

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

2023

CONTRÔLE ET
EXPLOITATION
AÉRIENS



NOTE EXPLICATIVE

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

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

Elle récapitule les **crédits (y compris les fonds de concours et attributions de produits attendus) et les emplois demandés pour 2023** en les détaillant par programme et par action. Elle inclut une **présentation de la programmation pluriannuelle des crédits, de leur évolution et des principales réformes sur la période 2018-2022**.

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

■ La présentation des crédits du programme et des dépenses fiscales associées

Les crédits, constitués d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP), sont détaillés selon la nomenclature par destination (programmes et actions) et par nature (comptes du plan comptable applicable au budget annexe). L'évaluation des fonds de concours et attributions de produits attendus en 2023 est précisée.

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

■ Le projet annuel de performances qui regroupe :

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

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

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

SOMMAIRE

MISSION : Contrôle et exploitation aériens	7
Présentation stratégique de la mission	8
Présentation budgétaire	13
Évaluation des recettes d'activité	14
Récapitulation des crédits et des emplois	17
PROGRAMME 613 : Soutien aux prestations de l'aviation civile	21
Présentation stratégique du projet annuel de performances	22
Objectifs et indicateurs de performance	25
1 – <i>Egalité entre les femmes et les hommes</i>	25
2 – <i>Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe</i>	25
3 – <i>S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe</i>	26
4 – <i>Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques</i>	27
5 – <i>Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger</i>	28
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	29
Justification au premier euro	32
<i>Éléments transversaux au programme</i>	32
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	38
<i>Justification par action</i>	39
01 – <i>Ressources humaines et management</i>	39
02 – <i>Logistique</i>	40
03 – <i>Affaires financières</i>	42
04 – <i>Formation aéronautique</i>	43
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	44
Opérateurs	46
<i>ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile</i>	46
PROGRAMME 612 : Navigation aérienne	49
Présentation stratégique du projet annuel de performances	50
Objectifs et indicateurs de performance	54
1 – <i>Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne</i>	54
2 – <i>Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien</i>	55
3 – <i>Améliorer la ponctualité des vols</i>	56
4 – <i>Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne</i>	57
5 – <i>Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances</i>	58
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	60
Justification au premier euro	62
<i>Éléments transversaux au programme</i>	62
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	63
<i>Justification par action</i>	94
01 – <i>Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne</i>	94
02 – <i>Exploitation et innovation de la Navigation aérienne</i>	96
PROGRAMME 614 : Transports aériens, surveillance et certification	101
Présentation stratégique du projet annuel de performances	102
Objectifs et indicateurs de performance	105
1 – <i>Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile</i>	105
2 – <i>Limiter les impacts environnementaux du transport aérien</i>	108

Présentation des crédits et des dépenses fiscales	111
Justification au premier euro	113
<i>Éléments transversaux au programme</i>	113
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	114
<i>Justification par action</i>	115
01 – Développement durable et régulation	115
02 – Surveillance et certification	116
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	119

MISSION
Contrôle et exploitation aériens

Présentation stratégique de la mission

■ PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

L'aviation civile représente un secteur d'indépendance stratégique de l'économie française : en 2019, ce secteur constituait 4,3 % du PIB, 1,165 millions d'emplois et 90 Md€ de chiffre d'affaires. Les conséquences de la crise sanitaire ont été très importantes pour le transport aérien en France et dans le monde. En France en 2020, le trafic de passagers a représenté environ le tiers de celui de 2019 et les mouvements d'aéronefs 40 % par rapport au niveau de 2019. Les principaux opérateurs ont perdu plus de la moitié de leur chiffre d'affaires. Notre industrie a réduit de plus de 40 % sa cadence de production. L'aviation civile est aussi un enjeu important pour nos citoyens (desserte et aménagement du territoire, sécurité, respect de l'environnement).

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) est la direction d'administration centrale chargée de mettre en œuvre la politique publique du transport aérien. A travers le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA), la DGAC est garante de la sûreté et de la sécurité du transport aérien français et des équilibres entre son développement et les objectifs de la transition écologique et énergétique. Elle est à la fois une autorité réglementaire, un pôle de surveillance de la sécurité, un prestataire de services de navigation aérienne et de formation, et un partenaire des acteurs aéronautiques. Elle soutient également la recherche et l'innovation de la construction aéronautique et les politiques structurelles de l'État dans ce secteur.

En France, après une chute de 70 % en 2020, l'année 2021 a vu une première augmentation, pour afficher une perte de 61 % de trafic par rapport à 2019. L'amélioration de la situation est notable en 2022, après un début d'année contrarié par les contaminations par le variant omicron. La situation tend à revenir à la normale en France, le trafic de passagers en juillet atteignant 84 % du trafic de juillet 2019. Selon les chiffres d'Eurocontrol, sur la première semaine du mois d'août, les aéroports français comptabilisent chaque jour autour de 4 400 vols sur leur sol en moyenne, soit environ 90 % du trafic de 2019.

Le projet de budget 2023 s'inscrit donc dans un contexte toujours incertain. Il vise à faire face à ses effets sur les recettes et les dépenses du BACEA, à poursuivre la transition écologique de l'aviation civile tout en favorisant la reprise économique de secteur aérien.

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

La transition écologique de la navigation aérienne vise à réduire l'impact de l'aviation sur la qualité de l'air et sur le niveau des nuisances sonores. Elle est une priorité stratégique pour que le transport aérien continue de se développer de façon durable.

Afin de renforcer et d'accélérer la transition écologique du transport aérien, la DTA poursuivra 5 actions stratégiques afin de :

- Réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien ;
- Lutter contre la pollution atmosphérique des activités aériennes ;
- Lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports ;
- Protéger la biodiversité aéroportuaire ;
- Renforcer le dialogue avec les parties prenantes.

Par ailleurs, la DSNA s'est donnée comme objectif d'accompagner une reprise durable du transport aérien, et s'inscrit pleinement dans l'objectif de transition écologique porté par ce secteur. Afin d'améliorer le service rendu aux compagnies tout en permettant une gestion de la circulation aérienne plus respectueuse de l'environnement, la DSNA s'engage à :

- Déployer les outils permettant de généraliser la mise en œuvre du Free Route sur l'ensemble du territoire d'ici 2025, pour permettre aux compagnies d'optimiser leurs routes et de gagner en performance écologique ;
- Renforcer sa coopération opérationnelle avec les compagnies aériennes pour mettre en œuvre de nouvelles trajectoires plus optimisées du point de vue environnemental ;
- Proposer, concernant les trajectoires d'arrivées, des solutions visant à mettre en service des descentes continues occasionnant moins de bruit et plus économes en carburant pour les appareils, sur le modèle du projet PBN to ILS à Roissy-CDG et Orly ;
- Développer des « scénarios verts », grâce à l'introduction de plus d'agilité dans l'organisation de ses méthodes de travail, afin de maximiser les améliorations environnementales offertes aux compagnies, tout en répondant aux enjeux de capacité.

2. Le BACEA face à la crise sanitaire

Le budget 2023 s'articule autour de trois grandes priorités.

• Un maintien des dépenses d'investissement

Cette priorité vise à répondre aux enjeux de modernisation, de soutien à la reprise verte du transport aérien et ainsi atteindre une performance appropriée en matière environnementale, de sécurité, économique et de qualité de service, dans un contexte d'inflation.

Dans un contexte de profonde mutation pour le secteur aérien, affaibli par la crise sanitaire et qui prépare sa reprise en relevant le défi incontournable de la transition écologique, la DSNA se fixe un cap clair et ambitieux pour apporter des réponses adaptées aux enjeux budgétaires et de performance. C'est ainsi qu'à travers son axe de transformation de modernisation technologique, la DSNA souhaite simplifier, harmoniser et standardiser ses systèmes et infrastructures. Cette orientation est indispensable pour rationaliser les coûts, pour faciliter la gestion et l'évolution des systèmes. Par ailleurs, la DSNA doit veiller à maîtriser et garantir l'évolutivité de son architecture pour être plus soutenable et plus réactive dans l'évolution de ses systèmes.

A ce titre, l'année 2023 verra la poursuite du déploiement de 4-FLIGHT dans une version unique par les 5 CRNA, la sécurisation des systèmes de navigation aérienne de la région parisienne en vue des JO 2024 ou encore l'identification d'une architecture cible et d'une nouvelle feuille de route technologique permettant de gagner en capacité et en résilience.

• Un désendettement du BACEA amorcé dès 2023

Dans le contexte de la crise sanitaire, la DGAC a œuvré à la meilleure maîtrise possible de ses dépenses et dégagé de nouvelles économies, avec pour enjeu d'assurer la soutenabilité du budget annexe sans obérer sa capacité à remplir ses missions. C'est ainsi que parallèlement à la priorité donnée aux programmes d'investissement de navigation aérienne et à la mise en œuvre du plan de relance, des efforts ont été réalisés sur les autres dépenses d'investissement, notamment par la reprogrammation et le report de certaines dépenses immobilières.

L'année 2023 verra la direction poursuivre la mise en œuvre du chantier de modernisation de ses fonctions supports engagé en 2022 reposant sur une mutualisation des services support par bassin d'emplois ainsi qu'une concentration des achats, avec pour objectif d'améliorer la qualité, la sécurisation et l'efficacité de la gestion.

Conjugués aux effets de la reprise du trafic sur les recettes, ces efforts sur les dépenses permettent au BACEA de commencer à se désendetter en 2023. L'encours de dette prévisionnel à fin 2023 est estimé à 2,6 Md€, soit une diminution de 15 % par rapport au montant prévu à fin 2022 en LFI pour 2022.

- Le lancement d'une négociation collective avec les représentants du personnel

Afin d'accompagner la reprise du transport aérien et ses innovations dans les meilleures conditions de sécurité et de sûreté, d'environnement, de capacité, de connectivité et de économiques, les crédits de personnel s'établiront en 2023 à 1 282 M€, soit une augmentation de +67,9 M€ par rapport à la LFI pour 2022. Ce montant tient compte de l'impact du schéma d'emploi 2023 et de l'effet de la revalorisation du point d'indice décidé par le Gouvernement dans le cadre de la Conférence salariale du 28 juin 2022 ainsi que d'une enveloppe dédiée au financement de mesures catégorielles d'accompagnement de la démarche de négociation collective.

Sur la période 2023-2027, le schéma d'emplois s'établit à +324 ETP. Il permettra d'assurer le recrutement d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) afin de disposer d'un effectif qualifié dès 2028, compte-tenu de la vague massive de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie et de la durée de formation des ICNA de cinq ans. Il a également vocation à préserver les ressources expertes nécessaires face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de modernisation technologique et de transition écologique et à achever la réforme de modernisation des fonctions support.

La DGAC va s'engager dans les mois à venir avec les représentants du personnel dans une négociation collective afin de mettre en œuvre des mesures d'amélioration de sa performance pour accompagner la reprise du transport aérien et ses innovations dans les meilleures conditions (notamment en termes de sécurité, d'environnement, de capacité, de connectivité, de sûreté et de conditions économiques) conformément aux règlements européens et aux engagements pluriannuels.

Des réformes statutaires et indemnitaires viendront accompagner cette démarche dans le cadre de l'enveloppe catégorielle pour la période 2023-2027.

3. Assurer la préservation du tissu économique et social du secteur aérien en favorisant sa reprise économique tout en faisant progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien

La DTA œuvrera au maintien des entreprises du transport aérien et de leurs emplois en préservant les savoir-faire et leur expertise. Elle suivra attentivement l'évolution de la santé financière des compagnies aériennes françaises et leur apportera son soutien. Elle œuvrera également au renforcement des capacités de transport de fret pour garantir l'efficacité de la chaîne logistique vers nos territoires ultra-marins. Elle restera, avec le ministère du Travail du Plein emploi et de l'Insertion, l'interlocutrice des partenaires sociaux du secteur en vue de promouvoir le dialogue social et la négociation collective et de mener à bien la mise en place d'une couverture conventionnelle pour les salariés du secteur qui en sont dépourvus.

La DTA continuera de protéger les passagers en veillant au respect de leurs droits. Dans son rôle d'autorité concédante des aéroports français, la DTA veillera à garantir un partage équitable de la valeur entre les aéroports et les transporteurs aérien.

La DTA garantira la sûreté du transport aérien et assurera notamment la poursuite du programme innovant « Vision Sûreté 2 » par le déploiement de projets opérationnels et d'expérimentations conduits en partenariat avec les aéroports. Elle adaptera au mieux la posture de sûreté dans nos aéroports face à une menace terroriste persistante et développera l'analyse du risque au sein de son Pôle d'Analyse du risque de l'Aviation Civile (PARAC).

La DSAC, quant à elle, poursuivra en 2023 la mise en œuvre des approches de la surveillance fondées sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire, en lien avec les orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Ces approches ont pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace car plus ciblée sur les points clés posant des difficultés.

L'année 2023 verra par ailleurs la poursuite des évolutions sur de nouveaux domaines prévus par le règlement UE 1139/2018 sur la sécurité aérienne en Europe : les drones, l'assistance en escale et la cybersécurité.

