

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE

PROGRAMME 614

RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT

DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2021

TRANSPORTS AÉRIENS,
SURVEILLANCE ET
CERTIFICATION



PROGRAMME 614
Transports aériens, surveillance et certification

Bilan stratégique du rapport annuel de performances

Damien CAZÉ

Directeur général de l'aviation civile

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

L'un des principaux axes stratégiques du programme est de faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien :

- **Au plan de la sécurité**

Les compagnies françaises n'ont connu aucun accident mortel en 2021, à l'image des sept années précédentes. Pour le seul transport public régulier, aucun accident mortel n'est à déplorer depuis 2009 pour les compagnies françaises, alors que le transport aérien mondial régulier de passagers a vu se produire en 2021 trois accidents mortels ayant causé la mort de 81 passagers, malgré une reprise notable du trafic en 2021 par rapport à 2020.

En aviation générale, l'accidentologie française de 2021 (34 accidents mortels ayant causé la mort de 54 personnes) est en quasi-stagnation par rapport à 2020, avec un nombre d'accidents légèrement supérieur, mais avec un nombre de victimes en baisse. Cette accidentologie reste dans la moyenne haute des dix dernières années et n'a quasiment pas connu de variation durant les dix dernières années. L'essentiel de ces accidents se compose d'accidents d'avions (13) et d'ultralégers motorisés (ULM) (19), tandis que le nombre de victimes est identique en avions et ULM (25).

En cette année de reprise progressive du trafic aérien, la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a porté une attention particulière aux risques persistants liés à la faible activité aérienne et à la reprise, en accompagnant les opérateurs pour y faire face. Elle a poursuivi ses actions de surveillance destinées à garantir et améliorer la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais entièrement européen. Elle a poursuivi la mise en œuvre du Programme de Sécurité de l'Etat dans le cadre du plan stratégique pour la sécurité aérienne pour la période 2019-2023 « Horizon 2023 », qui fixe les priorités d'action d'amélioration de la sécurité.

La DSAC a continué en 2021 de déployer les nouvelles approches de la surveillance fondées sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire. La modification des cycles de surveillance en fonction de la performance de sécurité des opérateurs a été complétée par la mise en place de dialogues approfondis avec chaque opérateur sur les risques spécifiques identifiés dans son exploitation, pour les compagnies aériennes et pour les aéroports.

Dans le champ réglementaire national, la DSAC a publié en 2021 le nouveau cadre pour les manifestations aériennes et a poursuivi les travaux sur les opérations commerciales en ULM, ainsi que sur les exigences relatives aux pompiers d'aérodrome pour les petits terrains.

L'action internationale est restée très soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous pilotage AESA ou OACI pour la sécurité aérienne sous celui de la Commission européenne s'agissant du domaine de la sûreté) ou encore de l'action en sous-traitance de l'AESA pour la production de tâches touchant à la navigabilité, à la qualification des simulateurs de vols et à la surveillance de compagnies aériennes étrangères.

Dans le domaine des drones, la DSAC s'est assurée de la bonne mise en œuvre du cadre réglementaire européen désormais applicable, avec une forte activité d'autorisations d'opérations particulières permettant un usage de plus en plus étendu des drones professionnels.

S'agissant de la sûreté, dans le cadre de son « projet de service sûreté », la DSAC a poursuivi les actions d'amélioration de la performance des agents de sûreté : relèvement des exigences de certification, travail sur les formations, suivi renforcé des instructeurs.

Dans le domaine de la cybersécurité, elle a activement contribué aux travaux réglementaires applicables aux acteurs de l'aérien menés par l'AESA, en liaison avec le Conseil pour la Cybersécurité du transport aérien. Elle a engagé plusieurs actions visant à aider les acteurs à se préparer à ce nouveau cadre, et a démarré la réflexion sur les méthodes de surveillance à venir.

La DSAC a poursuivi les travaux en coopération avec l'AESA et avec l'OACI visant à préparer l'arrivée de nouveaux modes de transport (mobilité aérienne urbaine, vols suborbitaux, aéronefs de haute altitude dits « pseudo satellites » ou HAPS, etc.).

Enfin, la DSAC a poursuivi les chantiers d'amélioration de l'efficacité du fonctionnement et de l'amélioration de la qualité de service : évolution de la plate-forme numérique d'échanges Meteor, lancement du programme de digitalisation du processus des licences des personnels navigants, délégation à certaines fédérations d'aviation légère de l'organisation des examens théoriques, mise en place des Secrétariats Inter Régionaux, ce qui implique le transfert de tous les personnels DSAC affectés aux services support.

Les actions de la direction du Transport aérien dans le domaine de la transition écologique ont porté, comme en 2020, sur la réduction des émissions des gaz à effet de serre, la lutte contre les nuisances sonores et la promotion de la biodiversité sur les aéroports.

- **La réduction des émissions des gaz à effet de serre et des particules fines**

La DTA a poursuivi à son niveau et dans le cadre national, l'action entreprise pour le développement d'une filière de production nationale de carburants d'aviation durables. Après l'appel à manifestation d'intérêt initié en 2020, identifiant une quinzaine de projets industriels, elle a œuvré à la mise en place d'un appel à projet permettant un soutien financier des projets éligibles jusqu'à 200 M€ et à l'allocation d'une enveloppe de 400 M€ pour les projets industriels.

Toujours dans le cadre national, elle a contribué à tout projet visant à réduire les émissions comme au sein du groupe de travail (GT) sur la révision de la limitation du temps d'utilisation des APU, dans le cadre du travail mené sur la généralisation du roulage n-1 ou dans le cadre de la campagne de mesures des particules ultrafines autour de la plate-forme de Nantes-Atlantique.

A l'échelon européen, la DTA a continué d'assurer sa participation active aux travaux du GT sur l'Eco-label de l'AESA.

Sur le plan international, dans le cadre de l'OACI, elle a contribué aux travaux du Comité sur la protection environnementale de l'Aviation (CAEP) sur l'objectif climatique de long terme pour l'aviation ainsi qu'aux travaux de son Steering group. La préparation de l'assemblée de l'OACI de l'automne 2022 a constitué un objectif majeur et sera amplifiée pendant la présidence française de l'Union européenne.

- **La poursuite de la lutte contre les nuisances sonores**

En raison des effets de la pandémie sur le trafic et, partant, sur les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes finançant l'isolation phonique des logements aux abords des grands aéroports, la DTA a recherché durant l'année une solution de financement du dispositif, ce qui s'est concrétisée dans le projet de loi de finances rectificatives pour 2021 par une ouverture de crédits de 8 M€. La DTA procèdera avant la fin de l'année au versement de ces crédits aux bénéficiaires.

Par ailleurs, la DTA a engagé selon l'objectif qui lui a été fixé, le processus d'actualisation de la classification des aéronefs dans les six groupes acoustiques afin d'affiner la fixation du tarif de la taxe et des redevances aéroportuaires au niveau de nuisance généré par chaque vol.

Concernant les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), l'activité de la DTA a été intense. Le PPBE d'Orly a fait l'objet d'une consultation publique importante (5 560 contributions), dont les résultats ont été analysés et synthétisés par la DTA, en vue de sa présentation en janvier 2022 à la Commission consultative de l'environnement (CCE). La DTA a finalisé le projet de PPBE de l'aéroport Charles de Gaulle dont la présentation à la CCE a été retardée en janvier 2022 pour des raisons incombant aux services de Paris Aéroport.

