	55%	67%
International EEE	86,3	23,0	21,2	31,1	25%	36%
International hors EEE	54,7	14,8	12,2	18,9	22%	34%
<b>TOTAL Métropole</b>	<b>172,4</b>	<b>52,0</b>	<b>51,2</b>	<b>69,3</b>	<b>30%</b>	<b>40%</b>

## Le trafic trimestriel de la Métropole sur la période 2019-2021 (millions de passagers)



# Prévisions pour 2021 de divers organismes

en % de 2019

organisme	métrique	Date de la prévision	Zone géographique	prévisions		
				bas	médian	haut
Eurocontrol Mouvements IFR		21 mai 2021	France	38%	45%	52%
			Europe	43%	50%	56%
IATA	PKT	Avril 2021	Monde		43%	
	PAX		Monde		52%	
OACI	PAX	9 juin 2021	Monde	51%		57%
			Europe	37%		46%
DGAC	PAX	Mai 2021	France	30%		40%



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

## 2. Performance



## 2. a. Sécurité

# Indicateur de sécurité

## EoSM (Efficacité de la gestion de la sécurité)

	2020	2021	2022	2023	2024	
S E C U R I T É	Objectif UE, EoSM Domaine Gestion des risques sécurité	-	-	-	-	<b>D</b>
	DSNA Résultat	<b>D</b>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>
	Objectif UE, EoSM autres domaines	-	-	-	-	<b>C</b>
	DSNA Résultat	<b>B*</b>	-	-	-	-

\* Niveau C atteint dans les différents « autres domaines » à l'exception du domaine : Culture de la sécurité

## 2. b. Environnement

# Indicateur Environnement

Efficacité horizontale moyenne des vols en route pour la trajectoire réelle

ENVIRONNEMENT

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>UE</b>					
Objectif	2,53 %	2,37 %	2,37 %	2,40 %	2,40 %
<b>FABEC</b>					
Objectif	3,25 %	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>
<b>FABEC</b>					
Résultat	2,94 %	-	-	-	-

## 2. c. Capacité

# Capacité en-route

Minutes de retard moyen ATFM par vol pour le FABEC

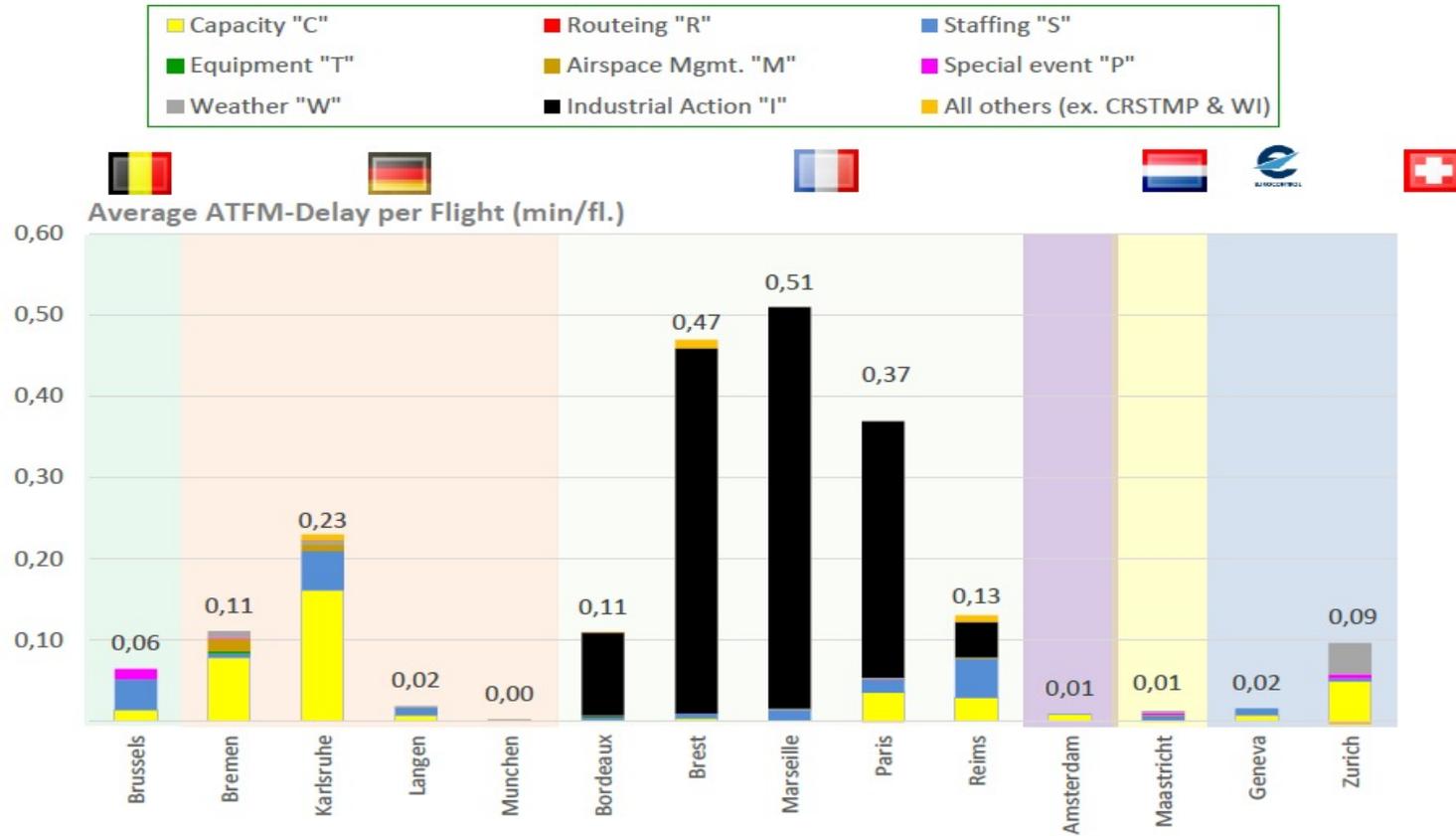
		2020	2021	2022	2023	2024
<b>C A P A C I T É</b>	<b>UE</b>					
	Objectif	0,9 min/vol	0,35 min/vol	0,5 min/vol	0,5 min/vol	0,5 min/vol
	<b>FABEC</b>					
	Objectif	3,45 min/vol	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>
	<b>FABEC</b>					
Résultat Toutes causes	0,42 min/vol	-	-	-	-	
<b>FABEC</b>						
Résultat Causes CRSTMP*	0,15 min/vol	-	-	-	-	

