

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE  
MISSION MINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

TRANSPORTS AÉRIENS,  
SURVEILLANCE ET  
CERTIFICATION



PROGRAMME 614

---

**TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION**

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### Damien CAZÉ

Directeur général de l'aviation civile

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

Au-delà de la poursuite des axes stratégiques du programme, la DGAC reste engagée pour accompagner la reprise économique du transport aérien tout en relevant le défi de la transition écologique et énergétique du secteur.

### **Évolutions européennes et action de coopération internationale :**

Dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne au 1<sup>er</sup> semestre 2022, la Direction du transport aérien (DTA) pilote les travaux du groupe Aviation pour permettre une reprise du secteur en cohérence avec les engagements du Pacte vert pour l'Europe.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Ciel unique européen et au sein du bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe centrale (FABEC), sont également menés des ajustements que la situation appelle dans les domaines de la performance et des redevances de navigation aérienne, ainsi que le déploiement du programme technologique associé SESAR.

La DTA poursuit enfin ses actions de coopération industrielle avec la Chine, le Japon et la Russie, en lien étroit avec les entreprises françaises du secteur et en fonction de leurs intérêts.

### **Le premier axe stratégique du programme est d'engager résolument la transition écologique de l'aviation civile et de lui assurer les conditions d'un développement durable :**

La DGAC mène des actions pour réduire les nuisances sonores aéroportuaires, en particulier nocturnes, en étudiant les mesures de restrictions d'exploitation les plus pertinentes en œuvrant au financement des aides à l'insonorisation des logements exposés et à l'établissement d'une taxation plus lourde des avions bruyants.

En lien avec l'association Aéro Biodiversité, la DTA diffuse les bonnes pratiques pour protéger la biodiversité sur les aéroports, parmi lesquelles l'interdiction de l'usage des produits phytopharmaceutiques à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2022.

### **Le deuxième axe stratégique du programme est de continuer à faire progresser la sûreté du transport aérien :**

L'amélioration permanente du système de sûreté reste une priorité pour la DGAC qui innove par le déploiement des projets opérationnels et d'expérimentation de son programme « Vision Sûreté » conduit en partenariat avec les aéroports français.

En matière d'analyse du risque, les travaux suivants sont engagés ou poursuivis :

- détection d'engins explosifs ;
- mise en œuvre d'un plan d'actions pour lutter contre les vulnérabilités de la menace interne ;
- évaluation de la menace provenant des vols de pays « sensibles » vers la France ;
- lutte contre la menace provenant des systèmes portatifs de défense aérienne (ManPADS) ou armes d'infanterie pouvant être dirigées contre un avion au sol ou en vol par l'évaluation des aéroports étrangers les plus vulnérables ;
- poursuite du programme évaluant les vulnérabilités des zones publiques des aéroports français en coopération avec le ministère de l'Intérieur.

En outre, la DGAC reste vigilante par un suivi permanent et approfondi face aux risques liés au survol des zones de conflit, à la menace cyber et chimique ou encore à la menace de drones malveillants.

### Le troisième axe stratégique du programme est d'assurer une régulation économique efficace

La baisse du trafic aérien provoquée par la crise sanitaire a entraîné une crise de l'emploi dans le secteur. Toutefois, afin d'assurer le maintien du vivier de compétences nécessaire à la reprise économique du secteur, la DGAC suit l'application des dispositifs d'activité partielle mis en place pour les personnels navigants et apporte son soutien en matière d'analyse et de conseil aux actions du service public de l'emploi (Pôle Emploi, DRIEETS, Missions locales, etc.). Elle mène également des actions d'accompagnement à la reconversion et de maintien des qualifications.

Sur le plan social, la DGAC contribue, en lien avec le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, à mettre en œuvre la politique de rapprochement des branches professionnelles pour favoriser un dialogue social constructif afin de faire bénéficier d'une couverture conventionnelle les salariés du secteur qui en sont aujourd'hui dépourvus.

La protection des passagers reste également un objectif majeur pour la DGAC qui est engagée pour l'amélioration des règles européennes d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important, mais également pour faire évoluer la responsabilité civile des transporteurs aériens à l'égard des passagers et de leurs bagages. La DTA poursuit ses travaux sur un traitement efficace du phénomène des passagers indisciplinés.

Dans son rôle d'autorité concédante des aéroports français, la DGAC veille tout particulièrement à garantir un partage équitable de la valeur entre aéroports et transporteurs. Elle reste attentive à la modération des redevances payées par les compagnies au même titre qu'à la qualité du service public rendu ou à une juste rémunération des exploitants d'aéroports.

La DGAC veille aussi à concilier les objectifs d'aménagement du territoire et de développement économique local avec ceux d'une concurrence loyale et d'un développement durable des aéroports.

Pour documenter et étayer ses actions de régulation, la DGAC met à contribution ses capacités d'analyse des évolutions économiques du secteur, en particulier en matière de concurrence, de connectivité aérienne du territoire et des retombées économiques du transport aérien.