Pour les aéroports de Province, les PPBE de Nantes-Atlantique et de Lyon-Saint Exupéry ont été approuvés respectivement en septembre et octobre 2021. Celui de Marseille a été présenté le 13 décembre à la CCE en vue d'une consultation publique en janvier prochain. Le projet de PPBE de l'aéroport de Nice finalisé par la DTA a été soumis à la consultation publique le 22 novembre.

Enfin, la DTA a engagé en 2021 l'élaboration des projets de PPBE des aéroports de Bordeaux et de Toulouse. Sur l'aéroport de Beauvais, la DTA a élaboré un nouveau projet d'arrêté dérogeant aux limitations du couvre-feu afin de permettre l'installation d'une base d'exploitation de la compagnie Ryanair. Enfin, sur l'aéroport de CDG, la DTA a engagé les travaux sur la mise en œuvre d'un système novateur de quotas environnementaux destinés à fonder réglementairement la limitation des arrivées de nuit.

- **Poursuite de la protection de la biodiversité sur les aéroports**

La DTA a poursuivi son action en faveur de la protection de la biodiversité sur les aéroports après avoir œuvré à l'interdiction par arrêté de l'utilisation des produits phytosanitaires sur les aéroports à compter du 1er juillet 2022. Elle a poursuivi cette année ses travaux sur les mesures alternatives à l'utilisation de ces produits avec les aéroports et l'UAF. Par ailleurs, elle a œuvré au lancement du label « Aérobio », concrétisant l'engagement des aéroports en matière de biodiversité et a participé à la sélection et à la remise par Muséum d'histoire naturelle des premiers labels le 16 novembre dernier aux aéroports d'Orly, de Perpignan et de Tarbes.

RÉCAPITULATION 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 : 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

OBJECTIF 2 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

INDICATEUR 2.1 : Respect de la réglementation environnementale

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	88	77	>90	>90	88	>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	1,0	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	95	97	95	95	97	95

Commentaires techniques

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 DGAC 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 retards ou annulations éventuels.

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.

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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Pourcentage de contrôles ciblés	%	26	26	30	30	27	35

Commentaires techniques

Source des données : DGAC

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

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.

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	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	56	67	80	80	65	80

Commentaires techniques

Source des données : BEA

Mode de calcul :

Le sous-indicateur de l'année n est la proportion d'enquêtes clôturées en moins de douze mois parmi celles ouvertes durant l'année n-1. Ce sous-indicateur peut être décliné en fonction de la complexité de l'enquête classée par catégories variant de 1 à 3.

Commentaires:

La durée des enquêtes dépend largement de leur complexité. Le BEA a déterminé 3 catégories d'enquêtes répondant aux critères suivants :

- 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 au moins une personne à bord est mortellement blessée (sauf lésions naturelles) ou il y a une évacuation d'urgence et l'aéronef est détruit ou l'aéronef est porté disparu.
- 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 » : la structure de ces rapports peut s'écarter de ce qui est prévu par le modèle de l'Annexe 13 de l'OACI pour s'adapter 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 : 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 individuelle de chaque événement, mais plutôt à permettre le partage des expériences individuelles au sein de la communauté concernée, pour en tirer des enseignements de sécurité globaux. Cette catégorie d'enquête est le plus souvent réservée à l'aviation légère pour des typologies d'événements ne donnant, par expérience, pas lieu à des conséquences corporelles graves.

L'indicateur du BEA relatif à l'efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité peut être décliné comme suit en fonction de la complexité des enquêtes.

	2020 réalisé			2021 cible			2021 réalisé		
	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	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	-	55 %	95 %	0 % - 100% en 18 mois	70 %	100 %	-	47 %	95 %

Le tableau suivant présente le détail du calcul de l'indicateur en 2021.

Niveaux d'enquête	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Total
Enquêtes ouvertes en 2020	0	76	44	120

Clôturées en moins d'un an	-	36	42	78
Indicateur 2021	-	47 %	95 %	65 %

ANALYSE DES RÉSULTATS

En 2021, 88 % des programmes de surveillance ont été réalisés, se traduisant par 5 915 rapports. Ce résultat est calculé par rapport aux plans de surveillance initiaux approuvés début 2021. La mise en place d'actions de surveillance à distance et d'un objectif de rattrapage au second semestre, ont permis d'atteindre ce résultat compte tenu du contexte et au regard de la cible assignée pour 2021.

Le nombre d'écarts significatifs par organisme audité par le programme a légèrement diminué en 2021, soit un ratio de 1,0 en écart en moyenne sur 1 946 organismes contre 1,3 écart significatif en 2020. Cette diminution a été observée notamment sur le prestataire de la Navigation Aérienne (DSNA).

Les résultats par domaine laissent apparaître des disparités (navigabilité, opérations, navigation aérienne, aéroports, sûreté, personnels navigants) dues essentiellement à des différences de critères pour la définition des écarts à prendre en compte, critères eux-mêmes liés à des réglementations différentes. L'analyse des résultats est délicate en raison de ces disparités. Les entreprises doivent également, dans la plupart des domaines de sécurité aérienne, s'adapter aux nouveaux règlements européens, la phase de transition constituant pour elles un effort important qui conduit à plus d'écarts réglementaires qu'une fois la nouvelle réglementation bien assimilée. La situation est au global satisfaisante, comme le confirment les bons résultats des audits de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

97 % des rapports d'audits ont été transmis à nos opérateurs surveillés en moins de 45 jours soit 5 521 rapports. Notons que le délai moyen de l'envoi de ces rapports de 11,8 jours a légèrement augmenté en 2021 mais qui reste satisfaisant compte tenu du nombre et de la qualité des rapports.

Indicateur 1.2

Le ciblage des inspections SAFA sur les compagnies en surveillance renforcée atteint un niveau de 27 %, soit 344 contrôles ciblés pour une cible fixée à 30 %, soit 345 contrôles. Ce résultat est conforme en nombre de contrôles même si le pourcentage est légèrement inférieur (-3 points). Par ailleurs, on constate une réduction du nombre d'opérateurs étrangers en contrôle renforcé (peu d'opérateurs autres que ceux figurant sur la liste de priorisation européenne), ce qui est un signe positif en termes de sécurité aérienne.

Indicateur 1.3

S'agissant de la part des enquêtes de sécurité, la capacité de production est très dépendante du flux entrant : nombre et nature des nouvelles enquêtes ouvertes par le BEA ou auxquelles le BEA contribue sous la forme de représentations accréditées auprès d'organismes étrangers.

Si le nombre global d'enquêtes ouvertes par le BEA en 2020 était en léger recul (-12 %) par rapport à 2019, le nombre d'accidents mortels était resté stable. Le nombre de victimes avait même fortement augmenté en raison du nombre important d'occupants impliqués dans plusieurs accidents. Les contextes d'exploitation particuliers de ces accidents, évoqués dans le rapport d'activité 2020, ont conduit à explorer certaines composantes systémiques dans le cadre d'enquêtes plus complexes et donc parfois plus longues.