La DSAC poursuivra enfin les travaux en coopération avec l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) et avec l'Organisation de l'aviation internationale (OACI) visant à préparer l'arrivée de nouveaux modes de transport.

OBJECTIFS ET INDICATEURS LES PLUS REPRÉSENTATIFS DE LA MISSION

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

Indicateur 1.1 : Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée) (P612)

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)	Nb	0,05	0,07	<=0,20	<=0,20	<=0,20	<=0,20

OBJECTIF 2 : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile (P614)

Indicateur 2.1 : Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés (P614)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	77	88	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,3	1,0	1,5	<1,2	<1,2	<1,2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	97	95	>96	>96	>96

OBJECTIF 3 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien (P614)

Indicateur 3.1 : Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation (P614)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQUE-UE)	%	12,6	19,6	>13,17	~25,3	~45,7	~64,8
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQUE-EU)	%	69,1	74,6	~70	~75	~80	~80

Contrôle et exploitation aériens

Mission | Présentation stratégique de la mission

Indicateur 3.2 : Respect de la réglementation environnementale (P614)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Nombre de dossiers de manquements sanctionnés par l'ACNUSA	Nb	239	410	<=450	<=450	<=450	<=450
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	90,0	98,7	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

OBJECTIF 4 : Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe (P613)**Indicateur 4.1 : Endettement / recettes d'exploitation (P613)**

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Endettement / produits d'exploitation	%	218%	259%	Non déterminé	117	96	81

Présentation budgétaire

(en millions d'euros)

Activité courante			
Dépenses par titre (crédits de paiement prévus)		Recettes	
Dépenses de personnel (T2)	1 282,00	Redevances de route	1 481,76
dont personnels en activité	988,22	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	230,30
dont pensions	293,78	Redevance océanique et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne en outre-mer	34,30
Dépenses de fonctionnement (T3)	494,14	Redevances de surveillance et de certification	25,55
Charges de la dette de l'État (T4)	21,75	Tarif de l'aviation civile (part de la taxe sur le transport aérien de marchandises et de la taxe sur le transport aérien de passagers)	444,32
Dépenses d'investissement (T5)	321,75	Tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers	
Dépenses d'intervention (T6)	2,18	Contribution Bâle-Mulhouse	5,56
Dépenses d'opérations financières (T7)		Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	5,10
		Recettes diverses	3,50
		Produit de cession d'actif	2,00
Total des dépenses (A)	2 121,82	Total des recettes (B)	2 232,39
		Solde budgétaire 2023 reporté au PLF (B-A)	+110,57
Financement de l'activité			
Emplois		Ressources	
Remboursement d'emprunt	367,19	Nouvel emprunt	256,62
		Autre ressource de financement	
Total des emplois (C)	367,19	Total des ressources (D)	256,62
		Solde financier (B+D-A-C)	0,00
Trésorerie et dette			
Trésorerie		Dette	
		Encours de dette au 31/12/2022 (E)	2 710,02
		Flux résultant du financement en 2023 (F=D-C)	-110,57
		Plafond de dette autorisé au 31/12/2023 (G=E+F)	2 599,45
Trésorerie prévue au 31/12/2023 (H)	250,00	Dette nette au 31/12/2023 (G-H)	2 349,45

Contrôle et exploitation aériens

Mission

Évaluation des recettes

Évaluation des recettes d'activité

Recettes	2022	2023	Variation 2023 / 2022	2024	2025
Redevances de route	1 087 000 000	1 481 760 000	+36,32 %	1 572 000 000	1 608 000 000
Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	190 000 000	230 300 000	+21,21 %	251 000 000	254 000 000
Redevance océanique et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne en outre-mer	30 000 000	34 300 000	+14,33 %	45 000 000	45 000 000
Redevances de surveillance et de certification	24 124 206	25 548 411	+5,90 %	27 122 617	28 846 822
Tarif de l'aviation civile (part de la taxe sur le transport aérien de marchandises et de la taxe sur le transport aérien de passagers)	330 809 254	444 322 872	+34,31 %	506 671 486	515 943 788
Tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers					
Contribution Bâle-Mulhouse		5 556 940		5 704 627	5 856 238
Frais d'assiette et recouvrement sur taxes perçues pour le compte de tiers	4 466 645	5 103 267	+14,25 %	5 739 890	6 376 512
Recettes diverses	3 500 000	3 500 000		3 500 000	3 500 000
Produit de cession d'actif	2 000 000	2 000 000		2 000 000	2 000 000
Total des recettes d'activité	1 671 900 105	2 232 391 490	+33,52 %	2 418 738 620	2 469 523 360

ÉVALUATION DES RECETTES

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

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

Les recettes du BACEA restent affectées par les suites de la crise sanitaire. Il en résulte une prévision pour 2023 qui reste en retrait par rapport au niveaux constatés lors des années précédant la crise sanitaire.

REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Les règlements « Ciel unique » européens (CE) n° 549/2004 à 552/2004, adoptés par le Parlement européen et le Conseil et modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009, ont instauré un système de performance pour les services de navigation aérienne pour contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services (pour la France, ce système de performance ne s'applique qu'à la métropole, pas à l'outre-mer).

Les règlements d'exécution n° 390 et 391 de la Commission du 3 mai 2013 sont venus préciser ce dispositif pour améliorer les performances globales des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau pour la circulation aérienne, en vue de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien, et pour instaurer un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Un troisième plan de performance pour la période de référence 2020-2024 (RP3) a été initialement notifié en octobre 2019.

Le plan de performance établit pour chaque année de la période de référence les coûts unitaires fixés pour les services de navigation aérienne en-route et terminaux. Les taux unitaires découlent de ces coûts unitaires fixés notamment par l'application de divers mécanismes d'ajustement liés aux écarts constatés entre données réelles et données prévues dans le plan de performance (en termes d'inflation, de trafic ou de coûts). Ainsi, en cas de trafic inférieur à la prévision de l'année N, le sous-recouvrement enregistré sera partiellement compensé par un ajustement à la hausse des coûts fixés (et donc du taux unitaire) de l'année N+2. Symétriquement, en cas de trafic supérieur à la prévision de l'année N, le sur-recouvrement enregistré est partiellement compensé par un ajustement à la baisse du taux unitaire de l'année N+2.

Les redevances de navigation aérienne sont estimées à 1 746,4 M€ en 2023, en hausse par rapport à la LFI pour 2022 (+439 M€).

Recettes de navigation aérienne métropole

Compte tenu des hypothèses de trafic prévues en tarification, les prévisions de recettes métropolitaines de navigation aérienne pour 2022 sont aujourd'hui estimées à 1 712,1 M€. Ces hypothèses se décomposent comme suit :

- la recette de redevance de route s'établit à 1 481,8 M€ ;
- la recette de RSTCA métropole s'établit à 230,3 M€.

Recettes de navigation aérienne outre-mer

Elles sont évaluées pour 2022 à hauteur de 34,3 M€ dont 24,3 M€ de RSTCA outre-mer et 10,0 M€ de redevance océanique.

REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

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

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

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

Les redevances de surveillance et de certification sont estimées à 25,55 M€ en 2023, en hausse par rapport à la LFI pour 2022 (+1,4 M€).

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

Le tarif de l'aviation civile

Celui-ci est estimé à 444,3 M€ en 2023, soit +119 M€ par rapport à la LFI pour 2022.

La contribution applicable à l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Le statut particulier de cet aéroport franco-suisse précise qu'il est exempt du tarif de l'aviation civile. Cependant afin de couvrir les coûts des missions d'intérêt général supportés par l'administration française de l'aviation civile, se rapportant au trafic opéré, un dispositif de compensation a été mis en place. Il consiste en la perception d'une contribution dont le mode de calcul est similaire au tarif de l'aviation civile. La contribution est estimée à 5,56 M€ en 2023.

FRAIS D'ASSIETTE ET RECOUVREMENT SUR TAXES PERÇUES POUR LE COMPTE DE TIERS

La DGAC est chargée de l'établissement de l'assiette, du recouvrement et du contrôle du tarif de solidarité sur les billets d'avion (TS), du tarif d'aéroport (TA) et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Le produit de ces taxes n'est pas destiné à abonder les recettes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA). Il est reversé à des tiers.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, le BACEA perçoit un prélèvement pour frais de gestion, d'assiette et de recouvrement, correspondant à 0,5 % des produits du TS, du TA et de la TNSA.

Le montant de ces frais de gestion est estimé à 5,1 M€ en 2023.

AUTRES RECETTES

Les autres recettes du BACEA recouvrent pour 2023 les diverses recettes de la section des opérations courantes (3,5 M€).

Récapitulation des crédits et des emplois

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION POUR 2022 ET 2023

Programme / Action / Sous-action LFI 2022 PLF 2023	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 754 488 198 1 483 801 288	-15,43 %	353 912 476 088	1 754 488 198 1 483 801 288	-15,43 %	353 912 476 088
01 – Ressources humaines et management	1 227 085 670 1 297 108 008	+5,71 %	92 000 137 000	1 227 085 670 1 297 108 008	+5,71 %	92 000 137 000
02 – Logistique	60 149 906 67 124 449	+11,60 %	261 912 339 088	60 149 906 67 124 449	+11,60 %	261 912 339 088
03 – Affaires financières	370 252 622 21 748 831	-94,13 %		370 252 622 21 748 831	-94,13 %	
04 – Formation aéronautique	97 000 000 97 820 000	+0,85 %		97 000 000 97 820 000	+0,85 %	
612 – Navigation aérienne	573 345 699 574 506 163	+0,20 %	8 000 000 12 000 000	581 809 699 592 563 561	+1,85 %	8 000 000 12 000 000
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	243 991 699 250 477 391	+2,66 %	800 000 2 000 000	243 991 699 250 477 391	+2,66 %	800 000 2 000 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	329 354 000 324 028 772	-1,62 %	7 200 000 10 000 000	337 818 000 342 086 170	+1,26 %	7 200 000 10 000 000
614 – Transports aériens, surveillance et certification	45 141 259 45 451 655	+0,69 %	9 982 500 6 885 960	45 141 259 45 451 655	+0,69 %	9 982 500 6 885 960
01 – Développement durable et régulation	16 981 227 17 041 565	+0,36 %	3 812 500 75 000	16 981 227 17 041 565	+0,36 %	3 812 500 75 000
02 – Surveillance et certification	24 408 235 24 494 962	+0,36 %	6 120 000 6 765 000	24 408 235 24 494 962	+0,36 %	6 120 000 6 765 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 751 797 3 915 128	+4,35 %	50 000 45 960	3 751 797 3 915 128	+4,35 %	50 000 45 960
Totaux	2 372 975 156 2 103 759 106	-11,35 %	18 336 412 19 362 048	2 381 439 156 2 121 816 504	-10,90 %	18 336 412 19 362 048

Contrôle et exploitation aériens

Mission | Récapitulation des crédits et des emplois

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025					
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 754 488 198 1 483 801 288 1 498 233 453 1 526 986 011	-15,43 % +0,97 % +1,92 %	353 912 476 088 569 483 569 483	1 754 488 198 1 483 801 288 1 498 233 453 1 522 986 011	-15,43 % +0,97 % +1,65 %	353 912 476 088 569 483 569 483
Titre 2 – Dépenses de personnel	1 214 064 670 1 282 000 727 1 300 366 181 1 326 098 050	+5,60 % +1,43 % +1,98 %		1 214 064 670 1 282 000 727 1 300 366 181 1 326 098 050	+5,60 % +1,43 % +1,98 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	135 468 370 142 131 245 141 368 700 142 371 135	+4,92 % -0,54 % +0,71 %	297 000 237 000 569 483 569 483	135 468 370 142 131 245 141 368 700 142 371 135	+4,92 % -0,54 % +0,71 %	297 000 237 000 569 483 569 483
Titre 4 – Charges de la dette de l'État	370 252 622 21 748 831 22 092 138 19 910 392	-94,13 % +1,58 % -9,88 %		370 252 622 21 748 831 22 092 138 19 910 392	-94,13 % +1,58 % -9,88 %	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	31 557 536 37 775 485 34 261 434 38 461 434	+19,70 % -9,30 % +12,26 %	56 912 239 088	31 557 536 37 775 485 34 261 434 38 461 434	+19,70 % -9,30 % +0,58 %	56 912 239 088
Titre 6 – Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000			145 000 145 000 145 000 145 000		
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	3 000 000	-100,00 %		3 000 000	-100,00 %	
612 – Navigation aérienne	573 345 699 574 506 163 577 897 359 567 700 814	+0,20 % +0,59 % -1,76 %	8 000 000 12 000 000 8 000 000 8 000 000	581 809 699 592 563 561 593 170 450 589 620 215	+1,85 % +0,10 % -0,60 %	8 000 000 12 000 000 8 000 000 8 000 000
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	306 660 699 320 716 391 324 313 431 327 673 245	+4,58 % +1,12 % +1,04 %	2 200 000 5 400 000 3 900 000 3 900 000	306 660 699 320 716 391 324 313 431 327 673 245	+4,58 % +1,12 % +1,04 %	2 200 000 5 400 000 3 900 000 3 900 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	266 654 000 253 753 772 253 547 928 239 991 569	-4,84 % -0,08 % -5,35 %	5 800 000 6 600 000 4 100 000 4 100 000	275 118 000 271 811 170 268 821 019 261 910 970	-1,20 % -1,10 % -2,57 %	5 800 000 6 600 000 4 100 000 4 100 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	31 000 36 000 36 000 36 000	+16,13 %		31 000 36 000 36 000 36 000	+16,13 %	
614 – Transports aériens, surveillance et certification	45 141 259 45 451 655 46 022 713 45 747 259	+0,69 % +1,26 % -0,60 %	9 982 500 6 885 960 6 945 000 7 045 000	45 141 259 45 451 655 46 022 713 45 747 259	+0,69 % +1,26 % -0,60 %	9 982 500 6 885 960 6 945 000 7 045 000