Enfin, la direction s'est engagée dans un chantier de modernisation de ses fonctions supports reposant sur une mutualisation des services support par bassin d'emplois ainsi que sur la concentration des achats, avec pour objectif d'améliorer la qualité, la sécurisation et l'efficacité de la gestion.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile</b>
INDICATEUR 1.1	Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés
INDICATEUR 1.2	Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles
INDICATEUR 1.3	Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Limiter les impacts environnementaux du transport aérien</b>
INDICATEUR 2.1	Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation
INDICATEUR 2.2	Respect de la réglementation environnementale

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF mission

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

### INDICATEUR mission

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	88	77	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	0,6	1,3	<2	1,5	1,5	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	95	97	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 significatifs 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 significatifs 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 PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

**Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial** : La cible de 90 % est réaliste vis-à-vis des aléas d'exécution du programme de surveillance.

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

La cible de 2 retenue jusqu'en 2021 est le résultat de l'agrégation des cibles par domaines, lesquelles sont évaluées au vu de l'historique, et qui reflètent un niveau de conformité jugé satisfaisant. Compte tenu de l'amélioration observée ces dernières années, la cible de 1,5 a été retenue pour 2022.

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

La cible de 95 % correspond à un résultat jugé satisfaisant vis-à-vis de l'objectif, et dont l'expérience indique qu'il est exigeant.

## Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### INDICATEUR

#### 1.2 – Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés	%	26	26	30	30	30	35

#### Précisions méthodologiques

La surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait actuellement principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage.

Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés.

L'objectif consiste à développer une politique de contrôles ciblés sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité.

### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Au titre de la convention de 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 soit remis en question, il est apparu légitime et nécessaire que chacun 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 Assessment of Foreign Aircraft) de surveillance des aéronefs étrangers lors des escales. Ces contrôles SAFA sont principalement effectués par sondage.

Ces contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés.

L'objectif consiste à développer une politique de contrôles ciblés sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité. La cible retenue est compatible avec les objectifs européens.

### 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	56	67	80	80	80	80

#### 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 3 catégories auxquelles sont associés les 3 sous-indicateurs listés ci-dessus. En effet, l'indicateur global ne distingue pas les enquêtes en fonction de leur complexité. Or la durée d'une enquête est dans la pratique très variable en fonction du type d'événement (accident, incident), de sa gravité (dégâts, nombre de victimes) ou du type d'exploitation (aviation générale, travail aérien, transport public). La catégorisation des enquêtes est la suivante :

- Enquête de catégorie 1 (cf. sous-indicateur 1.3.1) : 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 (cf. sous-indicateur 1.3.2) : 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.
- Enquête de catégorie 3 (cf. sous-indicateur 1.3.3) : Enquête dite "par correspondance". Au cours de ces enquêtes, les éléments sont principalement recueillis à travers le témoignage des personnes directement impliquées. Ces éléments ne sont généralement pas validés par le BEA qui ne cherche pas à développer une analyse, des conclusions ou des enseignements. À travers cette catégorie d'enquête, le BEA cherche surtout à permettre le partage de l'expérience individuelle au sein de la communauté concernée et compiler des données à des fins d'exploitation statistique. Cette catégorie d'enquête est réservée à l'aviation légère pour des typologies d'événements ne donnant, par expérience, pas lieu à des conséquences corporelles graves.

#### Détails du sous indicateur 1 par catégorie d'enquête

	Unité	Prévision actualisée 2021			Prévision 2022		
		Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	NA	70	95	NA	70	100

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Comme indiqué, la complexité de certaines enquêtes influe sur leur durée. Par ailleurs, le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) n'a que peu de moyens d'action sur le nombre d'enquêtes ouvertes. En effet, celles-ci 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. Or 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.

Les cibles sont d'abord définies par catégories d'enquêtes (sous-indicateurs) :

- De par leur complexité et leur ampleur, il apparaît difficilement possible qu'une enquête de catégorie 1 soit conduite en une année. Cependant, pour les accidents donnant lieu à une enquête de cette catégorie, le BEA veille à produire, à la date anniversaire, un rapport d'étape sur les premiers résultats en sa possession. Le BEA s'est fixé pour objectif que ces enquêtes soient clôturées en 18 mois.
- Les enquêtes de catégorie 3 sont simples et demandent un investissement faible. Le processus de relecture et de validation est allégé en conséquence. Une cible de 100% est fixée pour cette catégorie.
- Les enquêtes de catégorie 2 sont celles qui, par leur nombre et par leur variété, représentent la plus grosse incertitude et le plus gros enjeu pour la performance du BEA. Les résultats des dernières années pour cette catégorie d'enquête, en progression (43% en 2019, 55% en 2020), sont la conséquence d'améliorations structurelles dans le processus de production. Au-delà de l'indicateur, ces améliorations, ainsi que la forte chute du nombre de nouvelles enquêtes pendant le confinement du printemps 2020, ont permis d'assainir considérablement le stock d'enquêtes en cours. Ce constat a amené le BEA à fixer une cible à 70% dès 2021.