Le BEA a publié 140 rapports au cours de l'année 2021. Pour la troisième année consécutive, le nombre d'enquêtes clôturées est plus important que le nombre de nouvelles enquêtes ouvertes. Ce résultat récompense l'effort mis par le

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

BEA pour réduire le stock d'enquêtes en cours, tout en s'attachant à maintenir un niveau de qualité élevé. Cet effort a notamment porté sur les enquêtes de catégorie 2 vieilles de plus d'un an.

La diminution du stock d'enquêtes en cours devrait progressivement permettre d'approcher davantage les objectifs de durée d'enquête que le BEA s'est fixé.

OBJECTIF**2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien****INDICATEUR mission****2.1 – Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2021 Réalisation	2023 Cible PAP 2021
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	336	239	<=450	<=450	410	<=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	98,7	>=92,5

Commentaires techniques

Source des données : l'ACNUSA pour le 1^{er} 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.

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA concernent le non-respect des arrêtés de la Ministre des transports et en particulier :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs, en fonction notamment de la classification acoustique (chapitre 3 bruyants et 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 des officiers de gendarmerie du transport aérien.

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

Ce sous-indicateur complète le précédent en mesurant le rythme de modernisation des flottes. Il est calculé sur les aéroports assujettis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes et prend en compte les vols réalisés par les avions de marge acoustique supérieure à 10 EPNdB. Il tient compte de l'ensemble des mouvements réalisés par les avions les moins bruyants, y compris les avions de faible capacité et les avions à hélices.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Pour le premier indicateur, il convient de rappeler au préalable que l'indicateur correspond au nombre de manquements examinés et suivis d'une sanction par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), ce qui répond effectivement au suivi de l'objectif fixé (« limiter les impacts sur l'environnement du transport aérien ») et à l'indicateur illustré (« respect de la réglementation environnementale »).

Pour 2021, la cible fixée pour cet indicateur (< 450) est respectée : le nombre de manquements sanctionnés, 410, reste inférieur. Pour information, le nombre total de dossiers examinés en 2021 s'élève à 599, soit le double de l'année précédente (301), ce qui explique l'augmentation dans une proportion moindre du nombre de sanctions prononcées.

Pour le second indicateur, le résultat s'élève à 98,7 %. Cette hausse sensible du nombre de vols réalisés avec des avions peu bruyants par rapport aux années précédentes traduit l'effet du renouvellement des flottes qui s'opère régulièrement. Les compagnies accentuent leur effort pour remplacer les avions les plus âgés par des avions neufs consommant moins de carburant et aux meilleures performances acoustiques.

Concernant le périmètre de ce second indicateur, les aéroports suivis par cet indicateur sont ceux répondant à l'un des deux critères fixés par l'article L. 6360-1 du code des transports (anciennement, article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts) :

- aéroports 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 ;
- aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes 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 aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome répondant au 1er critère.

Le périmètre des aéroports suivis n'a pas évolué en 2021 par rapport à l'année 2020. Le nombre d'aéroports suivis s'élève à 12 : 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.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Présentation des crédits

PRÉSENTATION DES CRÉDITS SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Section / Nature de dépense	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	29 388 462	38 392 072	10 395 000	29 388 462	36 639 826	10 395 000
Achats et services extérieurs	25 760 490	32 512 785	10 395 000	25 760 490	30 961 685	10 395 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	208 300	139 558		208 300	142 279	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	3 413 672	5 373 250		3 413 672	5 169 383	
Charges exceptionnelles	6 000	366 479		6 000	366 479	
Section des opérations en capital	14 835 781	6 594 016	10 000	14 835 781	6 888 026	10 000
Acquisitions d'immobilisations	14 835 781	6 594 016	10 000	14 835 781	6 888 026	10 000
Total	44 224 243	44 986 088	10 405 000	44 224 243	43 527 852	10 405 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Développement durable et régulation	17 088 129	14 995 452	3 500 000	17 088 129	14 184 643	3 500 000
Section des opérations courantes	8 926 695	13 699 576	3 500 000	8 926 695	13 105 595	3 500 000
Section des opérations en capital	8 161 434	1 295 876		8 161 434	1 079 048	
02 – Surveillance et certification	24 010 217	27 744 392	6 895 000	24 010 217	27 235 312	6 895 000
Section des opérations courantes	18 124 105	22 628 723	6 895 000	18 124 105	21 569 320	6 895 000
Section des opérations en capital	5 886 112	5 115 669		5 886 112	5 665 992	
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 125 897	2 246 244	10 000	3 125 897	2 107 897	10 000
Section des opérations courantes	2 337 662	2 063 773		2 337 662	1 964 910	
Section des opérations en capital	788 235	182 471	10 000	788 235	142 986	10 000
Total	44 224 243	44 986 088	10 405 000	44 224 243	43 527 852	10 405 000

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2020	Prévues en LFI pour 2021	Ouvertes en 2021	Ouvertes en 2020	Prévues en LFI pour 2021	Ouvertes en 2021
Dépenses de personnel						

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2020	Prévues en LFI pour 2021	Ouvertes en 2021	Ouverts en 2020	Prévus en LFI pour 2021	Ouverts en 2021
Autres natures de dépenses	5 177 201	10 405 000	4 408 210	5 177 201	10 405 000	4 408 210
Total	5 177 201	10 405 000	4 408 210	5 177 201	10 405 000	4 408 210

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
03/2021		763 570		763 570				
04/2021		1 032 437		1 032 437				
07/2021		968 586		968 586				
09/2021		1 077 957		1 077 957				
10/2021		225 991		225 991				
11/2021		339 670		339 670				
Total		4 408 210		4 408 210				

ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
29/01/2021		3 191 503						
Total		3 191 503						

ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
28/01/2021		220		190 157				
Total		220		190 157				

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
16/02/2021		19 226		1 334 848				
Total		19 226		1 334 848				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
01/12/2021						2 857 411		2 857 411
Total						2 857 411		2 857 411

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		7 619 159		5 933 215		2 857 411		2 857 411

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

PASSAGE DU PLF À LA LFI

L'amendement n° 1262 présenté par le gouvernement a procédé à la minoration de 255 967 € des AE et des CP du programme « Transports aériens, surveillance et certification ».

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Mouvements réglementaires sur le programme 614 :

- Par arrêté du 28 janvier 2021 (JORF du 29 janvier 2021) portant report de crédits, 3,19 M€ en AE, correspondant aux AE affectées non engagées de 2020 (AENE) ont été ouverts sur le programme 614 ;
- Par arrêté du 28 janvier 2021 (JORF du 29 janvier 2021) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, 0,22 K€ en AE et 190,16 K€ en CP correspondant aux fonds de concours de 2020 sur 2021 ;
- Par arrêté du 16 février 2021 (JORF du 19 février 2021) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, 1,29 M€ en CP correspondant aux crédits non affectés de 2020 sur 2021 ;
- Par arrêté du 16 février 2021 (JORF du 19 février 2021) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, 19,23 K€ en AE et 47,77 K€ en CP correspondant aux attributions de produits de 2020 sur 2021 ;
- Par la loi n° 2021-1549 du 1er décembre 2021 de finances rectificative pour 2021 (JORF du 2 décembre 2021), les montants de 2,86 M€ en AE et en CP ont été annulés sur le programme 614 (HT2).