\* Manuel de l'utilisateur ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) : C - Capacité ATC, R - Acheminement ATC, S - Personnel ATC, T - Equipement ATC, M - Gestion de l'espace aérien, P - Evènement spécial.

# Capacité en-route

Répartition 2020 par ACC FABEC des retards moyens ATFM par vol

CAPACITÉ



# Capacité Terminale

Minutes de retard moyen ATFM par vol pour la France

C  
A  
P  
A  
C  
I  
T  
É

RP3: 2020 - 2024	Objectif 2020 (min/vol)	Résultat 2020 (min/vol)
Toutes causes	0,40	0,30
Causes CRSTMP*	0,10	0,07

\* Manuel de l'utilisateur ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) : C - Capacité ATC, R - Acheminement ATC, S - Personnel ATC, T - Equipement ATC, M - Gestion de l'espace aérien, P - Evènement spécial.

# Indicateurs opérationnels : Bilan des incitations financières

## •Sécurité :

Pas d'incitations financières sur les indicateurs de sécurité

## •Environnement :

Pas d'incitations financières imposées au niveau FABEC, plans d'action correctrices

## •Capacité en route :

Schéma d'incitations financières au niveau FABEC basé sur les résultats CRSTMP\* :

*Application gelée pour 2020&2021 en raison de la crise sanitaire*

## •Capacité terminale :

Schéma d'incitations financières au niveau France basé sur les résultats CRSTMP\* :

*Application gelée pour 2020&2021 en raison de la crise sanitaire*

\* Manuel de l'utilisateur ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) : C - Capacité ATC, R - Acheminement ATC, S - Personnel ATC, T - Equipement ATC, M - Gestion de l'espace aérien, P - Evènement spécial.



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## 3. Point RP3



# Révision du plan de performance RP3 Règlement (UE) 2020/1627

- **Objectif :**

Mettre en œuvre des mesures exceptionnelles transitoires pour gérer l'impact de la pandémie sur le trafic aérien et la mise en œuvre du schéma de performance et de redevances du Ciel unique européen

- **Principales mesures exceptionnelles :**

Fixer de nouveaux objectifs pour la RP3 en raison de la caducité des hypothèses pré-pandémie ayant fondé les objectifs pan-européens initiaux et ceux des plans de performance des états soumis le 1<sup>er</sup> octobre 2019.

Pour l'efficacité économique, création d'un année combinée 2020/2021 et report des ajustements correspondants aux années 2023/2024 (inflation, mécanismes de partage des risques trafic et coûts, autres revenus etc.)

Étalement du remboursement rétroactif par les usagers du manque-à-gagner 2020/2021 pour les ANSP sur une période à 5 à 7 ans à compter de 2023

Gel des systèmes d'incitations financières (bonus/malus) sur la capacité pour les années 2020 et 2021

Mise en place d'un nouveau calendrier pour la révision des plans de performance RP3

# Révision du plan de performance RP3

## Objectifs UE révisés – Décision 2 juin 2021

Domaine	Indicateur de performance	Objectif UE	Contributions FABEC et nationales
<b>Sécurité</b>			
	Niveau minimum d'efficacité de la gestion de la sécurité (EoS <sub>M</sub> )	<p>Au moins le niveau C en 2024 pour les objectifs de gestion de la sécurité concernant la culture de la sécurité, la politique et les objectifs de sécurité, l'assurance de la sécurité et la promotion de la sécurité pour les prestataires de navigation aérienne ;</p> <p>Au moins le niveau D pour l'objectif de gestion de la sécurité relatif à la gestion des risques sécurité pour les prestataires de navigation aérienne.</p>	<b>Définition d'un objectif en 2024 pour les prestataires de services de la navigation aérienne du FABEC et valeurs annuelles intermédiaires.</b>
<b>Environnement</b>			
	Efficacité horizontale, trajectoire réelle	2,53 % en 2020, 2,37% en 2021 et 2022, 2,40% en 2023 et 2024.	<b>Définition d'un objectif FABEC</b>
<b>Capacité</b>			
	Retard ATFM moyen en route	0,9 minute par vol en 2020, 0,35 minute par vol en 2021 et 0,5 minute par vol en 2022, 2023 et 2024	<b>Définition d'un objectif FABEC</b>
	Retard ATFM moyen à l'arrivée		<b>Définition d'un objectif national</b>
<b>Coûts unitaires</b>			
	Coûts unitaires fixés moyen à l'échelle de l'Union européenne pour les services de navigation aérienne en route, exprimé en termes réels (€ 2017)	De 50,23 € en 2019 à : 110,53 € (+120,1%) pour 2020 & 2021 combinées, 67,97 € pour 2022 (-38,5%), 59,01 € pour 2023 (-13,2%), 52,23 € (-11,5%) pour 2024.	<b>Etablissement des coûts unitaires fixés au niveau national</b>

# Révision du plan de performance RP3

## Prévision trafic STATFOR mai 2021



# Révision du plan de performance RP3

## Efficacité économique – Hypothèses présentées

- **Réduction des coûts suite à la pandémie et à la chute du trafic depuis mars 2020 (- 350M€ / plan initial) :**

Réduction des coûts de personnel (gel protocole, arrêts primes expé, rationalisation fonctions support, baisse des recrutements)

Revue des investissements prioritaires et reports ou redimensionnement des projets non essentiels

Réduction des coûts de fonctionnement (missions, fournitures, véhicules, contrats non prioritaires, etc.)