Ces cibles ainsi fixées pour ces trois sous-indicateurs conduisent à formuler une cible globale de l'ordre de 80%, très 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.

#### OBJECTIF mission

#### 2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Il s'agit de favoriser un modèle de développement du transport aérien plus respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet objectif impose de :



**Transports aériens surveillance et certification**

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Mesurer la contribution du transport aérien à la réduction des émissions de CO<sup>2</sup> via sa participation aux dispositifs de compensation carbone (CORSIA) et de marché de quotas d'émissions européen (SEQE-UE) ;
- Veiller au respect de la réglementation environnementale en vigueur autour des plus grandes plateformes aéroportuaires, d'améliorer les performances acoustiques des avions fréquentant ces plateformes.

**INDICATEUR mission****2.1 – Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQE-EU)	%	Non déterminé	Non déterminé	Sans objet	~70	~70	~70
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE)	%	Non déterminé	Non déterminé	Sans objet	>13,17	>13,17	>13,17

**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** : A l'année n+1 (mai - juin), la DGAC dispose des déclarations d'émissions vérifiées des compagnies aériennes françaises soumises aux dispositifs de marché carbone (CORSIA et SEQE-UE) pour l'année n.

**Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA et SEQE-UE) (sous-indicateur 1)** : ([Emissions des vols intérieurs des compagnies françaises pour l'année n + Emissions des vols des compagnies françaises soumis à la compensation au titre de CORSIA pour l'année n]) / [Emissions totales des compagnies françaises pour l'année n].

**Proportion de quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE) (sous-indicateur 2)**: ([Emissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQE-UE pour l'année n] - [Quantité de quotas alloués gratuitement aux compagnies françaises au titre du SEQE-UE pour l'année n]) / [Emissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQE-UE pour l'année n]. Concernant le deuxième sous-indicateur relatif au marché carbone européen, il convient de se référer à l'arrêté 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).

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE****Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone :**

Cette proposition devrait rester stable ou légèrement augmenter si de nouveaux Etats s'engagent à participer à la phase pilote du CORSIA afin de couvrir ainsi plus de vols internationaux.

**Proportion de quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE) :**

Cette proportion devrait être en croissance du fait de la réduction annoncée des quotas alloués à titre gratuit qui pourrait intervenir dès 2022 (et justifier le cas échéant une actualisation du prévisionnel 2023). Cependant, compte tenu de la crise que traverse le secteur, le pourcentage de quotas achetés pour couvrir les émissions de 2020 est très faible. Ce pourcentage devrait progresser en 2021. Pour information, le pourcentage d'avant crise se situait autour de 55% des quotas achetés).

**INDICATEUR mission****2.2 – Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	336	239	<=450	<=450	<=450	<=450
Taux de vols réalisés sur les 11 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	91,6	90,0	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

**Précisions méthodologiques**

**Source des données** : l'ACNUSA pour le 1<sup>er</sup> sous-indicateur et les bases de données statistiques de trafic et de performances acoustiques des aéronefs (base NBA) de la direction du transport aérien (DTA) pour le second.

**Concernant le périmètre de l'indicateur** : les aéroports suivis par cet indicateur sont les principales plateformes aéroportuaires et sont définis à partir des deux critères fixés par l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts :

- Aéroport dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes ;

**Transports aériens surveillance et certification**

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Aéroport pour lequel le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2t a dépassé 50 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aéroport possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aéroport répondant au 1<sup>er</sup> critère.

Le nombre d'aéroports concernés s'élève à 12 depuis 2020 (11 en 2019 avant l'entrée de Lille-Lesquin dans le périmètre) : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

**Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :**

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA concernent le non-respect des arrêtés du ministre chargé des transports en vigueur sur les 12 grandes plateformes aéroportuaires, et en particulier :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs, en fonction notamment de la classification acoustique (chapitre 3 « bruyants » et autres chapitres considérés comme les plus bruyants) ;
- des restrictions permanentes ou temporaires de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter leurs nuisances sonores ;
- des règles relatives aux essais moteurs ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser ;
- de la durée maximale d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance

Le procès-verbal est établi par des fonctionnaires de la DGAC habilités et dans certains cas par des officiers de gendarmerie du transport aérien.

**Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores :**

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  $\geq 92,5\%$ .

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE****Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :**

Cet indicateur représente le nombre de dossiers de manquements sanctionnés pendant l'année considérée en commission de sanctions par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) sur les 12 plus grandes plateformes aéroportuaires.

L'indicateur suit désormais les infractions sanctionnées et non les manquements examinés, afin d'écartier les dossiers faisant l'objet d'une suspicion de manquements mais finalement non sanctionnés par l'ACNUSA.