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Un montant global de 4,41 M€ en AE et en CP a été ouvert en 2021 sur le programme 614 au titre des attributions de produits. Aucun fonds de concours n'a été rattaché au programme en 2021.

La direction du transport aérien (DTA) a perçu 0,02 M€ au titre des attributions de produit pour des prestations d'expertises fournies à la demande d'organismes internationaux ou diverses prestations de services rendues par la direction du transport aérien et le service technique de l'aviation civile (STAC).

Un montant global de 4,37 M€ en AE et en CP a été ouvert en 2021 sur l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614 au titre des attributions de produits pour une prévision initiale de 6,89 M€ en AE et en CP. Aucun fonds de concours n'a été rattaché sur cette action en 2021.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

Ces attributions de produits correspondent à des prestations de services rendus par la DGAC en application des décrets n° 2006-1810 du 23 décembre 2006 et n°2010-471 du 11 mai 2010 et se répartissent comme suit :

- versements par l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) pour des prestations OSAC et DSAC 2020 et 2021 pour un montant global de 3,97 M€ ;
- frais de supervision relatif à l'habilitation de l'organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) dans le domaine des contrôles et des vérifications en matière de sécurité de l'aviation civile pour 0,25 M€ ;
- prestations de frais d'expertises versées par divers organismes pour 0,10 M€.

Par ailleurs, conformément au décret n° 2006-1004 du 10 août 2006, un versement de 0,05 M€ en AE et CP en provenance du service des domaines à la suite de ventes de biens mobiliers (produit de cessions) a également été ouvert selon les dispositions du II de l'article 17 de la Loi organique n°2001-692 du 1er août 2001.

Enfin, un montant de 0,02 M€ en AE et en CP a été perçu sur l'action 4 « enquêtes et sécurité aérienne » au titre d'attributions de produits, correspondant à des cessions de biens mobiliers.

RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

Une réserve pour aléas de gestion a été appliquée sur l'ensemble des crédits de la mission « Contrôle et exploitation aériens » au titre de l'exercice 2021 et a fait l'objet d'une annulation en Loi de Finances rectificative pour 2021 en fin de gestion.

Dépenses pluriannuelles

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION
DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)**

AE 2021	CP 2021
AE ouvertes en 2021 * (E1) 48 985 991	CP ouverts en 2021 * (P1) 47 300 047
AE engagées en 2021 (E2) 44 986 088	CP consommés en 2021 (P2) 43 527 852
AE affectées non engagées au 31/12/2021 (E3) 3 634 973	dont CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) 9 814 790
AE non affectées non engagées au 31/12/2021 (E4 = E1 - E2 - E3) 364 930	dont CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) 33 713 062

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 brut (R1) 15 690 505				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020 (R2) -1 521 775				
Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 net (R3 = R1 + R2) 14 168 730	–	CP consommés en 2021 sur engagements antérieurs à 2021 (P3 = P2 - P4) 9 814 790	=	Engagements ≤ 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R4 = R3 - P3) 4 353 940
AE engagées en 2021 (E2) 44 986 088	–	CP consommés en 2021 sur engagements 2021 (P4) 33 713 062	=	Engagements 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R5 = E2 - P4) 11 273 026
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021 (R6 = R4 + R5) 15 626 966
				Estimation des CP 2022 sur engagements non couverts au 31/12/2021 (P5) 12 984 655
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2022 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2021 (P6 = R6 - P5) 2 642 311

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2021 + reports 2020 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

Concernant le suivi des crédits de paiements associés à la consommation des autorisations d'engagement (hors titre 2) du programme 614, le montant d'engagements non couverts par des paiements au 31 décembre 2021 s'élève à 15,6 M€ et sont répartis à hauteur de :

- 5,12 M€ sur l'action 1 « développement durable et régulation » et correspondent essentiellement aux dépenses relatives aux fluides (hors carburant), des prestations de service et de la maintenance des matériels du service technique de l'aviation civile (STAC) ainsi qu'aux dépenses de la DTA pour des prestations relatives aux enjeux environnementaux, des audits au titre de la taxe d'aéroport et des subventions engagées auprès des aéroports référents pour l'amélioration de l'assistance météorologique à la navigation aérienne.
- 10,06 M€ sur l'action 2 « surveillance et certification » et correspondent essentiellement aux missions de la DSAC, à savoir :
 - les contrats de formation, les frais de déplacement, le nettoyage des locaux, la maintenance des bâtiments ;
 - les projets pluriannuels engagés préalablement tels que des contrats ou marchés de maintenance informatique applicative, évolutive et des opérations d'investissement en cours d'exécution sur différents sites (travaux de construction et aménagement de bâtiments).
- 0,44 M€ sur l'action 3 « enquêtes de sécurité aérienne ».

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

Justification par action**ACTION****01 – Développement durable et régulation**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	8 926 695	13 699 576	3 500 000	8 926 695	13 105 595	3 500 000
Achats et services extérieurs	5 398 846	8 389 129	3 500 000	5 398 846	8 029 600	3 500 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		12 199			12 205	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	3 527 849	4 981 384		3 527 849	4 746 926	
Charges exceptionnelles		316 864			316 864	
Section des opérations en capital	8 161 434	1 295 876		8 161 434	1 079 048	
Acquisitions d'immobilisations	8 161 434	1 295 876		8 161 434	1 079 048	
Total	17 088 129	14 995 452	3 500 000	17 088 129	14 184 643	3 500 000

Les activités de développement durable et de régulation exercées par la direction du Transport aérien sont retracées au sein de cette action.

Les crédits inscrits en loi de finances initiale (LFI) pour 2021 s'élevaient à 17,09 M€ en AE et en CP, hors fonds de concours et attributions de produits estimés en LFI à 3,5 M€.

S'ajoutent à cette dotation les mouvements suivants :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs mais non engagées pour 0,1 M€ ;
- un report de CP de 0,5 M€ ;
- un report de fonds de concours (FDC) issus du fonds pour la sécurité intérieure pour 179 € en AE et 0,18 M€ en CP ;
- des ouvertures de crédits au titre des attributions de produits (ADP) pour un montant global de 0,02 M€ en AE et en CP.

La demande de versement du solde de 3,4 M€ de la subvention accordée par le Fonds pour la Sécurité intérieure (FSI) au titre du projet de Système de Traitement informatisé des Titres de circulation et des Habilitations (STITCH) attendue en 2021 devrait finalement intervenir en 2022.

Au final, les crédits ouverts en 2021 se sont élevés à 16,13 M€ en AE et 16,71 M€ en CP, la réserve pour aléas de gestion d'un montant de 1,08 M€ n'ayant pas été levée.

L'exécution est de 14,99 M€ en AE et 14,18 M€ en CP ventilée de la manière suivante (hors charges exceptionnelles et impôts et taxes):

- achats et services extérieurs : 8,39 M€ en AE et 8,03 M€ en CP ;
- autres charges de gestion courante : 4,98 M€ en AE et 4,75 M€ en CP ;
- investissements : 1,29 M€ en AE et 1,08 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ 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 ont vocation à couvrir non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions, mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (STAC). Ils financent également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie des transports aériens (GTA) ainsi que certaines dépenses des DSAC interrégionales.