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
	LFI 2022					
	PLF 2023					
	Prévision indicative 2024					
	Prévision indicative 2025					
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	27 134 352		9 932 500	27 134 352		9 932 500
	31 289 505	+15,31 %	6 785 960	31 289 505	+15,31 %	6 785 960
	31 024 663	-0,85 %	6 925 000	31 024 663	-0,85 %	6 925 000
	32 275 801	+4,03 %	7 025 000	32 275 801	+4,03 %	7 025 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	15 981 907		50 000	15 981 907		50 000
	12 162 150	-23,90 %	100 000	12 162 150	-23,90 %	100 000
	12 998 050	+6,87 %	20 000	12 998 050	+6,87 %	20 000
	11 471 458	-11,74 %	20 000	11 471 458	-11,74 %	20 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	2 025 000			2 025 000		
	2 000 000	-1,23 %		2 000 000	-1,23 %	
	2 000 000			2 000 000		
	2 000 000			2 000 000		
Totaux	2 372 975 156		18 336 412	2 381 439 156		18 336 412
	2 103 759 106	-11,35 %	19 362 048	2 121 816 504	-10,90 %	19 362 048
	2 122 153 525	+0,87 %	15 514 483	2 137 426 616	+0,74 %	15 514 483
	2 140 434 084	+0,86 %	15 614 483	2 158 353 485	+0,98 %	15 614 483

RÉCAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	LFI 2022					PLF 2023				
	ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	Total			sous plafond	hors plafond	Total
613 – Soutien aux prestations de l'aviation civile	10 451		795	140	935	10 421		791	140	931
612 – Navigation aérienne										
614 – Transports aériens, surveillance et certification										
Total	10 451		795	140	935	10 421		791	140	931

PROGRAMME 613
Soutien aux prestations de l'aviation civile

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Marie-Claire DISSLER

Secrétaire générale de la direction générale de l'aviation civile

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

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » exerce, au bénéfice des programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens », une gestion mutualisée de différentes prestations notamment dans les domaines des ressources humaines, financiers, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Il porte ainsi les actions transversales et structurantes au profit de la DGAC.

Les crédits du programme 613 progressent de +5,5 % entre la LFI pour 2022 et le PLF pour 2023 sous l'effet :

- d'une hausse des dépenses de personnel, prenant en compte les mesures issues de la conférence sociale du 28 juin 2022, et notamment la revalorisation du point d'indice de 3,5 %, et afin de financer des mesures catégorielles d'accompagnement de la démarche de négociation collective ;
- d'une hausse des dépenses d'investissement et de fonctionnement dans un contexte d'inflation marqué.

Dans ce contexte, l'année 2023 sera notamment consacrée à :

- la maîtrise des dépenses de la DGAC et un recours à l'emprunt modéré ;
- un accompagnement des travaux de modernisation et de mutualisation des fonctions supports ;

1. Un recours à l'emprunt qui tend à se réduire

En 2023, le recours à l'emprunt devrait s'élever à hauteur de 256,6 M€, soit en nette réduction par rapport à 2022 (709,5 M€ inscrit en LFI pour 2022).

Ce niveau d'emprunt en recul est notamment permis par une amélioration du trafic aérien et donc des recettes du BACEA. Cela est également la résultante de la maîtrise des dépenses de la DGAC engagée depuis le début de la crise sanitaire. Par ailleurs, à l'instar de l'année dernière, parallèlement à l'accompagnement de la réforme des fonctions support, des économies sont prévues sur les dépenses de fonctionnement courant du programme 613, portant notamment sur les frais de déplacement, les achats courants et les dépenses de communication et de publication.

La masse salariale répondra aux besoins liés à la reprise du trafic aérien. Ainsi, son schéma d'emplois fixé à 0 ETP, sera axé sur un recrutement dans le corps des ICNA (catégorie 2) afin de bénéficier d'un effectif qualifié compte-tenu de la reprise du trafic aérien. Il privilégiera également le maintien des ressources expertes nécessaires face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de modernisation technologique et de transition écologique (catégorie 1). Enfin, le budget prévoira des crédits dédiés au financement de mesures catégorielles d'accompagnement de la démarche de négociation collective.

2. La modernisation des fonctions support

Le secrétariat général (SG) poursuivra en 2023 la démarche engagée de modernisation des fonctions support de la DGAC, ayant pleinement vocation à contribuer à la reprise du transport aérien.

Actée en mars 2021, la modernisation engagée à la DGAC prévoit la mutualisation des fonctions support (ressources et activités) grâce à la mise en place de 8 secrétariats interrégionaux (SIR), la concentration des achats avec la mise en place de 4 pôles achats nationaux et la délocalisation de la formation à Toulouse en proximité de l'ENAC, pour y implanter un pôle national consacré à la formation généraliste transverse.

Le budget pour 2023 accompagne la mise en place de cette réforme qui poursuit les enjeux suivants :

- améliorer l'efficacité des fonctions support ;
- maintenir et développer la qualité de service ;
- sécuriser la gestion ;
- retrouver de la marge de manœuvre sur les ETP et réaliser des économies.

Les efforts de réduction d'effectifs support sont envisagés à hauteur de 200 ETP, soit en moyenne 17 % (hors services centraux) répartis par filières support.

Depuis janvier 2022, les 8 SIR métropolitains sont en place ; 2 SIR ultramarins, aux Antilles-Guyane et dans l'Océan Indien compléteront cette nouvelle organisation début 2023.

3. Systèmes d'information

En 2023, la Direction du numérique poursuivra ses actions afin d'accompagner l'évolution des systèmes d'information et les usages du numérique de la DGAC dans le cadre de son schéma directeur et d'une approche tournée vers la qualité du service rendu.

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

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

La DGAC a mis en place en 2022 une structure souple pour déployer les 20 mesures du dispositif interministériel SPE lancée par la circulaire du premier ministre du 25 février 2020, cette structure est basée sur une équipe projet regroupant toutes les directions et services de la DGAC et 16 chantiers pour porter les mesures au sein des services la DGAC. C'est la mission SPE du SG qui anime et pilote ces groupes parmi lesquels l'achat responsable, les bilans de gaz à effet de serre, l'énergie et les bâtiments, le numérique responsable, la mobilité durable, le report modal et la compensation, la gestion des déchets et l'économie circulaire, la sensibilisation et la formation au développement durable par métier. Ce travail donne ses premiers résultats fin 2022 et montera en puissance en 2023.

L'établissement de plans de sobriété énergétique a été lancé par la circulaire de la Première ministre du 25 juillet 2022 et les textes subséquents. Le plan concernant l'administration sera diffusé début octobre et demande à toutes les administrations et établissements publics d'être exemplaires et de lancer des actions énergiques et visibles pour diminuer la consommation énergétique de 10 % d'ici 2 ans.

La DGAC se veut en pointe dans ce domaine de la sobriété énergétique et de l'écoresponsabilité, et le SG coordonnera les actions avec toutes les directions et services pour atteindre des résultats tangibles.

5. ENAC

Si la crise sanitaire a particulièrement affecté l'ENAC, l'année 2023 devrait marquer une reprise progressive de l'ensemble de ses activités compte tenu de la reprise observée de l'activité du secteur aérien, même si le niveau d'activité devrait encore être inférieur au niveau avant crise.

L'ENAC poursuivra également la stratégie définie dans le contrat d'objectif et de performance (COP) 2021-2025 qui s'articulera autour de deux enjeux majeurs que sont, d'une part, la numérisation des enseignements et plus généralement la digitalisation du fonctionnement de l'ENAC et, d'autre part, l'intégration dans les formations de nouveaux contenus pour s'adapter à la nouvelle donne du secteur aéronautique. En particulier, il faut former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre et une aviation « décarbonée ».

La subvention de l'ENAC versée par la DGAC progressera à partir de 2023 afin d'accompagner la revalorisation du point d'indice dans la fonction publique décidée par le Gouvernement dans le cadre de la Conférence salariale du 28 juin 2022. Par ailleurs, la subvention d'investissement de l'ENAC devra être dotée en 2025 afin de financer le renouvellement de la flotte de l'École.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 : Égalité entre les femmes et les hommes

INDICATEUR 1.1 : Taux de femmes admises aux concours ENAC

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

INDICATEUR 2.1 : Endettement / recettes d'exploitation

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

INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

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

INDICATEUR 4.1 : Coût de la formation des élèves

OBJECTIF 5 : Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger

INDICATEUR 5.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

1 – Egalité entre les femmes et les hommes

INDICATEUR

1.1 – Taux de femmes admises aux concours ENAC

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de femmes intégrant une formation initiale	%	Non déterminé	24	24	25	26	27

Précisions méthodologiques

Source des données : ENAC

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le taux atteint en 2021 est supérieur à la cible actualisée car la part de femmes admises aux concours des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ICNA et des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile TSEEAC est au-delà des prévisions. Ce résultat permet de confirmer que la cible de 25 % prévue en 2023 est atteignable. Pour cela, les efforts et actions entreprises sur les formations ingénieur ENAC et les élèves pilotes de ligne, doivent se poursuivre.

OBJECTIF mission

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

INDICATEUR mission

2.1 – Endettement / recettes d'exploitation

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Endettement / produits d'exploitation	%	218%	259%	Non déterminé	117	96	81

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Objectifs et indicateurs de performance

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Mode de calcul : Cet indicateur a été mis en place à la suite des recommandations du CIAP dans son rapport en date du 17 janvier 2011.

L'endettement est la somme des emprunts annuels du budget annexe déduction faite des remboursements d'emprunts annuels (capital restant dû).

Les produits d'exploitation correspondent au total des recettes d'activité.

Au 31 décembre 2021, l'endettement s'élève à 2 689,8 M€ et les produits d'exploitation à 1 037,5 M€.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Sous l'effet de la reprise du trafic et, en conséquence, de la progression des recettes perçues par le BACEA et grâce à la poursuite de la maîtrise des dépenses, le BACEA amorce son désendettement dès 2023. Cette trajectoire se poursuit sur les annuités suivantes.

OBJECTIF

3 – S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe

INDICATEUR

3.1 – Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de recouvrement de la TAC	%	98,9	82,57	90	99	99	99

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Au plus fort de la crise sanitaire, l'incertitude sur le niveau et les délais du rétablissement du trafic aérien, les difficultés financières rencontrées par les compagnies aériennes redevables des taxes, et le gel des poursuites comptables permettant d'optimiser le recouvrement des créances, conduisaient à estimer le taux de recouvrement de la TAC à 90 % pour 2022, 95 % pour 2023, puis 98 % pour chacune des années 2024 et 2025.

Les effets cumulés des mesures mises en œuvre par l'État d'une part, et le rétablissement du trafic aérien, amorcé dès 2021 et confirmé au premier semestre 2022 d'autre part, ont limité les défaillances contributives des redevables et permis de dépasser le niveau attendu du recouvrement.

Mesuré au deuxième quadrimestre 2022, le taux de recouvrement 2022 (sur créances 2021) atteignait 94 %.

A cette même date, les créances prises en charge entre janvier et juin 2022 (contribuant au taux 2023) s'établissait quant à lui à 98,7 %.

En tenant compte de ces constats et en retenant l'hypothèse d'une poursuite du rétablissement de l'activité sans nouvelle crise majeure pour le secteur, le niveau du recouvrement peut désormais être estimé à 95 % pour 2022, puis à 99 % pour 2023 et les deux exercices suivants.