- **Mais prise en compte du contexte institutionnel et légal français :**

Coûts de la navigation aérienne majoritairement fixes (salaires fonctionnaires, retraites fixés par la loi), sans systèmes d'heures supplémentaires ajustables ou d'accès au chômage partiel

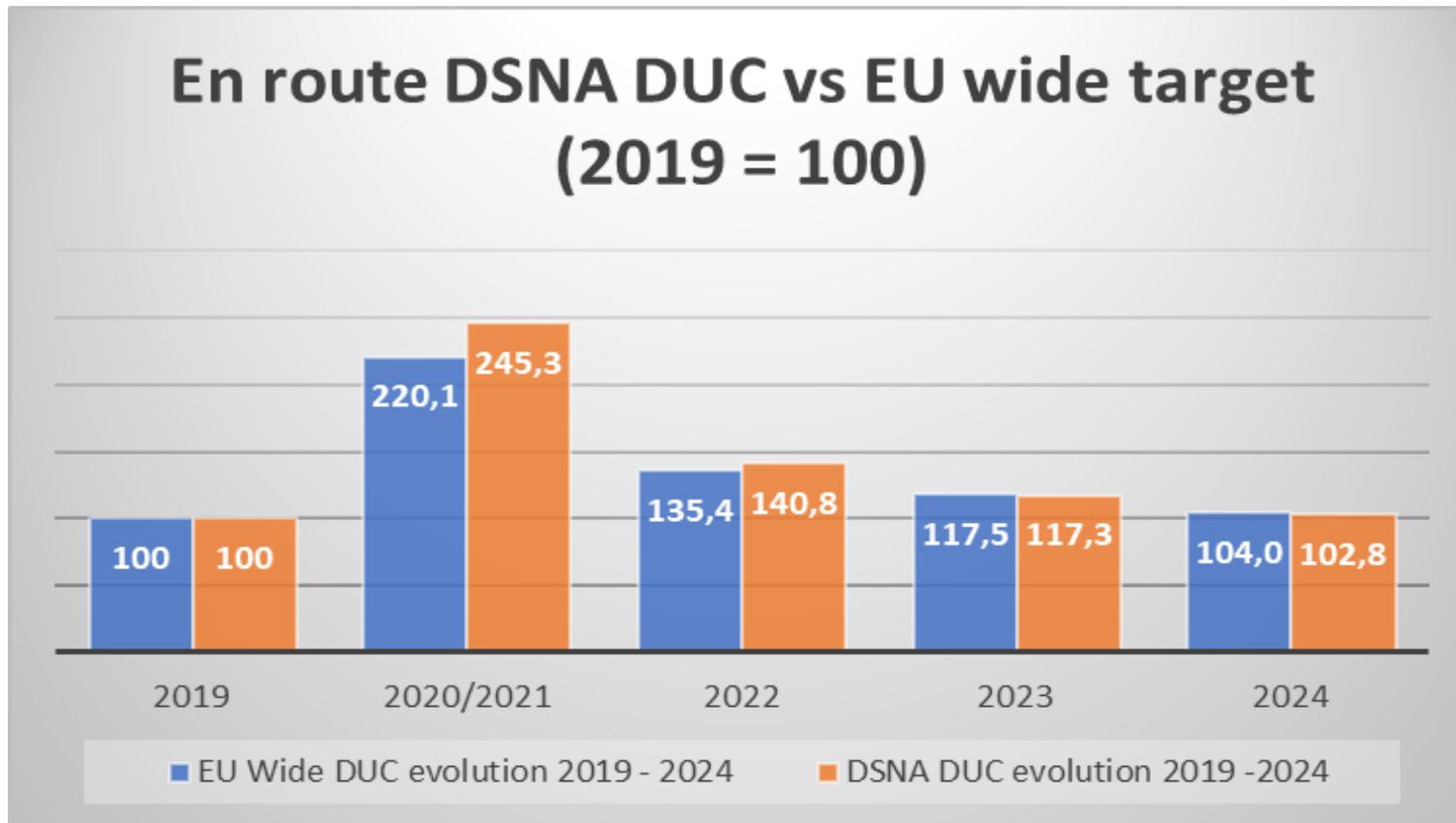
- **Et préparation de la reprise :**

Maintenir les investissements stratégiques nécessaire à la modernisation ATM, l'amélioration de la capacité, la mise en conformité règlementaire

Maintenir un niveau minimum de recrutement afin de renforcer les centres en route, préparer le retour du trafic sans les retards de la RP2, anticiper les départs à la retraite importants en RP4