L'objectif vise à ce que la valeur réalisée soit inférieure ou égale à la cible. La valeur de cet indicateur et son maintien sous 450 témoigne de la capacité de la DGAC, en lien avec l'ACNUSA qui prononce les sanctions, à faire respecter la réglementation et à avoir une action dissuasive sur les manquements. Sous réserve des évolutions de la réglementation et des compagnies en activité, l'indicateur devrait connaître une tendance à la baisse, du fait de l'amélioration de la conformité aux restrictions d'exploitation.

**Taux de vols réalisés sur les plus grandes plateformes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores :**

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. Pour le PLF 2022, la marge de référence est désormais définie à 13 EPNdB, afin de tenir compte du rythme de renouvellement des flottes aériennes et du niveau d'exigence fixé sur certaines plateformes 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 plateformes. 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 est maintenue à 92,5%, afin de garder un critère ambitieux, cohérent avec les attentes des riverains.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS

## 2022 / PRÉSENTATION SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Section / Nature de dépense	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Section des opérations courantes	29 388 462	29 159 352	9 932 500	29 388 462	29 159 352	9 932 500
Achats et services extérieurs	25 760 490	24 652 223	9 932 500	25 760 490	24 652 223	9 932 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	208 300	220 000		208 300	220 000	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions		25 000			25 000	
Autres charges de gestion courante	3 413 672	4 258 129		3 413 672	4 258 129	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	6 000	4 000		6 000	4 000	
Section des opérations en capital	14 835 781	15 981 907	50 000	14 835 781	15 981 907	50 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	14 835 781	15 981 907	50 000	14 835 781	15 981 907	50 000
<b>Total</b>	<b>44 224 243</b>	<b>45 141 259</b>	<b>9 982 500</b>	<b>44 224 243</b>	<b>45 141 259</b>	<b>9 982 500</b>

## 2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET SECTION

Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
<b>01 – Développement durable et régulation</b>	<b>17 088 129</b>	<b>16 981 227</b>	<b>3 812 500</b>	<b>17 088 129</b>	<b>16 981 227</b>	<b>3 812 500</b>
Section des opérations courantes	8 926 695	9 446 320	3 812 500	8 926 695	9 446 320	3 812 500
Section des opérations en capital	8 161 434	7 534 907		8 161 434	7 534 907	
<b>02 – Surveillance et certification</b>	<b>24 010 217</b>	<b>24 408 235</b>	<b>6 120 000</b>	<b>24 010 217</b>	<b>24 408 235</b>	<b>6 120 000</b>
Section des opérations courantes	18 124 105	17 422 123	6 120 000	18 124 105	17 422 123	6 120 000
Section des opérations en capital	5 886 112	6 986 112		5 886 112	6 986 112	
<b>04 – Enquêtes de sécurité aérienne</b>	<b>3 125 897</b>	<b>3 751 797</b>	<b>50 000</b>	<b>3 125 897</b>	<b>3 751 797</b>	<b>50 000</b>
Section des opérations courantes	2 337 662	2 290 909		2 337 662	2 290 909	
Section des opérations en capital	788 235	1 460 888	50 000	788 235	1 460 888	50 000
<b>Total</b>	<b>44 224 243</b>	<b>45 141 259</b>	<b>9 982 500</b>	<b>44 224 243</b>	<b>45 141 259</b>	<b>9 982 500</b>

**JUSTIFICATION AU PREMIER EURO**

**ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME**

## DÉPENSES PLURIANNUELLES

## ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
15 690 505		57 840 192	56 154 248	11 758 020

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
11 758 020	7 245 441	2 758 303	1 754 276	
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
45 141 259 9 982 500	37 895 818 9 982 500	5 509 540	1 623 401	112 500
<b>Totaux</b>	<b>55 123 759</b>	<b>8 267 843</b>	<b>3 377 677</b>	<b>112 500</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
87 %	10 %	3 %	0 %

## JUSTIFICATION PAR ACTION

## ACTION

## 01 – Développement durable et régulation

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Section des opérations courantes	8 926 695	9 446 320	3 812 500	8 926 695	9 446 320	3 812 500
Achats et services extérieurs	5 398 846	5 238 191	3 812 500	5 398 846	5 238 191	3 812 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	3 527 849	4 208 129		3 527 849	4 208 129	
Charges financières						
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	8 161 434	7 534 907		8 161 434	7 534 907	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	8 161 434	7 534 907		8 161 434	7 534 907	
<b>Total</b>	<b>17 088 129</b>	<b>16 981 227</b>	<b>3 812 500</b>	<b>17 088 129</b>	<b>16 981 227</b>	<b>3 812 500</b>

**Achats et services extérieurs**

Le poste achats et services extérieurs retrace les dépenses de fonctionnement liées à l'action, qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté. Ces crédits s'élèvent à 5,2 M€ en AE et en CP. Ce poste intègre une prévision de diminution de -0,1 M€ par rapport aux crédits ouverts en LFI pour 2021 (-2%), le développement des réunions et formations organisées en visioconférence devant permettre d'optimiser ce poste de dépenses.