OBJECTIF

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

INDICATEUR

4.1 – Coût de la formation des élèves

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	61 761	65 110	61 000	63000	63200	61200

Précisions méthodologiques

Source des données : Comptabilité analytique de l'ENAC Mode de calcul : Le coût unitaire est un coût complet qui comprend les coûts directs de fonctionnement associés à la formation (documentation pédagogique, fournitures et entretien divers des moyens pédagogiques, sous-traitance de formation, carburant et pièces détachées avion...), les coûts directs du personnel associé à la formation (enseignants et instructeurs, ainsi que techniciens de maintenance simulateur et avion), les coûts indirects de fonctionnement et de personnel (encadrement, fonctions administratives, logistique et autres fonctions support...) et les amortissements associés aux moyens utilisés pendant la formation. Le coût direct de la formation est obtenu par l'addition des coûts directs issus du logiciel financier et de la valorisation des temps imputés sur les promotions IENAC. Au total ainsi obtenu, on applique en cascade les taux de support pédagogique et de frais généraux issus de la comptabilité analytique de l'année précédant celle étudiée pour obtenir le coût complet de la formation. Pour obtenir le coût moyen à l'élève, on divise le montant total obtenu par le nombre moyen d'élèves formés par promotion sur l'année. Il s'agit d'un changement de méthode rendu nécessaire par les délais de production de cet indicateur pour le RAP de l'année n au mois de mars n+1 car les résultats complets de la comptabilité analytique ne sont disponibles qu'en juin n+1.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La crise sanitaire s'est poursuivie en 2021 et si le niveau d'activité de l'ENAC est remonté, il reste inférieur au niveau de 2019 en ce qui concerne les activités sur ressources propres. Malgré les économies réalisées en matière de fonctionnement, le coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC a augmenté de +5 % en 2021 par rapport à 2020. En effet, la part des charges fixes absorbée par la formation ingénieur ENAC est plus importante depuis le début de la crise car les effectifs formés sur ressources propres ayant fortement chuté, la quote-part de charges fixes absorbée par ces formations a également diminué.

Si l'objectif est de stabiliser le coût en 2022, la reprise d'activité sur ressources propres envisagée en 2023 devrait permettre d'entamer une baisse progressive du coût unitaire de formation des ingénieurs IENAC et un retour au niveau d'avant-crise en 2025.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF**5 – Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger****INDICATEUR****5.1 – Taux d'insertion professionnelle des élèves**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme	%	92,6	81	85	90	95	95

Précisions méthodologiquesSource des données : ENAC

Mode de calcul : Chaque année, la conférence des grandes écoles (CGE) conduit une enquête sur l'insertion des jeunes diplômés. Pour y répondre, la direction des études de l'ENAC, avec la collaboration de l'association des anciens élèves, adresse un questionnaire aux nouveaux ingénieurs diplômés des deux années précédentes. Les résultats de l'année ne sont disponibles qu'à la fin du premier semestre de l'année qui suit la délivrance du diplôme. Ce questionnaire adressé en fin d'année civile permet, six mois environ après la délivrance du diplôme, de connaître le degré d'insertion dans le monde de travail des élèves de l'ENAC qui sont identifiés dès la signature de leur premier contrat de recrutement, quel que soit le type de contrat de travail (CDI, CDD), de poste et de secteur d'activité. Le taux constaté pour les ingénieurs IENAC est enfin comparé, dans un but d'étalonnage, avec le taux net d'emploi des diplômés de la dernière promotion ingénieurs de la conférence des grandes écoles. Il faut noter que la scolarité à la carte de la troisième année (période de substitution à l'étranger, puis stage en entreprise) a entraîné un allongement de la scolarité pour certains élèves pouvant aller jusqu'en décembre.

Compte tenu des modalités de calcul de l'indicateur, les résultats ne sont pas disponibles au moment de la production des documents budgétaires annexés aux lois de finances. Ainsi, le PAP pour 2022 présente une modification dans l'affichage des résultats. La réalisation de l'année n présente désormais le taux d'insertion des élèves sortis en n-2. Ainsi, il faut appréhender la lecture des résultats comme étant ceux connus à date, sans forcément être ceux de la promotion de l'année n.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'enquête sur l'insertion des diplômés des grandes écoles par la conférence des grandes écoles (CGE) se déroule 6 mois après la sortie des élèves. La crise sanitaire et l'effondrement du trafic aérien ont clairement affecté le taux d'insertion des élèves à 6 mois après leur diplôme. Celui-ci a diminué au plus fort de la crise du transport aérien, de 11 points à 81 %, pourcentage qui reste néanmoins élevé. Bien que la crise du transport aérien ne soit pas terminée et que de nombreuses incertitudes demeurent, notamment du fait de la guerre en Ukraine, un objectif volontariste est maintenu pour 2023 au vu des besoins en ingénieurs pour accompagner la transformation du secteur aérien.

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
	LFI 2022							
	PLF 2023							
01 – Ressources humaines et management	1 214 064 670 1 282 000 727	12 651 000 14 737 281	0 0	370 000 370 000	0 0	0 0	1 227 085 670 1 297 108 008	92 000 137 000
02 – Logistique	0 0	28 817 370 32 573 964	0 0	31 187 536 34 405 485	145 000 145 000	0 0	60 149 906 67 124 449	261 912 339 088
03 – Affaires financières	0 0	0 0	370 252 622 21 748 831	0 0	0 0	0 0	370 252 622 21 748 831	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	94 000 000 94 820 000	0 0	0 3 000 000	0 0	3 000 000 0	97 000 000 97 820 000	0 0
Totaux	1 214 064 670 1 282 000 727	135 468 370 142 131 245	370 252 622 21 748 831	31 557 536 37 775 485	145 000 145 000	3 000 000 0	1 754 488 198 1 483 801 288	353 912 476 088

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
	LFI 2022							
	PLF 2023							
01 – Ressources humaines et management	1 214 064 670 1 282 000 727	12 651 000 14 737 281	0 0	370 000 370 000	0 0	0 0	1 227 085 670 1 297 108 008	92 000 137 000
02 – Logistique	0 0	28 817 370 32 573 964	0 0	31 187 536 34 405 485	145 000 145 000	0 0	60 149 906 67 124 449	261 912 339 088
03 – Affaires financières	0 0	0 0	370 252 622 21 748 831	0 0	0 0	0 0	370 252 622 21 748 831	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	94 000 000 94 820 000	0 0	0 3 000 000	0 0	3 000 000 0	97 000 000 97 820 000	0 0
Totaux	1 214 064 670 1 282 000 727	135 468 370 142 131 245	370 252 622 21 748 831	31 557 536 37 775 485	145 000 145 000	3 000 000 0	1 754 488 198 1 483 801 288	353 912 476 088

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
2 - Dépenses de personnel	1 214 064 670 1 282 000 727 1 300 366 181 1 326 098 050		1 214 064 670 1 282 000 727 1 300 366 181 1 326 098 050	
3 - Dépenses de fonctionnement	135 468 370 142 131 245 141 368 700 142 371 135	297 000 237 000 569 483 569 483	135 468 370 142 131 245 141 368 700 142 371 135	297 000 237 000 569 483 569 483
4 - Charges de la dette de l'État	370 252 622 21 748 831 22 092 138 19 910 392		370 252 622 21 748 831 22 092 138 19 910 392	
5 - Dépenses d'investissement	31 557 536 37 775 485 34 261 434 38 461 434	56 912 239 088	31 557 536 37 775 485 34 261 434 38 461 434	56 912 239 088
6 - Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000		145 000 145 000 145 000 145 000	
7 - Dépenses d'opérations financières	3 000 000		3 000 000	
Totaux	1 754 488 198 1 483 801 288 1 498 233 453 1 526 986 011	353 912 476 088 569 483 569 483	1 754 488 198 1 483 801 288 1 498 233 453 1 522 986 011	353 912 476 088 569 483 569 483

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
2 – Dépenses de personnel	1 214 064 670 1 282 000 727		1 214 064 670 1 282 000 727	
21 – Rémunérations d'activité	840 892 606 888 579 402		840 892 606 888 579 402	
22 – Cotisations et contributions sociales	362 553 803 381 379 925		362 553 803 381 379 925	
23 – Prestations sociales et allocations diverses	10 618 261 12 041 400		10 618 261 12 041 400	
3 – Dépenses de fonctionnement	135 468 370 142 131 245	297 000 237 000	135 468 370 142 131 245	297 000 237 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	41 468 370 47 311 245	297 000 237 000	41 468 370 47 311 245	297 000 237 000
32 – Subventions pour charges de service public	94 000 000 94 820 000		94 000 000 94 820 000	
4 – Charges de la dette de l'État	370 252 622 21 748 831		370 252 622 21 748 831	
41 – Intérêt de la dette financière négociable	22 274 238 21 748 831		22 274 238 21 748 831	
43 – Charges financières diverses	347 978 384		347 978 384	
5 – Dépenses d'investissement	31 557 536 37 775 485	56 912 239 088	31 557 536 37 775 485	56 912 239 088
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	370 000 370 000		370 000 370 000	
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	31 187 536 34 405 485	56 912 239 088	31 187 536 34 405 485	56 912 239 088
53 – Subventions pour charges d'investissement	3 000 000		3 000 000	
6 – Dépenses d'intervention	145 000 145 000		145 000 145 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	145 000 145 000		145 000 145 000	
7 – Dépenses d'opérations financières	3 000 000		3 000 000	
72 – Dotations en fonds propres	3 000 000		3 000 000	
Totaux	1 754 488 198 1 483 801 288	353 912 476 088	1 754 488 198 1 483 801 288	353 912 476 088

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Ressources humaines et management	1 282 000 727	15 107 281	1 297 108 008	1 282 000 727	15 107 281	1 297 108 008
02 – Logistique	0	67 124 449	67 124 449	0	67 124 449	67 124 449
03 – Affaires financières	0	21 748 831	21 748 831	0	21 748 831	21 748 831
04 – Formation aéronautique	0	97 820 000	97 820 000	0	97 820 000	97 820 000
Total	1 282 000 727	201 800 561	1 483 801 288	1 282 000 727	201 800 561	1 483 801 288

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

MESURES DE PÉRIMÈTRE

	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Mesures entrantes							
Mesures sortantes							
Mesures de périmètre relatives aux prélèvements sur recettes - Suite LOLF - sortie du remboursement de l'emprunt BACEA du périmètre budgétaire				-347 978 384	-347 978 384	-347 978 384	-347 978 384

Une mesure de périmètre de -347 978 384 € en AE=CP est prévue et correspond au remboursement de l'emprunt, qui, en application de la loi organique n° 2021-1836 du 28 décembre 2021 relative à la modernisation de la gestion des finances publiques, n'est plus comptabilisé comme une dépense budgétaire.

EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

EMPLOIS RÉMUNÉRÉS PAR LE PROGRAMME

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Plafond autorisé pour 2022	Effet des mesures de périmètre pour 2023	Effet des mesures de transfert pour 2023	Effet des corrections techniques pour 2023	Impact des schémas d'emplois pour 2023	dont extension en année pleine des schémas d'emplois 2022 sur 2023	dont impact des schémas d'emplois 2023 sur 2023	Plafond demandé pour 2023
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = 6-1-2-3-4			(6)
1200 - Administratifs et cadres	2 754,00	0,00	0,00	-2,27	+4,27	-4,45	+8,72	2 756,00
1201 - Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	3 969,00	0,00	0,00	-0,33	-14,67	-23,00	+8,33	3 954,00
1202 - Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 103,00	0,00	0,00	-0,27	-5,73	+3,04	-8,77	3 097,00
1203 - Ouvriers et personnels navigants	625,00	0,00	0,00	+0,25	-11,25	-6,00	-5,25	614,00
Total	10 451,00	0,00	0,00	-2,62	-27,38	-30,41	+3,03	10 421,00

Le plafond d'emplois pour 2023 s'élève à 10 421 ETPT.

Il prend en compte :

- la mise en œuvre d'un schéma d'emplois 2023 prévoyant une stabilisation des effectifs ;
- l'effet d'extension en année pleine du schéma d'emplois 2022 sur 2023 de -30 ETPT.