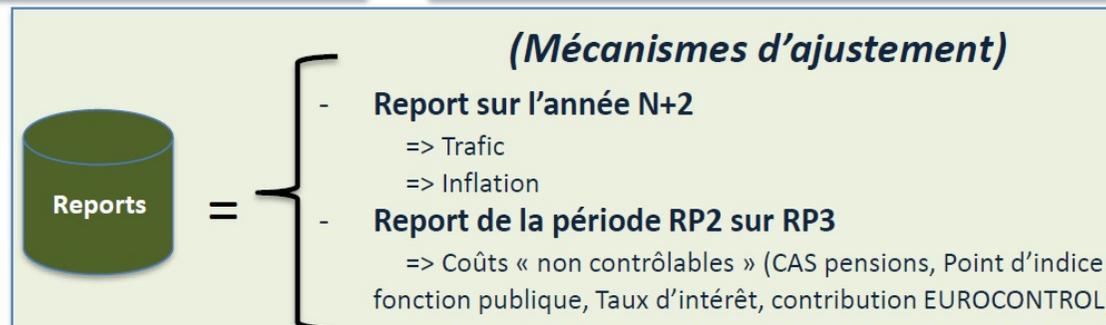
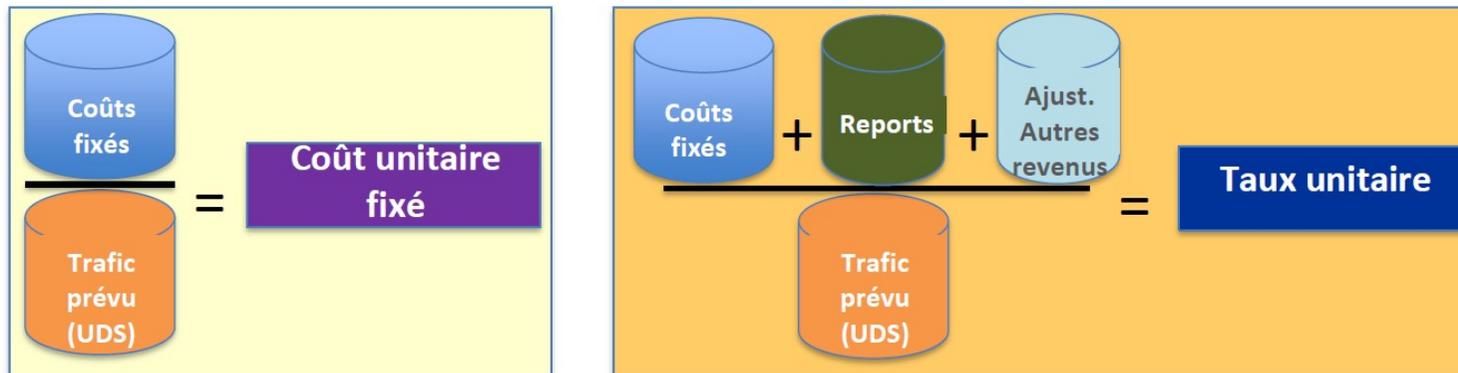
# Révision du plan de performance RP3