Les dépenses de fonctionnement relatives aux achats et services extérieurs (8,39 M€ d'AE et 8,03 M€ de CP) sont supérieures aux prévisions initiales (5,4 M€ d'AE et de CP) du fait notamment de l'imputation en fonctionnement de certaines évolutions informatiques ainsi que des dépenses de maintenance corrective informatique programmées en titre 5. C'est aussi le cas des acquisitions de licences et des équipements informatiques tels que les ordinateurs portables.

Ces dépenses intègrent également l'augmentation des dépenses liées aux prestations de services (+ 65,3% pour les AE et + 73% pour les CP par rapport à 2020) liées aux activités régaliennes induites par la croissance des activités métiers de la DTA (sujets environnementaux, économiques, audits, expertises, acquisitions de nouvelles bases de données ...).

Les achats divers ont progressé (+ 17% en AE et + 45% en CP par rapport à 2020) du fait notamment du paiement de dommages et intérêts à la suite d'une condamnation du Tribunal administratif de Pau dans le cadre de travaux dans le laboratoire de Biscarosse et d'un surcroît de dépenses pour l'équipement individuel des militaires de la gendarmerie des transports aériens.

Cette année encore, la crise sanitaire a impacté fortement les frais de déplacement et de réception ce qui explique une part importante de la sous-exécution. Ce poste représente 13 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement contre 19% en 2019.

Par ailleurs, il convient de noter une sous-consommation particulièrement importante des DSAC interrégionales en 2021, liée essentiellement au retard pris dans la réalisation des projets relatifs aux plans d'exposition au bruit et plans de servitude aéronautique.

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Il s'agit principalement des crédits versés aux organismes extérieurs (météorologie de l'espace, cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile ...) et des subventions diverses telles que celles versées aux fédérations aéronautiques françaises.

L'écart constaté entre les prévisions (3,53 M€ en AE et en CP) et les réalisations (4,98 M€ en AE et 4,75 M€ en CP) résulte principalement du poste « organismes extérieurs » avec la contribution de la DTA au budget du service national des données de voyage (SNDV) qui gère le PNR (Passenger name record). En effet, cette contribution était initialement programmée en dépenses d'investissements et la totalité (1,6 M€) a finalement été versée sur du titre 3, à la demande du SNDV.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

Pour mémoire, la DGAC est un contributeur 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 avec un taux de contribution de la DGAC de 20,5%.

Les autres dépenses au profit des organismes extérieurs correspondent au financement du service de météorologie de l'espace, à la cotisation annuelle à la CEAC et à la participation au développement de l' « ETS Support Facility » par Eurocontrol.

La dépense principale en titre 6 (subventions) correspond au soutien aux fédérations aéronautiques françaises et à l'aéro-club de France qui s'est élevé à 1,83 M€ d'AE et 1,89 M€ de CP.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement représentent 1,29 M€ d'AE et 1,08 M€ de CP (pour 8,16 M€ d'AE et de CP inscrits en LFI).

Ces écarts sont principalement liés:

- aux ajustements effectués entre les dépenses de fonctionnement et d'investissement (affectation en autres charges de gestion courante de la contribution au budget du SNDV et imputation en fonctionnement de dépenses liées à certaines évolutions ou à la maintenance corrective des applications informatiques, à l'acquisition de licences, à des équipements informatiques...);
- au retard ou à la non-réalisation de travaux sur le site du service technique de l'aviation civile à Biscarosse du fait de délais rallongés ou de difficultés liés au contexte sanitaire.

S'agissant des immobilisations incorporelles qui correspondent aux évolutions des applications informatiques métiers de la DTA, la principale dépense concerne le projet STITCH avec plus de 700 000 € engagés et 565 000 € payés en 2021.

ACTION**02 – Surveillance et certification**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	18 124 105	22 628 723	6 895 000	18 124 105	21 569 320	6 895 000
Achats et services extérieurs	18 064 982	22 238 003	6 895 000	18 064 982	21 157 799	6 895 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	208 300	114 314		208 300	117 029	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	-154 177	227 132		-154 177	245 219	
Charges exceptionnelles	5 000	49 274		5 000	49 274	
Section des opérations en capital	5 886 112	5 115 669		5 886 112	5 665 992	
Acquisitions d'immobilisations	5 886 112	5 115 669		5 886 112	5 665 992	
Total	24 010 217	27 744 392	6 895 000	24 010 217	27 235 312	6 895 000

Les principales activités de surveillance et de certification exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), service à compétence nationale (SCN), sont retracées au sein de l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614.

Ses activités sont portées par son échelon central (DSAC-EC), les neuf directions interrégionales (DSAC – IR) métropolitaines et outre-mer, par 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, également, à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC), ainsi que de la direction du Numérique (DNUM) en charge de la maintenance et de la mise en place des applications informatiques métier ou de gestion.

Cette action regroupe les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires d'une part, à la mise en œuvre de la mission de surveillance et de certification de la DSAC (à savoir les actions de contrôle propres aux métiers de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement de l'aviation civile) et d'autre part, aux actions correspondant aux missions exercées par les directions interrégionales dans le domaine régalien pour le compte de la direction du transport aérien (DTA) et des domaines relevant de l'action sociale pour le compte du secrétariat général et de l'action médical pour l'ensemble des services de la DGAC.

Les personnels impliqués notamment dans les fonctions de surveillance et de certification doivent bénéficier d'un niveau de formation suffisant pour maintenir leur haut niveau d'expertise, indispensable à l'exercice de leurs missions.

Les crédits initiaux de l'action 2 « Surveillance et certification » inscrits en loi de finances initiale pour 2021 s'élèvent à **24,01 M€ en AE et en CP** (hors attributions de produit estimés en LFI pour 6,89 M€ en AE et CP).

A cette dotation initiale, les mouvements réglementaires suivants modifient les ressources de l'action 2, à savoir :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs relatif à des opérations d'investissement non engagées juridiquement (AENE) pour 2,40 M€ ;
- un report de fonds de concours de 0,01 M€ en CP ;
- un report de 0,75 M€ en CP dont la provenance est répartie en crédits budgétaires (pour 0,71 M€ en CP) et en attributions de produits (pour 0,04 M€ en CP) ;
- des ouvertures de crédits sur 2021 en attributions de produit (ADP) pour un montant global d'exécution à 4,37 M€ en AE et CP par rapport à une dotation initiale de 6,89 M€. Ces ouvertures de crédits correspondent à des prestations de services rendus facturées par la DSAC à divers organismes (AESAs, OSAC, organismes nationaux) et au reversement par le service des domaines du produit des ventes de biens mobiliers (véhicules, matériels divers). L'écart constaté sur les ADP entre l'exécution et la LFI s'explique, essentiellement, par la **crise sanitaire** qui perdure depuis plus d'un an et dont l'application des mesures gouvernementales a nécessité l'annulation et/ou le report de prestations d'expertises programmées sur l'exercice comme celles commandées à la DSAC et à l'OSAC (sous-traitant de la DSAC) par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne dans le cadre de l'accord de partenariat AESA/DSAC ;
- une annulation de crédits de **1,53 M€** en AE et en CP par la loi n° 2021-1549 du 1^{er} décembre 2021 de Finances rectificative pour 2021.

Au final, le montant des **crédits ouverts** en 2021 sur l'action 2 s'élève donc à **29,25 M€** en AE et **27,60 M€** en CP, dont 24,88 M€ en AE et 23,19 M€ en CP, hors attribution de produits et fonds de concours (ouverture et reports).