ÉVOLUTION DES EMPLOIS

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	dont départs en retraite	Mois moyen des sorties	Entrées prévues	dont primo recrutements	Mois moyen des entrées	Schéma d'emplois
Administratifs et cadres	87,00	65,00	6,80	92,00	50,00	6,00	+5,00
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	85,00	78,00	6,60	92,00	87,00	6,00	+7,00
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	125,00	113,00	6,40	122,00	116,00	7,10	-3,00
Ouvriers et personnels navigants	21,00	18,00	6,00	12,00	2,00	6,00	-9,00
Total	318,00	274,00		318,00	255,00		0,00

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

(en ETPT)

Service	LFI 2022	PLF 2023	dont mesures de transfert	dont mesures de périmètre	dont corrections techniques	Impact des schémas d'emplois pour 2023	dont extension en année pleine du schéma d'emplois 2022 sur 2023	dont impact du schéma d'emplois 2023 sur 2023
Administration centrale	10 451,00	10 421,00	0,00	0,00	-2,62	-27,38	-30,41	+3,03
Total	10 451,00	10 421,00	0,00	0,00	-2,62	-27,38	-30,41	+3,03

(en ETP)

Service	Schéma d'emplois	ETP au 31/12/2023
Administration centrale	0,00	0,00
Total	0,00	0,00

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Action / Sous-action	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 421,00
02 – Logistique	0,00
03 – Affaires financières	0,00
04 – Formation aéronautique	0,00
Total	10 421,00

RECENSEMENT DU NOMBRE D'APPRENTIS

Nombre d'apprentis pour l'année scolaire 2022-2023	Dépenses de titre 2 Coût total chargé (en M€)	Dépenses hors titre 2 Coût total (en M€)
60,00	0,96	0,16

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR CATÉGORIE ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS

Catégorie	LFI 2022	PLF 2023
Rémunération d'activité	840 892 606	888 579 402
Cotisations et contributions sociales	362 553 803	381 379 925
Contributions d'équilibre au CAS Pensions :	282 213 736	293 780 346
– Civils (y.c. ATI)	264 700 875	274 851 406
– Militaires		
– Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre au FSPOEIE)	17 512 861	18 928 940
– Autres (Cultes et subvention exceptionnelle au CAS Pensions)		

Catégorie	LFI 2022	PLF 2023
Cotisation employeur au FSPOEIE		
Autres cotisations	80 340 067	87 599 579
Prestations sociales et allocations diverses	10 618 261	12 041 400
Total en titre 2	1 214 064 670	1 282 000 727
Total en titre 2 hors CAS Pensions	931 850 934	988 220 381
<i>FDC et ADP prévus en titre 2</i>		

Le montant du compte d'affectation spéciale au titre des pensions (CAS pensions) s'élève à 293,8 M€. Il est en augmentation de +11,6 M€ par rapport à la LFI 2022. Il comprend :

- le montant de cotisation employeur au titre du CAS de la pension civile et de l'allocation temporaire d'invalidité pour un montant de 274,9 M€. Si le taux applicable n'a pas progressé par rapport à 2022 (74,6 %), l'assiette s'est élargie du fait de la revalorisation de la valeur du point d'indice de 3,5 % ;
- la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État (FSPCEIE) pour un montant de 18,9 M€, en hausse de 1,4 M€ par rapport à 2022.

Le montant prévisionnel pour 2023 des versements au titre de l'allocation d'aide au retour à l'emploi (ARE) s'élève à 0,52 M€, pour environ soixante bénéficiaires.

ÉLÉMENTS SALARIAUX

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
Socle Exécution 2022 retraitée	941,10
Prévision Exécution 2022 hors CAS Pensions	943,90
Impact des mesures de transfert et de périmètre 2022–2023	0,00
Débasage de dépenses au profil atypique :	-2,80
– GIPA	-0,11
– Indemnisation des jours de CET	-0,69
– Mesures de restructurations	-2,00
– Autres	0,00
Impact du schéma d'emplois	-0,43
EAP schéma d'emplois 2022	-0,71
Schéma d'emplois 2023	0,28
Mesures catégorielles	32,00
Mesures générales	8,74
Rebasage de la GIPA	0,11
Variation du point de la fonction publique	8,63
Mesures bas salaires	0,00
GVT solde	4,62
GVT positif	20,68
GVT négatif	-16,06
Rebasage de dépenses au profil atypique – hors GIPA	1,40
Indemnisation des jours de CET	0,80
Mesures de restructurations	0,60
Autres	0,00
Autres variations des dépenses de personnel	0,80
Prestations sociales et allocations diverses - catégorie 23	0,80
Autres	0,00
Total	988,22

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

La prévision 2023 des dépenses de personnels hors CAS pensions s'élève à **988 220 381 €**.

Ce montant prend en compte notamment :

- **le socle d'exécution 2022 retraité** de 943 M€, fondé sur la prévision d'exécution 2022 hors CAS pensions et des dépenses « débasées » (-2,8 M€). Ces dépenses « débasées » correspondent :
 - à des dépenses de GIPA pour 0,11 M€ ;
 - à des dépenses d'indemnisation des jours CET pour 0,69 M€ ;
 - à des mesures de restructurations pour 2 M€ ;
- **le schéma d'emplois arbitré à 0 ETP**, dont l'impact budgétaire s'élève à 0,28 M€ auxquels il faut ajouter l'impact de l'extension en année pleine du schéma d'emplois 2022 sur 2023 pour -0,71 M€. Au total l'impact budgétaire des schémas d'emplois est de -0,43 M€ ;
- **une enveloppe de 32 M€ de mesures catégorielles**
- **des mesures générales** à hauteur de 8,7 M€ :
 - 8,6 M€ au titre de l'effet d'extension en année pleine de la revalorisation de 3,5 % des rémunérations indiciaires de la fonction publique ;
 - 0,1 M€ au titre de l'indemnité dite de garantie individuelle de pouvoir d'achat (Décret n° 2008-539 du 6 juin 2008) au bénéfice d'une centaine d'agents.
- **le GVT solde** de 4,6 M€ comprenant :
 - Un GVT négatif de -16 M€ correspondant à l'écart de rémunération entre les agents sortants et les agents entrants (effet noria). Rapporté à la masse salariale totale hors CAS « Pensions », le GVT négatif représente 1,7 % ;
 - Un GVT positif de 20,7 M€, soit 2,1 % de la masse salariale hors CAS « pensions », composé du GVT indiciaire et du GVT indemnitaire.
- **Le rebasage de dépenses au profil atypique** pour 1,4 M€ correspondant à :
 - 0,6 M€ de mesures de restructuration au titre des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme de modernisation des fonctions support en outre-mer à compter du 1^{er} janvier 2023 ;
 - 0,8 M€ dédiés à l'indemnisation des jours de CET.
- **Des autres variations** à hauteur de 0,8 M€ correspondant à des variations de prestations sociales.

COÛTS ENTRÉE-SORTIE

Catégorie d'emplois	Coût moyen chargé HCAS			dont rémunérations d'activité		
	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie
Administratifs et cadres	55 727	71 908	68 427	47 034	63 090	60 117
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	38 834	105 424	107 993	34 297	99 442	101 059
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	34 773	77 805	86 673	30 354	71 128	78 254
Ouvriers et personnels navigants	41 095	59 411	55 466	35 720	49 784	47 184

Selon la méthode utilisée en programmation budgétaire, les coûts prévisionnels correspondent aux coûts réels constatés en année pleine (2021) par catégorie d'emplois.

La catégorie « Administratifs et cadres » est hétéroclite et comprend notamment les corps suivants : IPEF, IEEAC, attachés, assistants, adjoints, contractuels.

MESURES CATÉGORIELLES

Catégorie ou intitulé de la mesure	ETP concernés	Catégories	Corps	Date d'entrée en vigueur de la mesure	Nombre de mois d'incidence sur 2023	Coût	Coût en année pleine
Mesures indemnitaires						32 000 000	32 000 000
Mesures statutaires et indemnitaires d'accompagnement de la démarche de négociation collective	10 421	toutes catégories	Tous corps	01-2023	12	32 000 000	32 000 000
Total						32 000 000	32 000 000

La DGAC va s'engager avec les représentants du personnel dans une négociation collective afin de mettre en œuvre des mesures d'amélioration de sa performance pour accompagner la reprise du transport aérien, et ses innovations, dans les meilleures conditions (notamment en termes de sécurité, d'environnement, de capacité, de connectivité, de sûreté et de conditions économiques) conformément aux règlements européens et aux engagements pluriannuels. Des réformes statutaires et indemnitaires viendront accompagner cette démarche.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévission de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévission de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
26 984 150	0	524 064 716	530 307 755	29 682 565

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
29 682 565	8 721 945 476 088	8 854 103	6 698 033	4 932 396
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
201 800 561 476 088	193 078 616 0	4 806 400	2 551 516	1 840 117
Totaux	202 276 649	13 660 503	9 249 549	6 772 513

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
95,45 %	2,38 %	1,26 %	0,91 %

Justification par action

ACTION (87,4 %)

01 – Ressources humaines et management

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	1 282 000 727	15 107 281	1 297 108 008	137 000
Crédits de paiement	1 282 000 727	15 107 281	1 297 108 008	137 000

- **Dépenses de fonctionnement (31) : 14 737 281 € (12 506 000 € en 2022)**

Les crédits de fonctionnement de cette action financent les politiques de formation (1 687 281 €), de management (1 410 000 €), d'action sociale (8 765 000 €), de communication (855 000 €), de gestion des ressources humaines (1 495 000 €) ainsi que des dépenses juridiques (895 000 €).

Explication de l'augmentation de 2 231 281 € :

En 2023, une augmentation de l'enveloppe de formation et de gestion des ressources humaines (+2 101 281 €) est nécessaire pour la poursuite de la modernisation de la fonction financière et de la fonction ressources humaines engagée en 2022 à la DGAC. Cette évolution prend également en compte la prime interministérielle repas de +130 000 €.

- **Dépenses d'investissement (51) : 370 000 € (370 000 € en 2022)**

Reconduite, la politique d'investissement socio-culturel et sportif portée par le service d'action sociale de la DGAC n'évolue pas en 2023.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de personnel	1 282 000 727	1 282 000 727
Rémunérations d'activité	888 579 402	888 579 402
Cotisations et contributions sociales	381 379 925	381 379 925
Prestations sociales et allocations diverses	12 041 400	12 041 400
Dépenses de fonctionnement	14 737 281	14 737 281
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	14 737 281	14 737 281
Dépenses d'investissement	370 000	370 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	370 000	370 000
Total	1 297 108 008	1 297 108 008

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

ACTION (4,5 %)**02 – Logistique**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	67 124 449	67 124 449	339 088
Crédits de paiement	0	67 124 449	67 124 449	339 088

L'action 02 « logistique » regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement du siège de la DGAC, des 8 services interrégionaux (SIR), de la direction du numérique (DNUM) et du service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA). Cette action participe également à l'activité du service national ingénierie aéroportuaire (SNIA) et des services ultramarins.

En 2023, cette action est programmée à hauteur de 67 124 449 € en AE et en CP, soit une augmentation de 7 119 543 € par rapport à 2022. Cette augmentation tient compte du transfert vers l'action 2 des dépenses d'intervention d'un montant de 145 000 €, inscrites au projet de loi de finances pour 2022 dans l'action 1.

1. Dépenses de fonctionnement (31) : 32 573 964 € (28 962 370 € en 2022)

Les dépenses de fonctionnement augmentent de 3 611 594 € entre 2022 et 2023.

a. Administration centrale : 18 618 964 € (12 059 870 € en 2022)

Ces dépenses concernent le soutien logistique des services (services centraux de la DGAC, secrétariat général, SIR et SGTA). Il s'agit principalement de dépenses d'achats, de locations, de maintenance des matériels et des bâtiments, du gardiennage, du nettoyage des locaux, d'assurance et de frais de déplacement. L'administration centrale finance également la modernisation de la fonction financière et de la fonction ressources humaines (MFS) ainsi que le guichet fiscal unique (SGTA).

Explication de l'augmentation T3 (6 559 094 €) :

L'augmentation des dépenses de fonctionnement de l'administration centrale (+6 559 094 €) est justifiée par :

- l'externalisation du support informatique (1 500 000 €) et du support logistique (3 000 000 €) à la suite de la nouvelle organisation MFS ainsi qu'aux départs simultanés à la retraite d'ouvriers d'état (corps DGAC en voie d'extinction) ;
- la migration SAP S/4 HANA du système d'information financier (SIF) de la DGAC (1 000 000 €) ;
- la reprise de l'activité après le COVID avec notamment une augmentation des déplacements professionnels et la mise en place de budgets propres pour chacun des SIR (1 059 094 €). Il n'y a pas eu de mesure de périmètre entre les trois programmes de la mission, le P613 finançant l'intégralité de la modernisation des fonctions supports (MFS).

b. DNUM : 5 712 000 € (8 223 500 € en 2022)

La DNUM définit et met en œuvre la stratégie d'évolution et d'exploitation du système d'information de gestion et pilotage de l'aviation civile (dénommé le SI-GP). Elle supervise le pilotage de l'ensemble des projets visant au développement, à l'évolution et à l'exploitation des services fournis par le SI-GP, dans le respect des règles de sécurité des systèmes d'information et de développement durable.

Explication de la diminution T3 (-2 511 500 €) :

Le budget de fonctionnement de la DNUM diminue en 2023 (-2 511 500 €) car les missions de support informatique de premier niveau et de support logistique d'entretien de bâtiment sont désormais assurées par les SIR.

c. SNIA : 5 040 000 € (6 070 000 € en 2022)

Le SNIA, service à compétence nationale de la DGAC implanté sur plus de 36 sites géographiques différents en métropole et quatre sites en outre-mer, a deux grandes missions : l'ingénierie spécialisée dans le domaine aéroportuaire et la gestion du patrimoine immobilier de la DGAC.

Explication de la diminution T3 (-1 030 000 €) :

Le budget de fonctionnement du SNIA diminue en 2023 (-1 030 000 €) car les missions de support informatique de premier niveau et de support logistique d'entretien de bâtiment sont désormais assurées par les SIR.

d. Services ultra marins : 3 203 000 € (2 173 000 € en 2022)

Les crédits de fonctionnement outre-mer se répartissent ainsi :

- Service d'aviation civile de Polynésie Française : 1 133 000 €
- Direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie : 1 830 000 €
- Service de l'aviation civile de Saint-pierre et Miquelon : 240 000 €

Explication de l'augmentation T3 (1 030 000 €) :

L'augmentation des crédits de fonctionnement (1 030 000 €) s'explique par les rénovations des logements de service ainsi que par le renouvellement du parc automobile.