Ces crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (1 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (1,2 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (0,8 M€). Ils financent également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie du transport aérien qui joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile (1,1 M€).

Des études et prestations liées notamment au développement durable et à la sûreté seront également diligentées (1,1 M€). Ainsi, dans le domaine du développement durable, un certain nombre d'études se poursuivront en 2022 (étude autour des particules fines et l'étude portant sur l'automatisation des contrôles APU). La mesure d'interdiction du glyphosate entrera quant à elle en vigueur à la mi-2022.

**Les autres charges de gestion courante**

Elles regroupent les dépenses au profit d'organismes extérieurs (2,2 M€ sur le titre 3) et des subventions diverses imputées sur le titre 6 (2 M€) pour un montant global de 4,2 M€, en augmentation de 0,6 M€.

Les dépenses au profit des organismes extérieurs sont en augmentation de 0,4 M€ afin notamment :

- d'assurer la contribution française au financement du service de la météorologie de l'espace estimée à 0,85 M€ par an. Sa mise en place en novembre 2019 a été actée par le Conseil de l'OACI (décision du Conseil C215.DEC.07) avec un service fourni gratuitement les 3 premières années de fonctionnement. Au-delà des trois premières années, un financement par redevances est admis par l'OACI. La France contribuera aux services du consortium Australie, Canada, France et Japon (ACFJ) par l'intermédiaire d'un centre (nommé SPECTRA) exploité par Météo-France,

Collectes Localisation Satellites (une filiale du CNES), et European Satellite Services Provider (ESSP). Les contributions seront versées à ces trois entités ;

- de contribuer au financement de la plateforme PNR (Passenger name record, fichier relatif aux données des passagers) pour le compte du ministère. Pour mémoire, la DGAC est contributeur à hauteur de 20,5% de ce projet qui permet l'utilisation des données des dossiers passagers recueillies par les transporteurs aériens pour la prévention et la détection des infractions terroristes. Sa participation est estimée à 1,16 M€ en 2022.

Les subventions consistent en un soutien aux fédérations aéronautiques françaises ainsi qu'à l'Aéro-club de France et sont destinées à promouvoir des actions en faveur des jeunes, des actions de formation et de sécurité. L'augmentation de 0,2 M€ a pour objectif d'ajuster les crédits à hauteur des dépenses réalisées au cours des exercices précédents.

### Les dépenses d'investissement

Le montant total des dépenses d'investissement intègre une diminution de -0,6 M€ par rapport à la LFI pour 2021, notamment du fait que l'ensemble de la contribution au projet interministériel de base de données « *Passager Name Record* » (PNR) sera sollicitée pour des dépenses de fonctionnement, contrairement aux années précédentes.

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 : amélioration applicative du système de gestion des habilitations nationales et des titres de circulation en matière de sûreté aérienne (0,76 M€), notamment pour le suivi de la mise en œuvre du criblage régulier (tous les 6 mois contre tous les 3 ans actuellement), déployé au 4ème trimestre 2021 et dont la montée en charge s'effectuera en 2022 ;
- des travaux d'extension et de modernisation du laboratoire de détections des explosifs (1,76 M€) avec la création de deux bâtiments de test, une salle de stockage ainsi qu'une salle d'odorologie (ce projet n'ayant pu être réalisé en 2021).

Les autres dépenses d'investissement concernent essentiellement les acquisitions d'équipements mobiliers, immobiliers et techniques du Service technique de l'Aviation civile (STAC) tels que des appareils de mesure de la qualité de l'air destinés à réaliser des expérimentations en milieu aéroportuaire, des évolutions des différentes applications informatiques notamment dans le domaine du développement durable, des convoyeurs à bagages et des mises en réseau d'outils de sûreté.

## ACTION

### 02 – Surveillance et certification

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Section des opérations courantes	18 124 105	17 422 123	6 120 000	18 124 105	17 422 123	6 120 000
Achats et services extérieurs	18 064 982	17 237 123	6 120 000	18 064 982	17 237 123	6 120 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	208 300	160 000		208 300	160 000	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions		25 000			25 000	
Autres charges de gestion courante	-154 177			-154 177		
Charges financières						
Charges exceptionnelles	5 000			5 000		
Section des opérations en capital	5 886 112	6 986 112		5 886 112	6 986 112	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	5 886 112	6 986 112		5 886 112	6 986 112	
<b>Total</b>	<b>24 010 217</b>	<b>24 408 235</b>	<b>6 120 000</b>	<b>24 010 217</b>	<b>24 408 235</b>	<b>6 120 000</b>



Retracées au sein de l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614, les activités de surveillance et de certification de la DGAC sont 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).