L'exécution budgétaire de l'action 2 s'établit finalement à **27,74 M€ en AE et 27,23 M€ en CP** (dont ADP/FDC), déclinée comme suit :

- pour les dépenses d'exploitation et d'intervention : 22,63 M€ en AE et 21,57 M€ en CP ;
- pour les dépenses d'investissement : 5,11 M€ en AE et 5,66 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les postes de dépenses pour 2021 de l'action 2 du programme 614 liés aux « **Achats et services extérieurs** » et aux « **Autres charges de gestion courante** » se répartissent entre les **moyens généraux** et les **missions de surveillance** dont le montant global d'exécution s'élève à **22,46 M€ en AE et 21,40 M€ en CP** par rapport à une prévision initiale (hors ADP/FDC) de 17,91 M€ en AE et CP.

Ces montants intègrent une consommation d'attribution de produit (ADP/FDC) de **4,37 M€ en AE et 4,38 M€ en CP**.

Les **écarts constatés** sur l'exercice 2021 indiquent que l'activité des services de la DSAC, sur les différents postes de dépenses de fonctionnement, sont pour certains d'entre eux encore impactés par la situation sanitaire toujours présente en 2021 marquant ainsi une **sous-consommation** par rapport à la prévision initiale. En revanche, d'autres postes connaissent l'amorce d'une reprise d'activité et affichent ainsi une **surconsommation** par rapport à une dotation sous-évaluée initialement.

Aussi, la gestion budgétaire de l'exercice a nécessité des **phases de redéploiement** entre les unités opérationnelles de la direction de la sécurité de l'aviation civile destinées à pallier l'insuffisance de dotations sur des dépenses prévisionnelles peu ou pas budgétées comme :

- Des besoins complémentaires d'**équipements informatiques** et **bureautiques** (PC portables et matériels, casques pour audioconférence) dans le cadre de la poursuite du **télétravail** et le renouvellement du **parc informatique** ;
- La hausse sensible des **fluides** due notamment à des augmentations tarifaires et à la cessation d'activité du prestataire officiel nécessitant de nouveaux engagements ;
- L'**achat de fournitures et d'autres biens de gestion courante** dont la protection des personnels dans le cadre de la pandémie, avec le **nettoyage** accru **des locaux** des différents sites régionaux ;
- L'anticipation de certains travaux **d'entretien sur bâtiments** ;
- L'assurance de la **maintenance de matériels**.

Concernant les **postes prioritaires** de la DSAC dont la **formation** qui assure essentiellement le maintien de compétences des personnels de l'autorité de surveillance nationale et les postes répertoriés ci-dessous, ceux-ci indiquent une consommation budgétaire fluctuante en fonction de la nature de la dépense. Ce constat est lié à une **reprise modérée de l'activité de surveillance** sur sites mais encore fragilisée en raison de mesures sanitaires toujours existantes à l'échelon national et au niveau international, à savoir :

Frais de déplacement : 2,57 M€ en AE et en CP (LFI 2021 : 3,60 M€ en AE et en CP)

La DSAC, en tant que service à compétence nationale, exerce des missions de surveillance, d'expertise et d'audit au sein d'organismes et d'entreprises à surveiller. Le montant exécuté s'élève, au titre de l'exercice 2021, à **2,57 M€ en AE en CP** dont 0,83 M€ en AE et CP pour l'échelon central.

A ces missions de surveillance s'ajoutent les frais de déplacement des agents qui se rendent à l'agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA) à Cologne ou autres destinations en Europe dans le cadre des actions de niveau européen.

Ainsi, la baisse des frais de déplacement constatée sur 2021 représente **-1,03 M€ en AE et en CP** par rapport à la prévision initiale qui était de 3,6 M€ en AE et en CP.

Cet écart s'explique principalement par la crise sanitaire qui perdure sur 2021 avec une reprogrammation encore partielle de missions de 2020 sur 2021 et l'enregistrement de nouveaux reports ou annulations de missions programmées sur l'exercice en métropole et en outre-mer correspondant à :

- de la surveillance, de l'expertise et des audits ;
- de la formation destinées au maintien de compétences des agents avec le recours au E.learning ;
- de la coordination au sein de la DSAC dans le cadre de GT nationaux utilisant la visioconférence ou l'audioconférence : TEAMS.

Prestations de service : 9,52 M€ en AE et 9,20 M€ en CP (LFI 2020 : 5,30 M€ en AE et en CP)

La dépense sur ce poste s'est élevée globalement à **9,52 M€ en AE et 9,20 M€ en CP** intégrant un versement sur attribution de produit (ADP) de **4,37 M€** en AE et de **4,38 M€** en CP. Ainsi, la consommation nette sur crédits budgétaires (hors ADP) s'établit à 5,15 M€ en AE et à 4,82 M€ en CP.

Aussi, l'exécution de ces prestations de service se répartit globalement comme suit :

Organisme de contrôle en vol : **2,70 M€ en AE et 2,48 M€ en CP (LFI 2020 : 3,40 M€ en AE et CP)**

Les versements 2021 effectués pour le compte de l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) sont de **2,70 M€ en AE et de 2,48 M€ en CP**. Ces dépenses représentent, conformément aux conventions établies entre le directeur général de l'aviation civile et les compagnies aériennes employeurs des commandants de bords mis à disposition, les remboursements de leur salaire, de leur frais de missions de formation associées qui relèvent de leurs activités réalisées pour le compte de la DGAC dans le cadre de leur mission de surveillance (contrôles en vol, de sécurité et expertises pour la direction générale).

L'écart constaté sur la consommation en AE et en CP par rapport à la prévision LFI correspond essentiellement au départ de deux pilotes de l'OCV non remplacés sur l'année 2021.

Prestataire extérieur : **4,85 M€ en AE et CP dont 4,37 M€ (AE) et 4,38 M€ (CP) en ADP (LFI 2021 : 1,5 M€ en AE et CP)**

L'organisme de la Sécurité de l'aviation civile (OSAC), entité habilitée dédiée à la surveillance et à la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs, a facturé ses prestations à hauteur de **1,15 M€** en AE et CP, dont 0,67 M€ en AE et 0,68 M€ en CP payés en ADP. La dépense sur ces prestations spécifiques de 2021 par rapport à la dotation initiale est marquée également par une légère baisse d'activité due à la crise sanitaire.

Par ailleurs, les prestations OSAC réalisées en 2021 à la demande de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité (AESA) et payées par celle-ci font l'objet d'une ouverture de crédits depuis 2018 selon la procédure des attributions de produit. Ainsi, les versements au prestataire OSAC s'établissent à **3,70 M€** en AE et CP.

La différence constatée entre l'estimation initiale et la réalisation reste due à la crise sanitaire toujours active en 2021 et qui génère à nouveau sur l'exercice la prise en compte d'annulation et/ou report de prestations d'expertises commandées par l'AESA à l'OSAC (sous-traitant DSAC) dans le cadre de l'accord de partenariat (AESA/DSAC).