2. Dépenses d'investissement (52) : 34 405 485 € (31 187 536 € en 2022)**a. DNUM : 21 488 000 € (23 237 536 € en 2022)**

Les projets d'investissement d'envergure portés par la DNUM en 2023 concernent :

- la mise en conformité de l'application air@ble (gestion des taxes aéronautiques) à la suite de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services (1 800 000 €) ;
- la mise en conformité du datacenter par rapport à la politique des systèmes de sécurité informatique (SSI) de la DGAC (500 000 €) ;
- la modernisation des infrastructures cuivre du bâtiment du siège « Farman » afin de permettre de nouvelles technologies (ex : « Telephony over Internet Protocol » ou ToIP) et fiabiliser la connexion des postes utilisateurs au regard de l'obsolescence des technologies existantes (1 000 000 €) ;
- la bascule de la téléphonie « traditionnelle » vers une solution de téléphonie IP (téléphonie par internet), la ToIP (1 000 000 €).

b. SNIA : 12 917 485 € (6 350 000 € en 2022)

L'augmentation des dépenses d'investissement du SNIA (+6 567 485 €) est justifiée par :

- la transformation/professionnalisation de 73 gendarmes adjoints volontaires (GAV) en emplois de sous-officiers (SOG) employés dans les pelotons de surveillance et d'intervention (PSIG) de la DGAC (26 à Roissy, 18 à Orly, 8 à Lyon, 7 à Nice, 7 à Marseille, 7 à Toulouse) conduit à une augmentation récurrente des dépenses de casernement (logement CNAS et locaux de service) estimée à 750 000 € ;
- les travaux de la toiture du siège de la DGAC (bâtiment Farman) estimés à 2 400 000 € ;
- les travaux de la toiture du bâtiment de la DNUM estimés à 517 485 € pour 2023 ;
- la mise en place de mesures de protection du bâtiment Farman face au risque de crue estimée à 500 000 € en 2023 ;
- la relocalisation de la brigade de la gendarmerie du transport aérien (BGTA) de Rennes estimée à 500 000 € ;
- la rénovation énergétique des façades de la BGTA de Marignane estimée à 500 000 € en 2023 ;
- la rénovation de la résidence GTA de Saint-Bonnet de Mûre estimée à 1 400 000 € en 2023.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

3. Dépenses d'intervention (64) : 145 000 € (145 000 € en 2022)

Les dépenses d'intervention portées par le cabinet du directeur général de l'Aviation civile restent stables en 2023.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	32 573 964	32 573 964
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	32 573 964	32 573 964
Dépenses d'investissement	34 405 485	34 405 485
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	34 405 485	34 405 485
Dépenses d'intervention	145 000	145 000
Transferts aux autres collectivités	145 000	145 000
Total	67 124 449	67 124 449

ACTION (1,5 %)**03 – Affaires financières**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	21 748 831	21 748 831	0
Crédits de paiement	0	21 748 831	21 748 831	0

L'équilibre du BACEA est fortement affecté par la crise sanitaire et ses conséquences. En effet, la chute du trafic aérien et les mesures de soutien aux compagnies aériennes portant sur le report de paiement de certaines taxes et redevances aéronautiques échues en 2021 ont un impact important sur les recettes du budget annexe contrôle et exploitation aérien. La hausse des crédits demandée s'explique donc par le recours à l'emprunt important consenti en 2020 et en 2021.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Charges de la dette de l'État	21 748 831	21 748 831
Intérêt de la dette financière négociable	21 748 831	21 748 831
Charges financières diverses		
Total	21 748 831	21 748 831

ACTION (6,6 %)**04 – Formation aéronautique**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	97 820 000	97 820 000	0
Crédits de paiement	0	97 820 000	97 820 000	0

Le budget annuel avant crise (2019) dépassait 130 M€, dont 95 M€ de subvention (91 M€ de subvention pour charges de service public, 4 M€ pour les investissements). Les ressources propres, qui représentaient plus de 25 % du budget, se sont effondrées avec la crise (-40 % en 2020 par rapport à 2019), nécessitant une subvention exceptionnelle de 12 M€ en 2020.

La subvention versée à l'ENAC s'établira en 2023 à 97,8 M€, en hausse de +0,8 M€ par rapport à 2022 pour prendre en compte la revalorisation du point d'indice décidée par le Gouvernement dans le cadre de la Conférence salariale du 28 juin 2022.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	94 820 000	94 820 000
Subventions pour charges de service public	94 820 000	94 820 000
Dépenses d'investissement	3 000 000	3 000 000
Subventions pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000
Dépenses d'opérations financières		
Dotations en fonds propres		
Total	97 820 000	97 820 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Justification au premier euro

Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État**RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS**

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile (P613)	97 000 000	97 000 000	97 820 000	97 820 000
Subventions pour charges de service public	94 000 000	94 000 000	94 820 000	94 820 000
Dotations en fonds propres	3 000 000	3 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	0	0	3 000 000	3 000 000
Total	97 000 000	97 000 000	97 820 000	97 820 000
Total des subventions pour charges de service public	94 000 000	94 000 000	94 820 000	94 820 000
Total des dotations en fonds propres	3 000 000	3 000 000	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	3 000 000	3 000 000

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE**EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT**

Intitulé de l'opérateur	LFI 2022				PLF 2023			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile			795	140			791	140
Total ETPT			795	140			791	140

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

SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	795
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	
Impact du schéma d'emplois 2023	-4
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2023	791
Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP	-4

Opérateurs

Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2023. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2022 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2022 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2022 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile

Missions

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

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

Les programmes de formation qui en découlent sont très variés dans leurs niveaux et leurs contenus et couvrent un large spectre de l'enseignement supérieur, certains recrutant au niveau du baccalauréat, d'autres jusqu'à Bac+5. L'ENAC offre ainsi une vingtaine de cycles de formation, allant des ingénieurs ENAC (environ 150 par an), des Master of Science (MsC), des Mastères Spécialisés (Transport aérien, Sécurité, Management aéroportuaire, etc.), des formations pilotes de ligne et techniciens supérieurs de l'aviation, en passant par les ingénieurs contrôleurs de la navigation aérienne ou les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne qui ont un grade de Master. Cette diversité de formation fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi-totalité des métiers du transport aérien et qui accompagne l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. Enfin, en complément obligatoire à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC développe ses activités de recherche.

La crise sanitaire a toutefois fortement affecté l'activité de l'ENAC qui adapte ses formations aux nouveaux besoins de ses étudiants et des acteurs du transport aérien mais intègre également dans ses activités (enseignement, recherche) tous les enjeux liés au développement durable et à la décarbonation de l'aviation.

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

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

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

- Axe 4 : Améliorer le rayonnement et la visibilité de l'ENAC ;
 Axe 5 : Améliorer le niveau de satisfaction des clients des formations ;
 Axe 6 : Poursuivre la politique d'ouverture vers la société et d'engagement ;
 Axe 7 : Améliorer l'efficacité de l'ENAC.

Il est le pivot de la définition de la stratégie post-Covid avec les deux enjeux majeurs que sont, d'une part, la numérisation des enseignements et plus généralement la digitalisation du fonctionnement de l'ENAC et, d'autre part, l'intégration dans les formations de contenus visant à s'adapter à la nouvelle donne du secteur aéronautique. En particulier, il faut former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre et d'une aviation « décarbonée ».

Perspectives 2023

Après 3 années fortement marquées par la crise sanitaire, l'activité de l'ENAC en 2023 devrait être marquée par une reprise progressive de l'ensemble de ses activités, notamment sur ressources propres, entamées dès 2022 même si le niveau d'activité devrait encore être inférieur au niveau avant crise. En effet, l'absence de nouvelles entrées en formations cadets sur 2020 et 2021 pénalisent sur plusieurs années les ressources propres même si les perspectives sont favorables avec de nouveaux contrats prévoyant l'entrée d'élèves sur la fin de l'année 2022 et 2023.

Participation de l'opérateur au plan de relance

L'ENAC a soumis un certain nombre de projets de rénovation énergétique de ses bâtiments et obtenu en 2021, 11 M€ de financement dans le cadre du plan de relance pour la rénovation énergétique des bâtiments de l'État.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P613 Soutien aux prestations de l'aviation civile	97 000	97 000	97 820	97 820
Subvention pour charges de service public	94 000	94 000	94 820	94 820
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	3 000	3 000	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	3 000	3 000
Total	97 000	97 000	97 820	97 820

En 2022, l'ENAC a, en plus de la dotation issue du programme 613, été bénéficiaire de crédits de la mission « Plan de relance », inscrits à son budget initial.

La subvention pour charges de services public (SCSP) progresse de +0,8 M€ par rapport à 2022 et prend en compte la revalorisation du point d'indice décidée par le Gouvernement dans le cadre de la Conférence salariale du 28 juin 2022.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° 613 | Opérateurs

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2022 (1)	PLF 2023
Emplois rémunérés par l'opérateur :	935	931
– sous plafond	795	791
– hors plafond	140	140
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Le plafond d'emplois s'établit à 791 ETPT dans le PLF pour 2023, compte-tenu d'un schéma d'emplois de -4 ETP.

Le nombre d'emplois inscrits hors plafond est mentionné à titre indicatif. Il devra être validé par le Conseil d'Administration de l'établissement, sur la base de nouveaux contrats, en particulier dans le secteur de la recherche, qui garantissent un financement de ces nouveaux ETPT par des contributeurs extérieurs (notamment la Commission européenne).

PROGRAMME 612 **Navigation aérienne**

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Florian GUILLERMET

Directeur des services de navigation aérienne

Responsable du programme n° 612 : Navigation aérienne

Le programme 612 Navigation aérienne regroupe les activités de la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA), laquelle constitue un service à compétence nationale. La DSNA gère l'un des espaces aériens les plus vastes d'Europe avec environ 1.000.000 km² et est en volume d'activité le premier opérateur européen. La DSNA contribue à l'attractivité économique et touristique de la France et rend des services essentiels à la connectivité des territoires.

La DSNA emploie près de 7 400 personnes sur l'ensemble de ses sites, dont 4 800 contrôleurs aériens en opérations (de statuts ICNA ou TSEEAC) et 1 300 personnels en charge de la maintenance (de statut IESSA).

Elle est constituée d'une direction de la stratégie et des ressources, d'une direction de la technique et de l'innovation, d'une direction de la sécurité et d'une direction des opérations.

En particulier, la direction des opérations regroupe en métropole :

- 5 centres de contrôle en-route de la navigation aérienne (CRNA) situés respectivement à Marseille, Bordeaux, Brest, Paris et Reims ;
- 9 services de la navigation aérienne (SNA) régionaux en charge du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome localisés respectivement à Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Paris, Strasbourg et Toulouse et qui assurent le contrôle sur 72 aéroports en métropole, dont Paris-Charles-de-Gaulle (troisième aéroport européen) et Paris-Orly ;
- le service de l'information aéronautique (SIA), le centre d'exploitation des systèmes de navigation aérienne centraux (CESNAC).

Pour les Outre-mer, la DSNA s'appuie sur une organisation territoriale constituée de SNA pour les Antilles-Guyane (organismes de Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Cayenne), l'océan Indien (organismes de Saint-Denis-de-la-Réunion et Dzaoudzi) et Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que sur des conventions d'assistance aux services d'État ou directions de l'aviation civile de Polynésie française, de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna, dont les investissements sont soutenus par la DSNA pour ce qui concerne la navigation aérienne internationale.

La DSNA perçoit des redevances de route et pour services terminaux de la part des utilisateurs de l'espace aérien, hormis pour certaines catégories de vols qui sont exonérés (vols d'État dont vols militaires, aviation légère, terrains contrôlés non assujettis). Ces redevances financent les coûts engagés par la DSNA, hormis pour les vols exonérés.

Les orientations proposées ci-après pour la DSNA s'inscrivent en toute cohérence avec le plan de performance RP3 soumis, conformément à la réglementation européenne, à la Commission européenne qui s'assure en particulier de l'adéquation entre la performance souhaitée du service rendu par la DSNA, la performance attendue, les coûts engagés, et leur soutenabilité grâce aux recettes des redevances de route et pour services terminaux, dont les tarifs sont également fixés conformément à la réglementation européenne.

- **Objectifs stratégiques de la DSNA pour 2023**

Dans un contexte de profonde mutation pour le secteur aérien, affaibli par la crise sanitaire et qui prépare sa reprise en relevant le défi incontournable de la transition écologique, la DSNA se fixe un cap clair et ambitieux pour apporter des réponses adaptées aux enjeux budgétaires et de performance.

Pour y parvenir, le plan stratégique de la DSNA à horizon 2030, en cours d'élaboration, entend préciser l'ambition et les grands axes de transformation de la DSNA et les décline en plans d'actions qui vont être porteurs d'effets dès 2023. Les axes de transformation de la DSNA sont décrits ci-après.