## Efficacité économique – Comparaison avec objectifs UE



# Révision du plan de performance RP3 Efficacité économique – Taux provisoires 2022

## Des COÛTS unitaires fixés aux TAUX unitaires



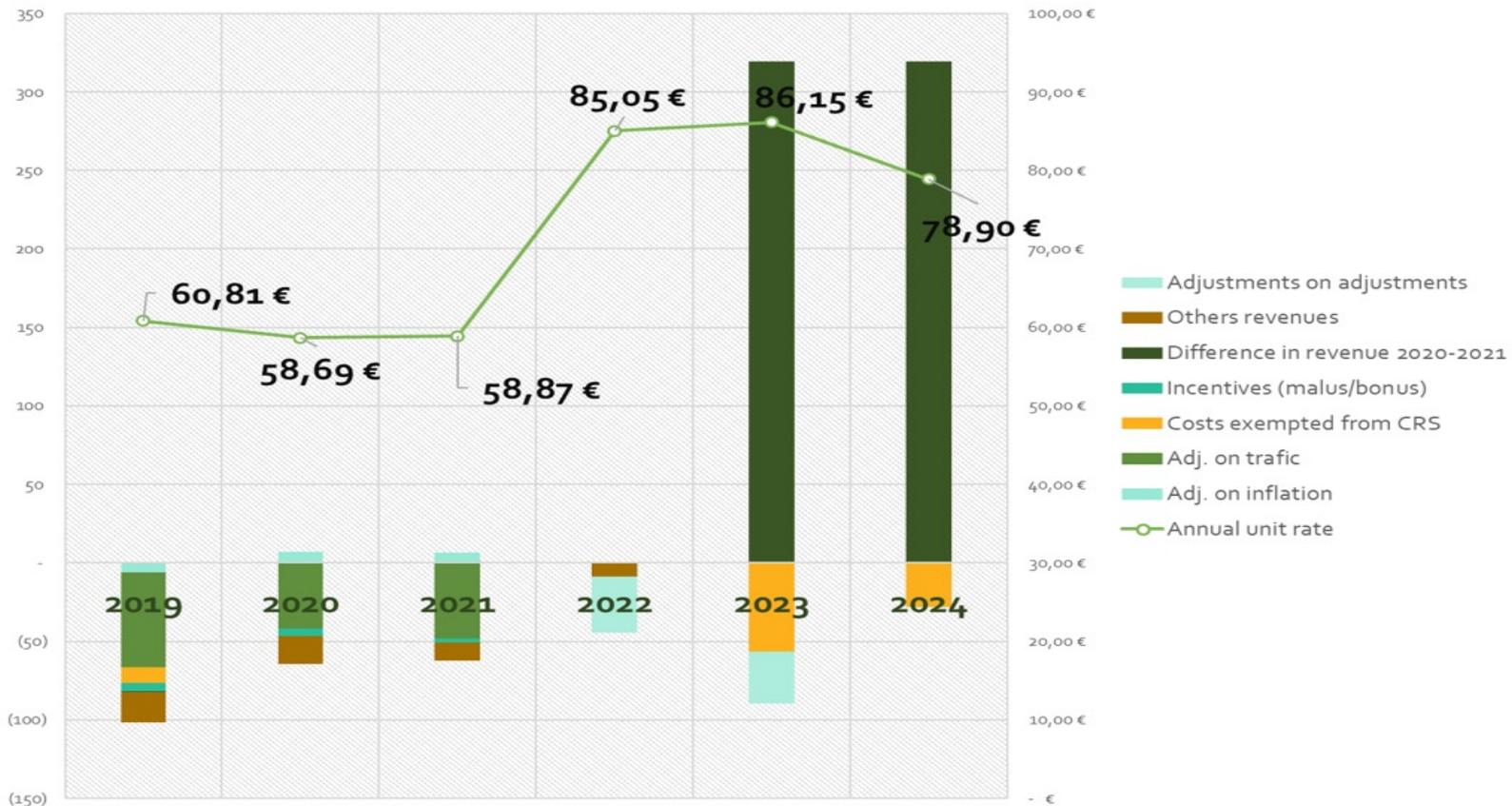
# Révision du plan de performance RP3

## Efficacité économique – Taux provisoires 2022

Calcul du taux unitaire en route 2022	
Coûts fixés (M€)	1 369,88
Ajustements 2022	
Remboursement coûts exemptés RP2	0,00
Régularisation des reports 2018	-35,91
Autres revenus (incl. Fonds de concours)	-8,78
Ajustements reportés à 2023 / 2024 au titre de l'année combinée 2020/2021	
Inflation	--
Autres revenus	--
Partage du risque coûts (CRS)	--
Partage du risque trafic	--
Coûts exemptés de CRS	RP4
Système d'incitation	N/A pour 2020&2021
<b>Ajustements totaux</b>	<b>-44,70</b>
<b>Base de coûts (M€)</b>	<b>1 325,18</b>
Prévision de trafic (STATFOR mai 2022)	15 582,00
<b>Taux unitaire provisoire 2022 (€)</b>	<b>85,05</b>

# Révision du plan de performance RP3

## Efficacité économique – Profil provisoire des taux RP3



# Révision du plan de performance RP3

## Efficacité économique – Finalisation du plan

- **Ces chiffres sont ceux soumis à la consultation des usagers et au Comité élargi des redevances de route des 23 & 24 juin 2021, ils restent provisoires et peuvent encore évoluer pour les raisons suivantes:**
  - Prise en compte des discussions lors des consultations sur les coûts présentés
  - Décisions sur l'étalement pendant la RP3 des remboursement des coûts exemptés RP2 (2/3 en 2023 et 1/3 en 2024 proposé) et sur le plan de régularisation par les usagers du manque-à-gagner 2020/2021 (de 2023 à 2027 proposé actuellement, le règlement autorise jusqu'à 2029)
  - Evolutions internes liées aux arbitrages sur le plan d'investissement
  - Evolution du trafic en 2021 (dimensionne les reports d'inflation/TRS/CRS en 2023&2024)
  - Nouvelle prévision de trafic STATFOR pour la RP3 qui sera publiée mi-octobre 2021 (la CE pourrait autoriser de la prendre en compte dans les plans de performance durant la phase préliminaire d'évaluation de complétude)
- **Le calendrier prévoit le dépôt du plan révisé le 1<sup>er</sup> octobre 2021 et l'évaluation de la PRB est attendue pour mars 2022.**



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

## 4. Éléments budgétaires



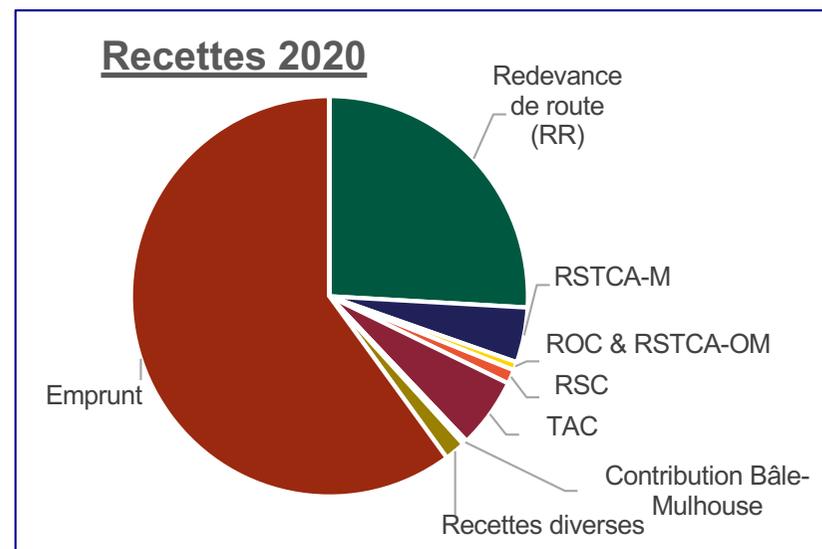
## 4. a. Exécution du budget annexe en 2020

# Les faits marquant de l'exécution 2020

- **L'exécution 2020 du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) a été marquée par l'impact de la crise sanitaire.** En effet, la chute du trafic aérien et les mesures de soutien aux compagnies aériennes portant sur le report de paiement des taxes de l'aviation civile et redevances perçues par l'Etat jusqu'à la fin de l'année ont un impact lourd sur les recettes du BACEA.
- Dans ce contexte de crise et de fortes chute des recettes, **la DGAC a veillé à la meilleure maîtrise possible de ses dépenses.**  
*En premier lieu, les périodes de confinement ont conduit au décalage dans le temps d'un certain nombre d'opérations d'investissement et de dépenses de fonctionnement, induisant une reprogrammation des dépenses du budget annexe. En outre, les négociations relatives au protocole social 2020-2024 ont été suspendues. Enfin, des économies ont été réalisées sur certains postes de dépenses (frais de déplacement, formation, action sociale, subventions, notamment).*
- L'ampleur de la chute des recettes a rendu nécessaire le recours à l'emprunt pour permettre au budget annexe de financer ses dépenses nécessaires et incompressibles. **C'est ainsi que l'autorisation d'emprunt du BACEA a été majorée en 2020 et portée à 1 250 M€ (pour une autorisation de 50 M€ en LFI), ayant donné lieu à trois tirages auprès de l'AFT en avril, juillet et octobre 2020.**
- Les reports de paiements décidés par le Gouvernement portent également sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