Prestations diverses : **1,97 M€ en AE et 1,87 M€ en CP (LFI 2021 : 0,40 M€ en AE et 0,39 M€ en CP)**

Ce poste comptabilise les dépenses relatives aux prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC. La consommation 2021 s'établit à **1,97 M€ en AE** et à **1,87 M€ en CP** pour une prévision initiale sous-estimée sur l'exercice de 0,40 M€ en AE et 0,39 M€ en CP.

L'écart de dotation entre l'estimation et l'exécution s'explique essentiellement par les phases de redéploiements de crédits en cours de gestion sur l'ensemble des unités opérationnelles du service à compétence nationale. Ces mouvements de crédits ont permis de comptabiliser des dépenses supplémentaires dans le cadre notamment :

- de l'enregistrement de frais relatifs à l'indemnisation d'intérimaires ;
- de la communication de la DSAC lors du symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité ;
- du financement du processus qualité et certification ISO 9001 du service à compétence nationale (SCN) ;

- d'audits et plans d'actions sur la sécurité des sites et des systèmes d'information (SSI) pour garantir l'intégrité des données informatiques de la DSAC et audits de surveillance ;
- du financement complémentaires des assurances des véhicules ;
- d'honoraires médicaux et de frais de la médecine à norme des personnels (Contrôleurs aériens) et de prévention (contrôles réglementaires et obligatoires) ;
- de la poursuite du financement d'un marché de formation de télépilotes de drones (DOKEOS) ;
- d'un audit financier de l'organisme habilité pour la sécurité de l'aviation civile ;
- du financement de prestations d'étalonnage et de vérification de matériels destinés à la sécurité ;
- de la prestation de maintenance des serveurs devenus critiques et de matériels de reprographie.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

La consommation globale sur ce poste en AE et CP est de **0,11 M€** par rapport à une prévision budgétaire de 0,20 M€, montant inférieur à l'estimation dû notamment à des dégrèvements sur logements démolis en 2020. Les dépenses acquittées par les directions régionales correspondent aux taxes foncières afférentes aux terrains et logements de la DGAC, à des taxes versées pour logements vacants et à des frais sur droits de douanes.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

La consommation de **50 €** en AE et en CP sur ce poste pour une prévision initiale de 5 K€ en AE et CP correspond aux frais liés à des versements contentieux et intérêts moratoires ; montant initial sous-évalué en 2021 par rapport au besoin constaté de l'exercice.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement au titre de l'exercice 2021 liées aux acquisitions d'immobilisations sont de **5,11 M€ en AE et 5,66 M€ en CP** par rapport à une prévision annuelle qui était de 5,89 M€ en AE et CP soit un faible écart de réalisation qui s'établit à - 0,78 M€ en AE et de -0,23 M€ en CP.

Ces écarts peu significatifs indiquent une reprise de l'activité relatif aux acquisitions d'immobilisations sur l'exercice 2021 et concernent les principaux axes ci-dessous répertoriés :

1 - Pour les dépenses informatiques enregistrées en immobilisations incorporelles, la consommation en **AE** est de **1,09 M€** par rapport à une dotation initiale de 2,76 M€ en AE et en **CP**, la consommation s'élève à **0,54 M€** par rapport à une prévision de dépense qui était de 1,39 M€. L'exécution des dépenses informatiques programmées sur l'exercice reste inférieure à l'estimation initiale soit -1,67 M€ en AE et -0,85 M€ en CP.

Ce constat est dû à des retards sur le lancement de certains projets de développement d'applications spécifiques et également à la comptabilisation, par erreur, dans la prévision initiale, de matériels informatiques tels que les serveurs inscrits en exécution sur la rubrique « immobilisations corporelles ».

2 - Concernant les dépenses de renouvellement des parcs et matériels, d'évolution du patrimoine soient les immobilisations corporelles, celles-ci ont été estimées globalement à 3,13 M€ en AE et 4,49 M€ en CP pour une réalisation de **4,02 M€** en AE et de **5,13 M€** en CP.

Dans le cadre du renouvellement de la flotte du **parc automobile**, les directions interrégionales ont effectué l'acquisition de **10 véhicules**. Par ailleurs, ce poste a pris en compte également le **renouvellement de matériels** en comptabilisant le **renouvellement de serveurs** de certaines unités opérationnelles (DSAC/Centre-est, DSAC/Antilles-Guyane, DSAC/Nord-Est) ainsi que l'acquisition de matériels telle que l'équipement de mesure (STAC) et autocom.

De plus, avec l'amorce de la reprise sur l'exercice, les services de la DSAC ont pu engager et payer des dépenses liées à la programmation des projets d'infrastructure concernant les travaux et l'entretien de bâtiments ci-dessous indiqués :

- Poursuite des travaux de l'extension de la DSAC/Ouest à Brest ;
- Finalisation sur 2021 des travaux de relocalisation du siège de la direction de la DSAC/Antilles-Guyane et sécurisation ;
- Travaux de rénovation du bâtiment de commandement Espace Ariane et travaux de rénovation lancés en Guyane ;
- Installation d'équipement photovoltaïque de logement et création d'une ombrière/panneaux solaires (DSAC/AG) ;
- Engagement de 3 lots de travaux sur opération de restructuration du bâtiment de la DSAC/Nord-est ;
- Travaux de réfection des parkings et d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques (DSAC/Sud-ouest) ;
- Travaux de rénovation de la climatisation du bloc technique de Nice (DSAC/Sud-est) ;
- Travaux engagés avec paiements partiels sur projet de construction du nouveau bâtiment administratif pour le regroupement des personnels du SEAC/Polynésie française en zone nord de l'aéroport de Tahiti Faa'a ;
- Travaux de réaménagement de l'aile J sur le site de Toulouse (climatisation) et changement de vitrages des murs rideaux et portes d'accès du bloc technique de Blagnac (DSAC/sud).

ACTION

04 – Enquêtes de sécurité aérienne

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	2 337 662	2 063 773		2 337 662	1 964 910	
Achats et services extérieurs	2 296 662	1 885 653		2 296 662	1 774 286	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		13 045			13 045	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	40 000	164 734		40 000	177 238	
Charges exceptionnelles	1 000	341		1 000	341	
Section des opérations en capital	788 235	182 471	10 000	788 235	142 986	10 000
Acquisitions d'immobilisations	788 235	182 471	10 000	788 235	142 986	10 000
Total	3 125 897	2 246 244	10 000	3 125 897	2 107 897	10 000

L'exécution 2021 s'établit à 2,25_M€ en AE et 2,11_M€ en CP, soit 62 % en AE et 71 % par rapport aux crédits ouverts pour 2021.

Les ressources ont été abondées en cours de gestion par :

- Reports d'AENE sur 2020 : 0,70 M€ en AE;
- Reports de 2020 sur 2021 : 0,07 M€ en CP ;
- Reports d'ADP 2020 sur 2021 : 0,02 M€ en AE et en CP;
- FDC et ADP rattachés en 2021 : 0,02 M€ en AE et en CP.

La LFR pour 2021 a prévu une annulation de crédit d'un montant de 0,25 M€ en AE et en CP, correspondant au montant de la réserve pour aléas de gestion qui n'a pas été levée.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

Au total, le BOP présente une sous-exécution de :

- 0,88 M€ en AE 1,02 M€ en CP par rapport à la LFI ;
- 1,36 M€ en AE et 0,88 M€ en CP par rapport aux crédits ouverts.