1. Gagner en performance opérationnelle et en résilience

La performance opérationnelle et la résilience du service de contrôle aérien sont essentielles à l'ensemble des clients et usagers de la DSNA, à l'attractivité de la France et à la connectivité des territoires. Une performance et une résilience insuffisantes de la DSNA ont en effet pour conséquences des retards des avions, des perturbations des programmes de vol des compagnies aériennes pouvant aboutir à des annulations, des allongements des trajectoires des avions avec un impact sur l'environnement, voire à des trajectoires évitant le ciel français, et donc des redevances perdues pour la DSNA.

La DSNA a été à l'origine en 2020 de plus de la moitié des retards provoqués par les services de contrôle européen. La DSNA souhaite donc au travers de cet axe de transformation améliorer sa performance opérationnelle et sa résilience et revenir au niveau de ses homologues en la matière.

Un effort singulier est porté, dès 2023, sur plusieurs chantiers de transformation :

- Poursuivre les efforts en matière de gestion pré-tactique des flux de trafic, en coordination avec l'ensemble des acteurs du transport aérien (aéroports, compagnies aériennes) au travers de process communs dits « CDM » (*collaborative decision making*) ;
- Poursuivre l'évolution du cadre de travail pour gagner en flexibilité et en résilience RH ;
- Accroître notre résilience en renforçant la sécurité, en particulier cyber ;
- Proposer et partager un suivi précis de la performance en temps réel.

Cela implique en particulier :

- Le maintien du niveau de sécurité des opérations dans un contexte marqué par une signature du trafic très fluctuante au cours de la semaine et de la journée, avec une priorité forte portée sur la prévention des incursions de piste ;
- L'augmentation de l'offre de contrôle dans les cinq centres en route de la navigation aérienne, pour répondre à cette évolution du trafic et aux transitions sur le système 4Flight, en recherchant de nouvelles formes d'organisation des services de contrôle aérien permettant d'adapter l'offre à la charge de trafic attendue, dans un contexte de phénomène accru de pointe et d'hyper pointe ;
- La poursuite du déploiement d'outils de protection des systèmes d'information de la DSNA, en coopération étroite avec l'ANSSI, et le renforcement du cadre de sécurité des systèmes d'informations nécessaire à l'exécution des missions essentielles de la DSNA, alors que la menace cyber se fait de plus en plus pressante sur les prestataires de navigation aérienne.

2. Moderniser les technologies afin de gagner en capacité et en efficacité

Pour rendre le service de contrôle aérien, la DSNA s'appuie sur une infrastructure technique dont les coûts de maintenance seront de plus en plus élevés compte tenu des contraintes réglementaires toujours plus importantes s'appliquant aux systèmes du contrôle aérien, notamment en matière de sécurité (cyber). L'infrastructure technique de la DSNA est en outre hétérogène, spécifique et vieillissante, ce qui amplifie encore le phénomène.

La DSNA souhaite donc au travers de l'axe de transformation de modernisation technologique simplifier, harmoniser et standardiser ses systèmes et infrastructures. Cette orientation est indispensable pour rationaliser les coûts, pour faciliter la gestion et l'évolution des systèmes, et pour permettre à la DSNA d'intégrer des *roadmap* industrielles ou des partenariats. Par ailleurs, la DSNA doit veiller à maîtriser et garantir l'évolutivité de son architecture pour être plus soutenable et plus réactive dans l'évolution de ses systèmes.

Les objectifs principaux en matière de modernisation des systèmes techniques en 2023 sont :

- La poursuite du déploiement de 4-FLIGHT dans une version unique pour les 5 CRNA, exploité au CRNA Est depuis avril 2022, prévu au CRNA Sud-Est d'ici la fin 2022, et qui est étendu au CRNA Nord à l'hiver 2023, et enfin aux autres CRNA d'ici l'hiver 2025-2026. Cette modernisation profonde du système de contrôle en-route est un élément clé de la capacité de la DSNA à réduire significativement les retards générés en Europe par le contrôle aérien. En effet, la numérisation des outils de contrôle, en conformité avec les feuilles de route technologiques européennes (programme SESAR), constitue un levier majeur pour améliorer la qualité de service du contrôle aérien, augmenter la capacité du contrôle et sa productivité, et favoriser une reprise « verte » avec un niveau de sécurité optimal ;
- La sécurisation des systèmes de navigation aérienne de la région parisienne en vue des JO 2024, afin d'être en mesure d'assurer le plus haut niveau de service durant cette période; en particulier, le choix a été fait de déployer sur la plate-forme d'Orly, dans le cadre du programme SYSAT, une version existante du produit iATS réalisé par l'industriel SAAB ; il s'agit d'un premier exemple concret de standardisation de nos systèmes, le système iATS étant déjà exploité sur un aéroport comme Dublin par exemple ;
- L'identification d'une architecture cible et d'une nouvelle feuille de route technologique permettant de gagner en capacité et en résilience : cette architecture doit être alignée sur les grands programmes de modernisation, en phase avec les nouvelles technologies des systèmes d'information et les enjeux cyber, et avec un objectif de réduction long terme de nos coûts de structure.

3. Adapter l'organisation et les métiers de la DSNA aux nouveaux enjeux du contrôle aérien

Face à une volatilité croissante du trafic et à un fort endettement, mais aussi des contraintes réglementaires et des attentes environnementales accrues, la DSNA doit retrouver des marges de manœuvre et une capacité d'investissement, ce qui implique d'adapter son organisation afin de gagner en flexibilité, tant en matière d'organisation que de structure de coût, et de pouvoir rendre un service cohérent avec la réalité du trafic.

Cette adaptation de l'organisation passe en particulier par :

- Une rationalisation du service rendu, à travers l'établissement de contrats de service pour adapter et standardiser le service rendu en fonction des différentes catégories de trafic ;
- La coordination des initiatives existantes en matière d'innovation pour favoriser l'émergence de projets en cohérence avec la stratégie globale ;
- L'optimisation de la gouvernance des données au sein de la DSNA.

En ce qui concerne la filière contrôle, la DSNA va connaître le départ à la retraite d'environ 1 350 ICNA entre 2028 et 2035, soit, en 8 ans, plus d'un tiers de ses effectifs ICNA. Cette pyramide des âges va avoir un effet déstructurant dans les organismes de contrôle, et il est indispensable de l'anticiper, tout en prenant en compte les gains attendus de productivité.

Pour ce qui concerne la filière technique, il s'agit de se doter des ressources et des compétences nécessaires à la modernisation technologique, dans un contexte de pyramide des âges défavorable.

Pour ce faire, l'effort est porté dès 2023 sur :

- Le développement d'un plan RH pluriannuel tout en renforçant l'attractivité et la fidélisation des personnels au sein de la DSNA ;
- L'adaptation des formations aux réalités opérationnelles, avec un objectif de diminution des temps de formation;
- L'identification des compétences nécessaires à horizon 2030 et le développement d'une capacité à capter les compétences rares et spécifiques pour faire face aux grandes mutations à venir dans le domaine du contrôle aérien ;
- Le développement d'outils d'aide au management de proximité, et une simplification de la gouvernance afin d'optimiser les processus de prise de décisions et l'accompagnement au changement.

4. Enfin, la DSNA met au cœur de ses priorités la performance environnementale

La DSNA s'est donné comme objectif d'accompagner une reprise durable du transport aérien, et s'inscrit pleinement dans l'objectif de transition écologique porté par ce secteur.

Afin d'améliorer le service rendu aux compagnies tout en permettant une gestion de la circulation aérienne plus respectueuse de l'environnement, la DSNA s'engage à :

- Déployer les outils permettant de généraliser la mise en œuvre du Free Route sur l'ensemble du territoire d'ici 2025, pour permettre aux compagnies d'optimiser leurs routes et de gagner en performance écologique ;
- Renforcer sa coopération opérationnelle avec les compagnies aériennes pour mettre en œuvre de nouvelles trajectoires plus optimisées du point de vue environnemental ;
- Proposer, concernant les trajectoires d'arrivées, des solutions visant à mettre en service des descentes continues occasionnant moins de bruit et plus économes en carburant pour les appareils, sur le modèle du projet PBN to ILS à Roissy-CDG et Orly ;
- Développer des « scénarios verts », grâce à l'introduction de plus d'agilité dans l'organisation de ses méthodes de travail, afin de maximiser les améliorations environnementales offertes aux compagnies, tout en répondant aux enjeux de capacité.

Cette ambition écologique passe enfin par la recherche de la performance énergétique de la DSNA elle-même : cette démarche s'intègre pleinement dans le dispositif « services publics écoresponsables » qui porte l'ambition d'accélérer la transition écologique des services publics dans leur fonctionnement et leurs missions. Elle inscrit par ailleurs ses efforts dans le respect des labels (CANSO, ISO 14000 en particulier).

Enfin, la réduction de sa consommation énergétique constitue pour la DSNA une priorité, étroitement liée à l'effort à porter sur la rénovation et la rationalisation de ses infrastructures.

L'ensemble de ces axes de transformation permettront à la DSNA d'être plus moderne et performante, en cohérence avec ses projets d'investissements pour 2023, et avec les objectifs et indicateurs de performance qui en découlent.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

INDICATEUR 1.1 : Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)

OBJECTIF 2 : Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

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

OBJECTIF 3 : Améliorer la ponctualité des vols

INDICATEUR 3.1 : Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC

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

INDICATEUR 4.1 : Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne

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

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

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF mission

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

La première priorité du contrôle aérien est la sécurité. Cet indicateur mesure la capacité du contrôle aérien à éviter un risque de collision. En effet, l'écoulement du trafic s'effectue en veillant à maintenir séparés les avions à une distance qui ne doit jamais être inférieure aux normes de séparation horizontale et verticale, lesquelles varient selon les espaces traversés. Lorsque la séparation entre deux avions est inférieure à 50 % de la norme applicable, l'événement dénommé « HN50 » est détecté automatiquement et fait l'objet d'une analyse *a posteriori*.

INDICATEUR mission

1.1 – Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Rapprochements inférieurs à 50% de la norme de séparation entre aéronefs pour 100 000 vols contrôlés (avec responsabilité DSNA engagée)	Nb	0,05	0,07	<=0,20	<=0,20	<=0,20	<=0,20

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC - DSNA

Mode de calcul de l'indicateur : [total annuel de HN50 x 100 000] divisé par [total annuel des vols IFR contrôlés en route]

Cet indicateur mesure la capacité du contrôle aérien civil à maintenir la séparation des vols qu'il contrôle lors des phases « En-route » (vols en phase de croisière en dehors des zones proches des aéroports). Il comptabilise le nombre annuel de cas où les distances de séparation entre 2 avions avec responsabilité DSNA engagée ont été inférieures à 50 % de la norme de sécurité requise (sur la base de l'analyse *a posteriori* de ces événements de sécurité), rapporté par tranche de 100.000 vols contrôlés.

En effet, l'écoulement du trafic s'effectue en maintenant les avions séparés d'une distance égale ou supérieure aux normes de séparation horizontale ou verticale en vigueur (à l'horizontale 5 milles nautiques soit environ 9.300 mètres ou à la verticale 1 000 pieds soit environ 300 mètres, ces normes pouvant varier selon les moyens techniques utilisés). Lorsque la séparation entre deux avions est inférieure à 50 % de la norme applicable (soit environ 4 600 mètres à l'horizontale et environ 150 mètres à la verticale, L'événement enregistré automatiquement est classé « perte de séparation inférieure à 50 % » et fait systématiquement l'objet d'une analyse *a posteriori*.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible de 0,20 rapprochements HN50 ayant engagé la responsabilité de la DSNA correspond à un maximum de 6 événements annuels. Cette cible n'ayant pas été ajustée de manière transitoire en lien avec la chute du trafic du fait de la crise sanitaire, elle retrouve toute sa pertinence en phase de reprise du trafic. Dans l'attente d'une visibilité suffisante sur la sortie de crise, il avait en effet été proposé de maintenir la cible à 0,20 jusqu'en 2024. Le très faible niveau de trafic actuel, et l'incertitude sur la reprise, avait rendu en effet cet indicateur très sensible à de petites variations du nombre d'événements concernés.

Parmi les principaux leviers d'amélioration de la performance de sécurité, les évolutions technologiques au sol et à bord qui ont permis de réduire encore certaines normes de séparation peuvent être citées. Ainsi, le déploiement récent du *data link* (système de communication numérique sol-bord pour suppléer la communication radio entre pilotes et contrôleurs) et la mise en œuvre du nouveau système de contrôle 4-FLIGHT en 2022 aux CRNA de Reims et d'Aix-en-Provence apporteront des avancées significatives pour sécuriser le contrôle aérien tout en développant sa capacité. En outre, pour préserver la sécurité des vols en toutes circonstances, la DSNA mène des actions régulières auprès des contrôleurs sur la base de retours d'expérience et de formations continues.

OBJECTIF

2 – Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols	%	3,01	3,02	2,83	2,83	2,83	Non déterminé

Précisions méthodologiques

Source : Cibles Environnement KEA France - Plan de performance Fabec RP3 p.132 – Réalisé FABEC Performance report environnement 2021 site du Fabec.