# La chute du trafic et les mesures d'aide entraînent une baisse massive des recettes

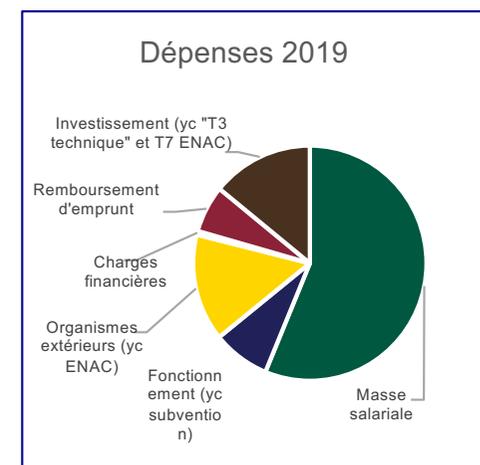
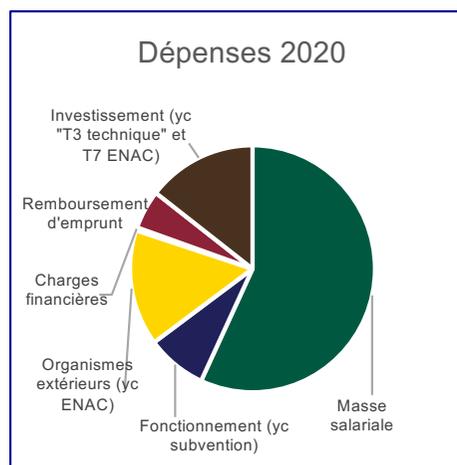
Recettes	LFI 2020	EXECUTION 2020	écart en M€	écart en %
Redevance de route (RR)	1 293,0	539,1	-753,9	-58%
RSTCA-M	214,0	92,7	-121,3	-57%
ROC & RSTCA-OM	44,0	14,1	-29,9	-68%
Redevances surveillance & certification (RSC)	30,4	23,8	-6,6	-22%
Taxe de l'aviation civile (TAC)	466,0	118,6	-347,4	-75%
Taxe de solidarité (TS)	0,0	0,0	0,0	
Contribution Bâle-Mulhouse	6,0	5,6	-0,4	-7%
Recettes diverses (Frais de gestion des taxes)	12,2	37,5		207%
<b>TOTAL RECETTES (hors emprunt)</b>	<b>2 065,5</b>	<b>831,3</b>	<b>-1 259,5</b>	<b>-60%</b>



- Hors emprunt, le niveau de recettes en 2020 s'établit à **831,3 M€**, soit **-60 %** par rapport aux prévisions sous-jacente à la loi de finances initiale (LFI).
- Cette chute des recettes a conduit à devoir **recourir à l'emprunt** pour couvrir les dépenses obligatoires du BACEA : le recours à l'emprunt initialement prévu à hauteur de 50 M€ en LFI a été majoré par deux lois de finances rectificatives pour être porté à **1 250 M€**. En fonction des dernières prévisions de recettes et des efforts en matière de dépenses, la majoration de la capacité d'emprunt du BACEA dans le cadre de la dernière LFR de fin d'année n'a pas été nécessaire.

# La DGAC a réalisé des efforts volontaristes de maîtrise de ses dépenses en 2020

- Dès le premier relèvement de son droit de recours à l'emprunt, **la DGAC s'est engagée dans la réduction de ses dépenses.**
- Ces efforts trouvent leur traduction dans les **importantes annulations de crédits** en LFR de fin d'année, de 55,9 M€ en CP.
- Au 31/12/2020, **le niveau de dépenses du BACEA s'élève à 2 088,8 M€** soit **une diminution de 72,4 M€** par rapport aux ressources disponibles après annulations de crédits.
- Ces diminutions portent sur de **nombreux postes** : frais de déplacement, communication, réduction des formations non strictement nécessaires à l'habilitation des contrôleurs, achats de véhicules, dépenses de personnel avec notamment la suspension des négociations relatives au protocole social, reprogrammation des projets immobiliers.