Participent également à ces activités la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) et le service d'Etat 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 au service des systèmes d'information et de la modernisation (SSIM) 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 2022, la **dotation** inscrite sur l'action n°02 « Surveillance et certification » s'élève au total à **24 408 235 €** en AE et en CP (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF pour 2022 à hauteur de **6 120 000 €** en AE et en CP), soit une augmentation globale des crédits budgétaires de **1,65%** par rapport à l'exercice 2021.

Cette majoration vise principalement à répondre aux enjeux de transformation numérique des services publics. Dans ce cadre, la DSAC définit comme un axe prioritaire le lancement de la programmation de projets liés à l'investissement dans les domaines de la digitalisation de ses activités pour améliorer le service rendu aux opérateurs et usagers. En matière de patrimoine, la DSAC axe ses investissements sur les opérations prioritaires. En revanche, une baisse des crédits de fonctionnement est réalisée. Elle est liée pour l'essentiel à la maîtrise des dépenses de gestion courante et à l'intégration en 2022 de l'impact de la pandémie sur certains postes de dépenses.

Concernant la répartition par nature de dépenses, **17 397 123 €** en AE et en CP sont destinés aux dépenses d'exploitation, auxquels s'ajoute une subvention de **25 000 €** en AE et en CP. Les **dépenses de fonctionnement** représentent un total de **17 422 123 €**, soit une minoration pour cette catégorie de dépense en 2022 de **3,87%** par rapport à 2021. Cette baisse s'explique par les points suivants :

- prise en compte d'une mesure de transfert négative en AE et en CP pour les services de la DSAC (P614) au profit du Secrétariat Général (P613) d'un montant de **340 000 €**, liée à la prise en charge par ce dernier des audits relatifs à la sécurité des systèmes d'information (SSI) des sites de la DGAC ;
- prise en compte de l'impact durable de la **crise sanitaire** sur certains postes de dépenses de fonctionnement tels que les frais de déplacement et de formation ;
- effort de maîtrise de dépenses de gestion courante.

En ce qui concerne les dépenses d'investissement, les crédits 2022 s'élèvent à **6 986 112 €** en AE et en CP soit une variation de **+ 18,69%** par rapport à 2021.

Cette dotation évolue sous l'effet de plusieurs facteurs :

- le financement d'opérations immobilières programmées et lancées au cours des exercices antérieurs ainsi que les opérations prioritaires qui ont fait l'objet de reports de programmation en raison du contexte lié à la crise sanitaire ;
- la poursuite du développement d'applications spécifiques au métier de la surveillance du secteur aérien dans le cadre du renforcement de la digitalisation de ses activités pour faciliter et améliorer la relation avec les usagers ;
- le renouvellement de la flotte automobile de la DSAC pour exercer ses missions de surveillance sur le terrain ;
- l'achat d'équipements informatiques.

## ACHATS ET SERVICES EXTERIEURS

Les crédits liés aux dépenses « **Achats et services extérieurs** » pour 2022 s'élèvent à **17 237 123 €** en AE et CP, dont 25 000 € au titre des subventions diverses, soit une **atténuation de dépenses de 4,58%** par rapport aux dotations inscrites en 2021.

Ces dotations budgétaires se ventilent entre les **moyens généraux** pour **3 802 650 €** en AE et **3 792 850 €** en CP et les **missions de surveillance** pour **13 434 473 €** en AE et **13 444 273 €** en CP.

## IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

Les dépenses globales prévues par les services interrégionaux sont estimées à **160 000 €** en AE et CP (1%) sur ce poste et sont destinées au paiement des taxes foncières afférentes aux terrains et aux logements vacants dont la DGAC a la propriété.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement au titre de 2022 s'élèvent à **6 986 112 €** en AE et en CP. Elles ne prennent en compte que les projets et achats prioritaires définis par le SCN en vue de répondre aux efforts attendus quant à 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).

### 1. Dépenses informatiques : 4 212 112 € en AE et 1 156 000 € en CP

La DSAC poursuit en 2022 ses efforts pour le maintien et le développement d'applications spécifiques et spécialisées. Elle assure également le lancement de nouveaux projets de digitalisation afin d'optimiser son fonctionnement et de garantir la qualité de service aux usagers.

Ainsi, les dépenses informatiques pour 2022 seront principalement concentrées sur les projets suivants :

- Lancement du développement des lots 2 et 3 de l'informatisation de la gestion du Pôle médical (projet ArchiMéd) ;
- Dématérialisation des démarches des dossiers pilotes et création d'un portail dédié aux usagers (modernisation du pôle examens pilotes) ;
- Adaptation des applications métiers DSAC aux évolutions réglementaires et évolutions fonctionnelles : AlphaTango/Médrano (gestion pour drones professionnels), Fox-AlphaTango (gestion pour drones de loisir), Météor (dématérialisation des audits et contrôles), Océane (gestion des examens des personnels navigants), Sigebel (gestion des licences et des titres aéronautiques), Saga (gestion des programmes de vols), Immat (gestion des registres des immatriculations des aéronefs) ;
- Réduction de l'obsolescence technique et évolutions fonctionnelles de Périclès (outil de gestion de la Sûreté) ;
- Mise aux normes des applications DSAC à la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) DGAC ;
- Mise aux normes des applications DSAC au Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) ;
- Mise aux normes des applications DSAC au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) ;
- Lancement du projet de gestion des plans de charges.