Toutefois 0,63 M€ en AE ont pu être affectés sur des tranches fonctionnelles :

- 0,53 M€ en AE ont été affectés en tranche fonctionnelle dont l'objet sera la création d'un nouveau laboratoire, le marché sera lancé dès le 1^{er} trimestre 2022.
- 0,10 M€ ont abondés sur la tranche fonctionnelle concernant l'achat du tomographe. Cette opération a fait l'objet d'un marché passé selon la procédure prévue à l'article L. 2124-4 du code de la commande publique, dite de dialogue compétitif qui a été publié au cours de 2021. La notification au titulaire est prévue au cours du 1^{er} semestre 2022 pour une livraison et une mise en service au début de l'année 2023.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS**

Pour les achats et services extérieurs, les crédits consommés s'élèvent à 1,89 M€ en AE et 1,77 M€ en CP pour une prévision LFI de 2,30 M€ en AE et en CP.

1. Éléments de contexte :

Ce faible niveau de consommation est principalement dû à la crise sanitaire qui a entraîné une baisse importante de l'activité aérienne mondiale. De fait, depuis le début de l'année, le BEA n'a envoyé aucune équipe d'enquêteur sur des accidents ou incidents grave en transport public à l'étranger.

2. Tendances et objectifs :

a) *Soutien des enquêteurs : 0,001 M€ en AE et en CP (LFI 2021 : 0,04 M€ en AE et CP)*

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecart	LF1 2021	REALISE 2021	Ecart
Soutien aux enquêtes (Équipement des enquêteurs, transport d'épaves)	35 000	9 140	-25 860	35 000	8 988	-26 012

Le montant de la dépense s'est élevé à 0,001 M€ en AE et en CP, soit une dépense inférieure à la prévision en LFI qui s'élevait à 0,04 M€ en AE et en CP.

La faible activité d'enquêtes en 2021 n'a nécessité que quelques achats pour le maintien des stocks en équipement spécifique.

b) *Contrats de prestations de services (hors déplacements et formation professionnels) : 0,91 M€ en AE et 0,87 M€ en CP (LFI 2021 : 0,68 M€ en AE et 0,67 M€ en CP)*

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecart	LF1 2021	REALISE 2021	Ecart

Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péages-parking)	422 183	418 008	-4 175	413 353	395 425	-17 928
Marchés à procédure adaptée	262 393	488 839	226 446	251 788	477 911	226 123
TOTAL	684 576	906 847	222 271	665 141	873 336	208 195

La dépense s'est élevée à 0,91 M€ en AE et 0,87 M€ en CP, contre une prévision LFI 2021 de 0,68 M€ en AE et 0,67 M€ en CP.

Les dépenses sur les marchés formalisés sont en baisse en AE et en CP. Cela s'explique par une diminution des frais de nettoyage, la dernière révision de prix a été négative sur ce secteur. Par ailleurs, la consommation de téléphonie mobile n'a pas été très élevée puisqu'il y a eu peu de déplacements à l'étranger.

En ce qui concerne les marchés à procédure adaptée, les écarts s'expliquent principalement par l'augmentation des coûts des contrats de prestations de maintenance des divers matériels de laboratoires et d'entretien des bâtiments ainsi que celle des logiciels spécifiques. On notera également que les dépenses qui concernent les prestations diverses ont été supérieures à la prévision. En effet, d'importantes demandes d'analyses et d'essais ont été passées auprès de sociétés externes (par exemple : Ineris : 41 520 €, CEA : 10 965 € ou encore Rectimo : 4 509 €). Les travaux de traduction représentent une dépense de 32 827 €.

c) *Déplacements et formation professionnels : 0,50 M€ en AE et 0,47 M€ en CP (LFI 2021 : 1,05 M€ en AE et en CP)*

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts
Déplacements professionnels	800 000	280 397	-519 603	800 000	280 397	-519 603
Formation professionnelle	250 000	219 607	-30 393	250 000	192 952	-57 048
TOTAL	1 050 000	500 003	-549 997	1 050 000	473 348	-576 652

En ce qui concerne les frais de déplacements professionnels, ils s'élèvent pour 2021 à 0,28 M€ en AE et en CP. La consommation est en baisse et s'explique par le faible nombre de déplacements à l'international d'agents du BEA que ce soit pour la participation à des séminaires ou à des enquêtes sensibles ou majeures à l'étranger.

Pour ce qui est de la formation professionnelle, la consommation 2021 s'élève à 0,22 M€ en AE et 0,19 M€ en CP. Malgré la crise sanitaire, ce poste a pu être exécuté de manière nominale.

d) *Autres dépenses : 0,48 M€ en AE et 0,43 M€ en CP (LFI 2021 : 0,55 M€ en AE et 0,57 M€ en CP)*

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts
Dépenses sur bons de commande	550 123	482 707	-67 416	569 558	431 659	-137 899
TOTAL	550 123	482 707	-67 416	569 558	431 659	-137 899

La forte diminution de la consommation des AE et des CP (respectivement 0,48 M€ et 0,43 M€) est, là encore, liée à la forte baisse des activités opérationnelles à l'international du BEA au cours de l'année.

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts
A - équipement des enquêteurs	35 000	9 140	-25 860	35 000	8 988	-26 012
B -marchés de prestations de service	684 576	906 847	222 271	665 141	873 336	208 195

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

C - marché de déplacements et formation professionnelle	1 050 000	500 003	-549 997	1 050 000	473 348	-576 652
D - autres dépenses sur bons de commande	550 123	482 707	-67 416	569 558	431 659	-137 899
TOTAL	2 319 699	1 898 698	-421 001	2 319 699	1 787 331	-532 368

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Identifiant de la dépense	AE			CP		
	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts	LF1 2021	REALISE 2021	Ecarts
AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	40 000	164 734	124 734	40 000	177 239	137 239

Les dépenses sur ce poste sont en hausses au regard de la prévision initiale (0,04 M€ en AE et en CP en LFI pour 2021) et s'établissent à 0,16 M€ en AE et 0,18 M€ en CP.

Elles correspondent à l'achat de logiciels et au renouvellement de licences informatiques. La part versée au titre de la gratification de stagiaires représente 0,008 M€ en AE et CP.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Elles ne représentent que 341 € au titre de l'année 2021. Ce faible montant d'intérêts moratoires est lié à la bonne gestion des factures.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses effectuées au titre de l'investissement en 2021, s'élèvent à 0,18 M€ en AE et 0,14 M€ en CP contre une prévision en LFI de 0,79 M€ en AE et CP.

Cette sous-exécution est justifiée par l'allongement de la phase de dialogue compétitif du marché d'acquisition du tomographe lié aux contraintes relatives aux déplacements à l'étranger imposées par la crise sanitaire. L'acquisition de cet outillage pour un montant estimé à 0,9 M€ sera réalisée au cours de l'année 2022.

Les opérations d'investissement ont donc été limitées à l'acquisition de plusieurs enregistreurs de vol, l'achat d'un système de localisation de balises sous-marines ainsi que l'étude de réaménagement des bureaux et des laboratoires du BEA. L'ensemble de ces opérations représente un montant de 0,18 M€ en AE et 0,14 M€ en CP.

Le report des autres opérations explique le faible taux de consommation d'AE et de CP au niveau des dépenses d'investissement.