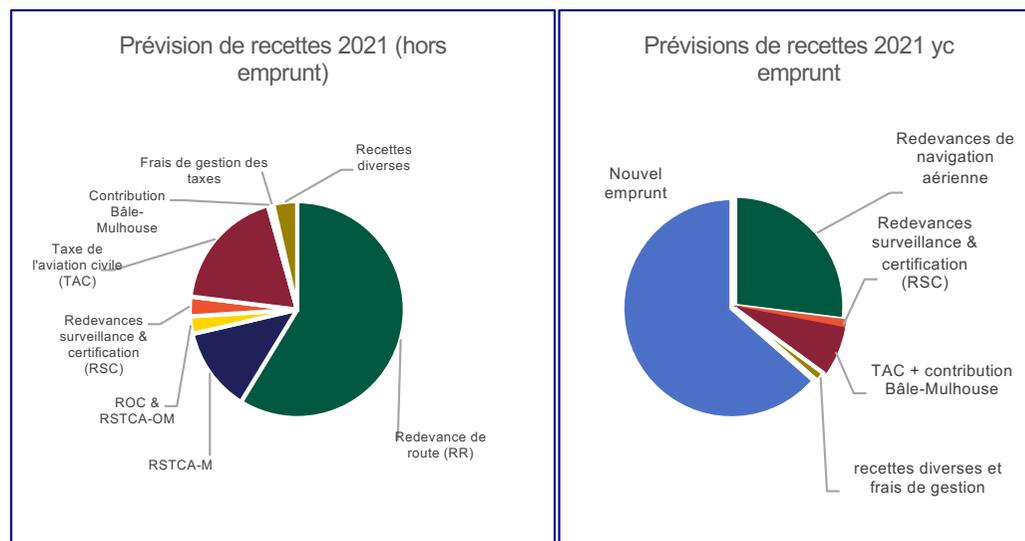
Dépenses	LFI 2020	Total ressources	Annulations LFR	Total ressources après annulation	EXECUTION 2020	écart exécution 2020 – total ressources en M€
<b>Programme 613</b>	<b>1 501,06</b>	<b>1 504,64</b>	<b>-21,14</b>	<b>1 483,50</b>	<b>1 473,72</b>	<b>-9,78</b>
Programme 613 - T2	1 217,51	1 215,96	-21,14	1 194,82	1 188,57	-6,25
Programme 613 - HT2	283,56	288,68	-	288,68	285,15	-3,53
<b>Programme 612</b>	<b>595,42</b>	<b>661,29</b>	<b>-30,85</b>	<b>630,44</b>	<b>575,66</b>	<b>-54,78</b>
<i>dont PTA</i>	300,50	-	-	337,00	307,58	-29,42
<b>Programme 614</b>	<b>44,49</b>	<b>51,23</b>	<b>-3,96</b>	<b>47,27</b>	<b>39,44</b>	<b>-7,83</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 140,98</b>	<b>2 217,17</b>	<b>-55,96</b>	<b>2 161,21</b>	<b>2 088,81</b>	<b>-72,40</b>

## 4. b. Prévisions budgétaires 2021 (recettes et dépenses)

# Des recettes inférieures aux prévisions de la LFI 2021

Au M€	LFI 2021	Prévision d'exécution*	Ecart	Soit en %
Redevance de route (RR)	723,28	450,80	-272,48	-38%
RSTCA-M	132,41	96,78	-35,63	-27%
ROC & RSTCA-OM	34,45	20,00	-14,45	-42%
Redevances surveillance & certification	18,02	22,50	4,48	25%
Taxe de l'aviation civile (TAC)	288,84	143,20	-145,64	-50%
Taxe de solidarité (TS)		-	-	
Contribution Bâle-Mulhouse	5,26	3,20	-2,06	-39%
Frais de gestion des taxes	3,83	2,90	-0,93	-24%
Recettes diverses	5,56	27,60	22,04	397%
<b>TOTAL recettes hors emprunt</b>	<b>1 211,66</b>	<b>766,98</b>	<b>-444,68</b>	<b>-37%</b>
Emprunt	1 060,58	1 338,53	277,95	26%
<b>TOTAL</b>	<b>2 272,24</b>	<b>2 105,51</b>	<b>-166,73</b>	<b>-7%</b>

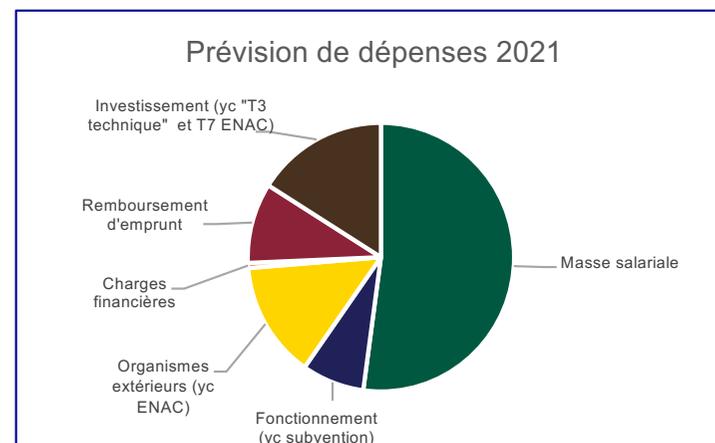
\* Source : données Eurocontrol, scénario LOW du 7 mai 2021



- Hors emprunt, le niveau de recettes en 2021 est réévalué à **766,98 M€**, soit **-37 %** par rapport aux prévisions sous-jacente à la loi de finances initiale (LFI).
- Le recours à l'emprunt initialement prévu à hauteur de 1 060,6 M€ en LFI est réévalué à **1 338,5M€**. Le premier PLFR en cours d'examen au Parlement prévoit l'augmentation de l'autorisation d'emprunt du BACEA de 200 M€. En fonction de l'évolution de la situation et des dernières prévisions, un complément sera prévu en PLFR de fin d'année.
- Selon ces hypothèses, l'en-cours de dette du BACEA au 31/12/2021 est estimé à **2,9 Md€**.

# La DGAC poursuit ses efforts volontaristes de maîtrise de ses dépenses en 2021

Dépenses	LFI 2021	Prévision de ressources disponibles*	Prévision d'exécution	écart prévision d'exécution 2021 – prévision de ressources en M€
<b>Programme 613</b>	<b>1 644,51</b>	<b>1 654,20</b>	<b>1 605,56</b>	<b>-48,64</b>
Programme 613 - T2	1 213,87	1 213,87	1 197,39	-16,48
Programme 613 - HT2	430,64	440,33	408,16	-32,16
<b>Programme 612</b>	<b>577,41</b>	<b>643,19</b>	<b>639,96</b>	<b>-3,23</b>
<i>dont PTA</i>	288,90	354,80	354,80	-
<b>Programme 614</b>	<b>44,22</b>	<b>54,80</b>	<b>51,67</b>	<b>-3,13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 266,14</b>	<b>2 352,19</b>	<b>2 297,19</b>	<b>-55,00</b>



**La DGAC s'efforce de limiter le recours à l'emprunt. La prévision de dépenses 2021 a été revue à la baisse à 2 297,2 M€ en CP.**

Elle intègre des économies sur la masse salariale et une prévision de levée seulement partielle des crédits mis en réserve pour aléas de gestion, ciblée sur les investissements prioritaires et aléas identifiés.