### 2. Dépenses de renouvellement des parcs matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 2 774 000 € en AE et 5 830 112 € en CP

#### 2.1 Parcs automobile et équipement : 999 000 € en AE et 922 112 € en CP

La crise sanitaire a contraint les unités opérationnelles à limiter en 2021 leurs acquisitions de nouveaux véhicules par rapport au besoin réel des services. Aussi, compte tenu de la reprise sensible de l'activité économique, le parc automobile de l'ensemble des services régionaux de la DSAC fait l'objet d'un renouvellement, en 2022, de sa flotte à hauteur de 16 véhicules pour un montant prévisionnel de **308 000 €** en AE et CP (application circulaire de 2017 du premier ministre).

Concernant les équipements, il s'agit de l'**acquisition de serveurs** et de **matériels informatiques** pour les DSAC/Antilles-Guyane, Sud-Ouest, Centre-Est et la Direction des Systèmes d'information. Ces achats permettent le remplacement des matériels devenus obsolètes (sécurité informatique et évolution technologique) pour **691 000 € en AE** et **614 112 € en CP**.

#### 2.2 Bâtiments : 1 775 000 € en AE et 4 908 000 € en CP

La programmation des dépenses d'infrastructures et de patrimoine menées par les unités opérationnelles inscrites en 2022 portent sur les projets suivants étant précisé que certains financements ont fait l'objet de report sur 2022 suite à des difficultés de gestion de travaux liées à la crise sanitaire :

**DSAC Centre Est** : Travaux d'extension sur le site de la DSAC/CE pour l'agrandissement du lieu de restauration (150 000 € en AE et en CP) ;

**DSAC Ouest** : Poursuite des travaux d'extension du siège (1 706 000 € en CP) ;

**DSAC Nord-Est** : Aménagements divers dans le cadre du projet relatif à l'optimisation de l'opération de relocalisation de la DSAC/NE (300 000 € en CP) ;

**DSAC Sud Est** : Réaménagement des bureaux (185 000 € en CP) ; réaménagement des locaux de la délégation Côte d'Azur, phase de désamiantage (40 000 € en AE et CP), ravalement de la façade de la délégation Corse à Ajaccio (60 000 € en AE et en CP) ; Réaménagement des bureaux du siège avec équipement mobilier (150 000 € en AE et 50 000 € en CP) ;

**DSAC Sud** : Poursuite de l'aménagement du bloc technique (Cœur du bloc) sur le site de Blagnac (150 000 € en AE et en CP) ; aménagement du site avec éclairage (50 000€ en AE et CP), création d'ombrières pour véhicules

électriques avec bornes de recharge (20 000 € en AE et CP) et autres aménagements extérieurs sur site (45 000 € en AE et CP) ;

**DSAC Sud-Ouest** : Etudes préalables aux travaux de rénovations du bloc technique et des parkings (620 000 € en AE et CP) ; poursuite de l'installation des bornes d'alimentation pour véhicules électriques sur le site (70 000 € en CP) ;

**DSAC Océan Indien** : Restructuration des installations de climatisation et ventilation du siège (135 000 € en AE et CP), travaux d'aménagement de conférence en salle OCEANE (30 000 € en AE et CP) ;

**DSAC Antilles-Guyane** : Rénovation du parc des logements en Guyane, en Martinique et en Guadeloupe (165 000 € en AE et CP), rénovation du bâtiment annexe H1 du siège pour salles de stockage, bureau syndical et espaces modulables (53 000 € en AE et CP), création d'ombrières et développement du photovoltaïques pour 4 places de parking avec panneau solaire (80 000 € en AE et CP), poursuite rénovation de voirie d'accès au siège (27 000 € en AE et CP) ;

**SEAC Polynésie française** : Poursuite des travaux du projet immobilier pour le regroupement des agents du service d'État de l'aviation civile de Polynésie française en zone nord sur l'aéroport de Faa'a (972 000 € en CP).

## ACTION

### 04 – Enquêtes de sécurité aérienne

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Section des opérations courantes	2 337 662	2 290 909		2 337 662	2 290 909	
Achats et services extérieurs	2 296 662	2 176 909		2 296 662	2 176 909	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		60 000			60 000	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	40 000	50 000		40 000	50 000	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	1 000	4 000		1 000	4 000	
Section des opérations en capital	788 235	1 460 888	50 000	788 235	1 460 888	50 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	788 235	1 460 888	50 000	788 235	1 460 888	50 000
<b>Total</b>	<b>3 125 897</b>	<b>3 751 797</b>	<b>50 000</b>	<b>3 125 897</b>	<b>3 751 797</b>	<b>50 000</b>

## ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

L'action n° 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).

### 1 – Éléments de contexte

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, tels 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 impliquant des aéronefs de construction française. Il intervient également sur d'autres événements médiatisés pour lesquels la France souhaite apporter son soutien au pays d'occurrence (par exemple, l'accident du Boeing 737 Max8 de la compagnie aérienne Ethiopian Airlines, vol ET-302 survenu le 10 mars 2019). Dans ce contexte, le BEA doit pouvoir maintenir son haut niveau d'expertise et garantir l'impartialité de ses enquêtes.

Ainsi le BEA a ouvert, en 2020, 120 enquêtes en France et a participé à 128 enquêtes à l'étranger.

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.

## 2 - Tendances et objectif

Le budget prévisionnel de fonctionnement, en baisse de 3 % pour 2022, soit 2 290 909 € en AE et en CP (2 337 662 € en AE et CP en LFI 2021) permettra de couvrir les dépenses :

- 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 des systèmes informatiques et la protection des données ;
- 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.

### a) Soutien des enquêteurs

Un montant en 2022 et de 30 000 € en AE et en CP sera consacré au soutien aux enquêtes : notamment les équipements des enquêteurs (habillement spécifique, protection individuelle).

Identifiant de la dépense	AE = CP
Soutien aux enquêtes (Équipement des enquêteurs, transport d'épaves)	30 000

### b) Contrats de prestations de service (hors déplacements et formation professionnels)

Identifiant de la dépense	AE	CP
Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péages-parking)	462 180	468 279
Marchés à procédure adaptée	322 492	368 292
TOTAL	784 672	836 571

### c) Déplacements et formation professionnels

Identifiant de la dépense	AE	CP
Déplacements professionnels	700 000	700 000
Formation professionnelle	250 000	250 000

**Transports aériens surveillance et certification**

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

TOTAL	950 000	950 000
-------	---------	---------

**d) Autres dépenses**

Identifiant de la dépense	AE	CP
Dépenses sur bons de commande	412 237	360 338
TOTAL	412 237	360 338

Divers achats sont réalisés sous la forme de bons de commande et répondent ainsi, en majorité, au besoin de matériels techniques tels que la fourniture de matériels de prélèvements sur site et de laboratoire (180 K€ en AE et en CP), l'entretien des bâtiments (230 K€ en AE et CP). Par ailleurs, deux nouvelles mesures seront financées en 2022 : les enquêtes ULM (50 K€) et la l'obligation de traduction des rapports et de la mise à jour du site internet (28 K€).

**Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement**

Identifiant de la dépense	AE	CP
A - équipement des enquêteurs	30 000	30 000
B - marchés de prestations de service	784 672	836 571
C - marché de déplacements et formation professionnelle	950 000	950 000
D - autres dépenses sur bons de commande	412 237	360 338
TOTAL	2 176 909	2 176 909

**IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS**

Le montant prévisionnel sur ce poste s'élève à 60 € en AE et en CP et correspond à des taxes douanières sur des achats à l'étranger.

**AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE**

Les achats de logiciels bureautiques et le renouvellement de licences informatiques associées représentent un montant de 50 K€ en AE et en CP. Le montant est en légère hausse par rapport aux années précédentes.

**CHARGES EXCEPTIONNELLES**

Afin de prendre en compte la modification de la réglementation relative au calcul des intérêts moratoires, il est prévu une dotation particulière pour paiement des intérêts moratoires d'un montant de 4 K€ en AE et en CP.

**DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**

Le budget d'investissement, qui s'établit à hauteur de 1 460 888 € en AE et en CP en 2022 auquel s'ajoute des attributions de produits (ADP) estimés à 50 K€ en AE et CP, est en forte hausse par rapport à l'année 2021, (788 235 € en AE et CP pour 2021 hors ADP).

Les mesures de restriction des déplacements liées à la situation sanitaire conduisent le BEA à prolonger la phase de dialogue compétitif du marché d'acquisition du tomographe. La notification de ce marché, initialement prévue au cours du dernier trimestre 2021 est ainsi repoussée au cours du premier trimestre 2022.

Outre la finalisation de l'acquisition du tomographe, le BEA conduira une opération immobilière de restructuration d'une partie de ses locaux pour créer, à la place de l'atelier automobile inutilisé, de nouveaux espaces pour le laboratoire « matériaux » et l'analyse d'éléments d'épaves, ainsi que des espaces de bureau et de réunion, ainsi que des locaux de stockage des équipements opérationnels. À partir de 2022, les opérations visant à une mise en conformité du bâti

en matière de dissipation énergétique seront poursuivies. Le coût de l'ensemble de ces travaux est estimé à environ 1,2 M€, affectés sur tranches fonctionnelles, et seront réalisés sur trois exercices.