Cela s'inscrit dans la poursuite des efforts inscrits en LFI 2021, qui portent sur de nombreux postes : frais de déplacement, communication, réduction des formations non strictement nécessaires à l'habilitation des contrôleurs, achats de véhicules, dépenses de personnel, reprogrammation des projets immobiliers.

## 4. c. Focus sur les facilités de paiements mis en place pour les compagnies aériennes

# Suivi des reports de paiement consentis en 2020

Par arrêté en date du 31 mars 2020, les ministres des transports et des comptes publics ont prononcé un moratoire concernant la redevance terminale métropolitaine et les deux redevances d'Outer mer. Par ailleurs, la commission élargie d'Eurocontrol représentant l'ensemble des participants à l'accord multilatéral de Route a également pris un moratoire sur la redevance de Route afin d'alléger les charges des compagnies aériennes.

Redevances	Mois de vol concernés par les moratoires	Montants concernés (M€)	Montants déjà réglés (M€)	Montants encore à recouvrer (M€)*
Red. de Route	Février à mai 2020	151,5	138,2	13,3
RSTCA Métro	Janvier à octobre 2020	82,6	74,0	8,6
ROC et RSTCA Outre-mer	Janvier à octobre 2020	22,0	10,9	11,1
<b>Total</b>		<b>265,1</b>	<b>223,1</b>	<b>32,0</b>

\* Situation au 25 mai 2021

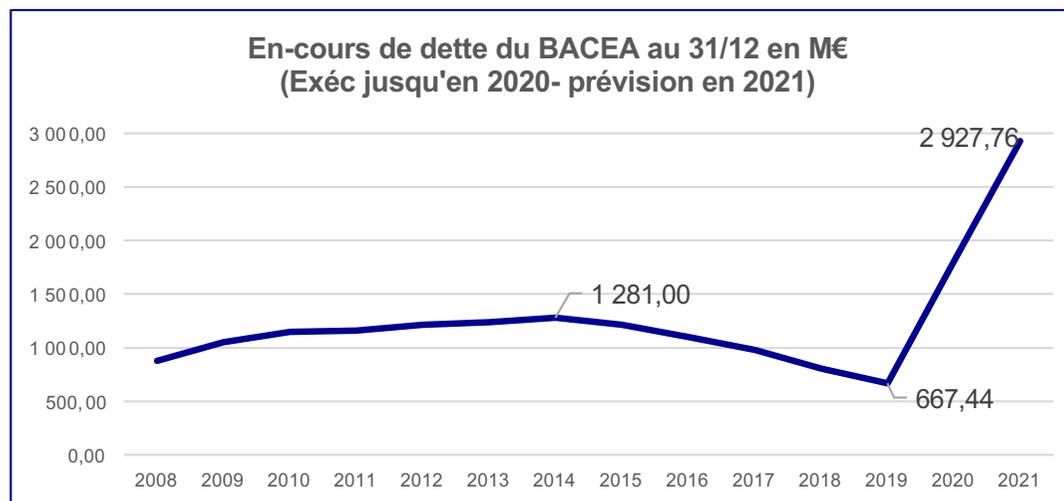
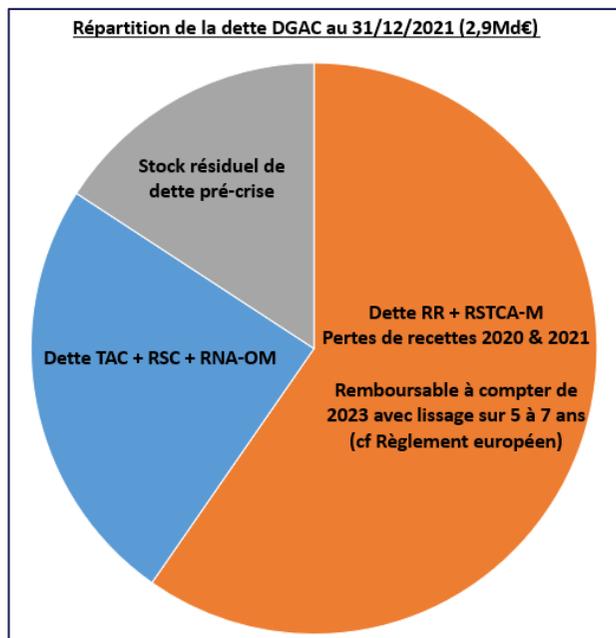
## Suivi des reports de paiement consentis en 2020 (TAC)

	Dates limites de paiement	Montants concernés (M€)	Montants déjà réglés en 2020 (M€)	Montant total encore à recouvrer (M€)
Taxe de l'aviation civile	du 1er mars au 31 décembre 2020	49	4,4	44,6
<b>Total</b>		<b>49</b>	<b>4,4</b>	<b>44,6</b>

## 4. d. Focus sur l'endettement du BACEA

## FOCUS : en-cours de dette du BACEA

Selon les prévisions fondées sur les hypothèses de trafic correspondant au scénario *low* d'Eurocontrol du mois de mai 2021, l'en-cours de dette du BACEA au 31/12/2021 est estimé à **2,9 Md€**.



# MERCI POUR VOTRE ATTENTION