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les cibles qui avaient été indiquées dans le PAP 2021 correspondaient à la proposition de la France dans le cadre du Fabec pour les cibles du plan de performance initial 2020-2024 (RP3). Ces cibles ont été renégociées pour prendre en compte les conséquences de la crise sanitaire. Les cibles d'efficacité horizontale mises à jour ci-dessus pour 2021 à 2024 sont celles prévues du projet de plan de performance RP3 révisé déposé en novembre 2021. Celui-ci est en cours d'approbation par la Commission européenne.

Parmi les principaux leviers pour améliorer l'efficacité horizontale des vols, le déploiement en cours de 4-FLIGHT permet aux contrôleurs aériens de mieux visualiser les trajectoires d'avions pour les optimiser, permettant des réductions sur les durées de vol, les consommations de carburant et les émissions de CO₂. D'autres actions sont en cours à la DSNA, tel l'allègement des restrictions récemment mises en place sur les routes aériennes (RAD) pour relier notamment les grands aéroports par des routes directes permanentes permettant de planifier des itinéraires plus courts et de réduire l'emport carburant.

La mise en œuvre, depuis le 2 décembre 2021, du concept *Free Route* dans 50 % de l'espace aérien supérieur français au-dessus d'un certain niveau de vol devrait permettre de gagner 40 000 tonnes d'émission de CO₂ par an selon une étude du FABEC. La DSNA a par ailleurs collaboré à l'expérimentation *Fello'fly* pour faire voler en novembre

2021 deux avions en formation au-dessus de l'Atlantique de façon à ce que l'avion suiveur réduise sa consommation de 5 % sous l'effet du surcroît de portance lié à la récupération de l'énergie de sillage de l'avion de tête.

Côté formation enfin, un nouveau cursus a été mis en place à l'ENAC pour permettre aux futurs contrôleurs aériens de prendre la mesure des enjeux environnementaux et de maîtriser les nouveaux outils et procédures développés dans ce domaine. Des modules environnement et des exercices de simulation sont en outre intégrés à la formation continue des contrôleurs.

OBJECTIF

3 – Améliorer la ponctualité des vols

Le respect de la ponctualité repose principalement sur l'organisation du service opérationnel et sur le déploiement de nouveaux outils pour accueillir davantage d'avions dans l'espace aérien national. Il doit être concilié avec une sécurité optimum et le respect les objectifs environnementaux, et faire face aux divers aléas (météo, capacité de contrôle, organisation du service, mouvements sociaux) qui perturbent la fluidité de la navigation aérienne.

INDICATEUR

3.1 – Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage de vols retardés pour cause ATC	%	10	6	<12	<12	<12	<12
Retard ATC moyen par vol contrôlé	minutes	0,7	0,5	<1	<1	<1	<1

Précisions méthodologiques

Pourcentage de vols retardés pour cause ATC :

Source des données : observatoire des transports aériens (publication DGAC – site développement durable)

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

Retard ATC moyen par vol contrôlé :

Source des données : Eurocontrol

Mode de calcul de l'indicateur : [temps cumulé des retards générés par les services de contrôle aérien français (En-route et aéroport)] divisé par [Nombre total de vols contrôlés]

JUSTIFICATION DES CIBLES

- **Pourcentage de vols retardés pour cause ATC (Air Traffic Control)**

Cet indicateur mesure la part des retards aériens attribués à la navigation aérienne parmi les autres causes de retard aérien.

Le résultat 2021 est de 6 % des retards imputables à la DSNA parmi les autres causes de retard (aéroports, météo, passagers, sureté, etc.). Ce résultat est dû à la faible activité de la DSNA mais également à la prévalence des retards pour contrôles sanitaires dans les aéroports qui ont mécaniquement fait chuter la part des autres causes, notamment celle de la DSNA.

Le ratio des vols retardés pour cause ATC est calculé sur le périmètre de tous les vols retardés d'au moins 15 minutes au départ des principaux aéroports français par l'observatoire des retards en lien avec les compagnies aériennes.

La reprise du trafic aérien étant amorcée, il est proposé de reconduire la cible de base de <12 %.

- **Retard ATC moyen par vol contrôlée**

Cet indicateur s'applique aux retards « en-route » et « en approche ». Cette cible à 1 minute par vol en moyenne sur l'année comprend tous les retards imputables à la navigation aérienne, y compris les grèves et les événements météo. Cette cible emblématique permet de jauger très rapidement la performance de la navigation aérienne. Il est proposé de maintenir cette cible à 1 minute jusqu'en 2024.

Afin d'améliorer la fluidité de l'espace aérien et donc la ponctualité des vols, la DSNA développe notamment des outils collaboratifs connectés au gestionnaire de réseau européen (*Network manager*). Ils permettent d'anticiper les charges de trafic et de soutenir l'efficacité des vols en temps réel et ce en liaison avec les compagnies aériennes et les grands aéroports. Cette synergie doit être renforcée par 4-FLIGHT, mais dont le déploiement en cours au CRNA Est et en fin d'année au CRNA d'Aix-en-P. générera toutefois à titre transitoire des retards sectoriels de vols.

OBJECTIF

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

INDICATEUR

4.1 – Niveau du taux unitaire des redevances métropolitaines de navigation aérienne

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux France	€	58,69	59,16	73,02	73,80	72,04	Non déterminé
Taux moyen Etats limitrophes	€	63,09	63,38	66,29	69,65	69,76	Non déterminé
Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des sept Etats dont l'espace aérien est limitrophe de la France	€	-4,4	-4,22	+6,63	+4,15	+2,28	Non déterminé
Taux RSTCA métropole	€	172,05 zone 1 / 212,42 zone 2	173,78 zone 1 / 211,13 zone 2	196,56 zone 1 / 192,34 zone 2	209,04 zone 1 / 244,17 zone 2	203,00 zone 1 / 256,65 zone 2	Non déterminé

Précisions méthodologiques

Les taux prévisionnels sur la base du projet de plan de performance pour la période RP3 (2020-2024) ont été notifiés à la Commission européenne à l'automne 2019. La crise sanitaire a provoqué en 2020 une chute inédite du trafic aérien qui conduit à réviser en 2021 les cibles des taux de redevance fixés initialement dans le plan RP3.

Mode de calcul : taux unitaire de route français - taux unitaire de route moyen des États limitrophes. Le taux unitaire « En-Route moyen de ces États correspond à la moyenne des taux unitaires pondérés par le trafic fixé.

Commentaires : Les sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Suisse, Espagne continentale et Italie. Les cinq autres États membres du FABEC à part la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

NB : La Belgique et le Luxembourg constituent une même zone tarifaire pour les services « En-Route », ils ont donc un taux unitaire « En-Route » commun. À noter que le taux moyen des États limitrophes constitue une information et non une cible.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La crise sanitaire a affecté le plan de performance 2020-2024 du Ciel unique européen car le niveau de trafic est un élément fondamental de la fixation des cibles de performance et de la détermination des taux unitaires des redevances de navigation aérienne.

Le plan RP3 2020-2024 révisé a été déposé en novembre 2021 et il est en cours d'évaluation par la Commission européenne. Le taux affiché pour la prévision actualisée 2022 est celui transmis à la Commission européenne pour évaluation et approbation. La modification de la cible 2022 est en grande partie due à l'évolution de la prévision de trafic pour l'année 2022. Par ailleurs, le principe du lissage des pertes de recettes au titre des années 2020 et 2021 dans les assiettes des taux unitaires entre 2023 et 2029 doit être confirmé par la Commission et est susceptible de faire changer de manière importante les valeurs des cibles 2023 et 2024.

OBJECTIF

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

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique.	%	11	18	32	32	32	32

Précisions méthodologiques

Source des données : DSNA

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Jusqu'en 2020, les recettes issues des redevances de navigation aérienne Outre-Mer s'amélioraient grâce notamment à la modernisation des outils de facturation, à la centralisation de la gestion des redevances de navigation aérienne Outre-Mer ainsi qu'à la mise en place d'une politique tarifaire incitative en Polynésie française et à une hausse du trafic dans certains Outre-Mer. Comme anticipé, la crise du transport aérien a fait diminuer le taux de couverture des coûts du service rendu dans les Outre-mer, d'autant plus que les sommes dues entre mars et décembre 2020 au titre des deux redevances Outre-Mer sont exigibles jusqu'à 24 mois supplémentaires.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne		243 860 699 250 141 391	100 000 300 000	31 000 36 000	243 991 699 250 477 391	800 000 2 000 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne		62 800 000 70 575 000	266 554 000 253 453 772	0 0	329 354 000 324 028 772	7 200 000 10 000 000
Totaux		306 660 699 320 716 391	266 654 000 253 753 772	31 000 36 000	573 345 699 574 506 163	8 000 000 12 000 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne		243 860 699 250 141 391	100 000 300 000	31 000 36 000	243 991 699 250 477 391	800 000 2 000 000
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne		62 800 000 70 575 000	275 018 000 271 511 170	0 0	337 818 000 342 086 170	7 200 000 10 000 000
Totaux		306 660 699 320 716 391	275 118 000 271 811 170	31 000 36 000	581 809 699 592 563 561	8 000 000 12 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	306 660 699 320 716 391 324 313 431 327 673 245	2 200 000 5 400 000 3 900 000 3 900 000	306 660 699 320 716 391 324 313 431 327 673 245	2 200 000 5 400 000 3 900 000 3 900 000
5 - Dépenses d'investissement	266 654 000 253 753 772 253 547 928 239 991 569	5 800 000 6 600 000 4 100 000 4 100 000	275 118 000 271 811 170 268 821 019 261 910 970	5 800 000 6 600 000 4 100 000 4 100 000
6 - Dépenses d'intervention	31 000 36 000 36 000 36 000		31 000 36 000 36 000 36 000	
Totaux	573 345 699 574 506 163 577 897 359 567 700 814	8 000 000 12 000 000 8 000 000 8 000 000	581 809 699 592 563 561 593 170 450 589 620 215	8 000 000 12 000 000 8 000 000 8 000 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	306 660 699 320 716 391	2 200 000 5 400 000	306 660 699 320 716 391	2 200 000 5 400 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	306 660 699 320 716 391	2 200 000 5 400 000	306 660 699 320 716 391	2 200 000 5 400 000
5 – Dépenses d'investissement	266 654 000 253 753 772	5 800 000 6 600 000	275 118 000 271 811 170	5 800 000 6 600 000
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	266 654 000 253 753 772	5 800 000 6 600 000	275 118 000 271 811 170	5 800 000 6 600 000
6 – Dépenses d'intervention	31 000 36 000		31 000 36 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	31 000 36 000		31 000 36 000	
Totaux	573 345 699 574 506 163	8 000 000 12 000 000	581 809 699 592 563 561	8 000 000 12 000 000

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne	0	250 477 391	250 477 391	0	250 477 391	250 477 391
02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne	0	324 028 772	324 028 772	0	342 086 170	342 086 170
Total	0	574 506 163	574 506 163	0	592 563 561	592 563 561

Dépenses pluriannuelles

REDEVANCES DE LA DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

La DSNA perçoit quatre redevances de navigation aérienne, fondées sur les articles R134-1 à R134-9 du code de l'aviation civile :

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

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

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

L'UDS est fonction de la distance parcourue par l'aéronef ainsi que de sa masse maximale au décollage. Les UDS sont fortement sensibles à la conjoncture économique mondiale et nationale. Depuis 2007, l'augmentation de la masse maximale au décollage des aéronefs contribue de façon importante à la croissance des UDS.

A partir de mars 2020, les UDS de RR ont connu une chute sans précédent en raison de la crise sanitaire et des mesures de restrictions tant au niveau national qu'international. Le niveau d'UDS s'est établi à 39 % du volume de l'année 2019. En 2021, à cause de la poursuite de la pandémie, le trafic aérien a continué à être fortement affecté. La baisse a été plus contenue mais s'est étendue sur l'année entière, portant le niveau de trafic à hauteur de 51 % du trafic 2019. On note une reprise du trafic en 2022 sans toutefois retrouver un niveau pré-crise. Le volume d'UDS 2022 devrait être en hausse de 65 % par rapport à 2021, le portant à 83 % du niveau de l'année 2019.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses de fonctionnement courant permettent d'assurer la fourniture du service de navigation aérienne et notamment les communications opérationnelles entre centres et systèmes déployés sur l'ensemble du territoire.

Les dépenses de fonctionnement sont prévues pour 2023 à hauteur de 94 497 965 € (AE=CP), soit une hausse de 10 834 353 € par rapport à la LFI 2022.

Cette augmentation se justifie au regard de plusieurs éléments.

Tout d'abord, le coût des télécommunications augmente sensiblement (+5 M€). En effet, la totalité des paiements de liaisons louées sont désormais demandées en dépenses de fonctionnement.

De plus, la hausse du coût de l'énergie est chiffrée à +2 M€ pour l'année 2023. Cette augmentation est le résultat d'un coût de l'énergie plus élevé pour l'ensemble des acteurs économiques avec, pour les services de la DSNA, l'obligation

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

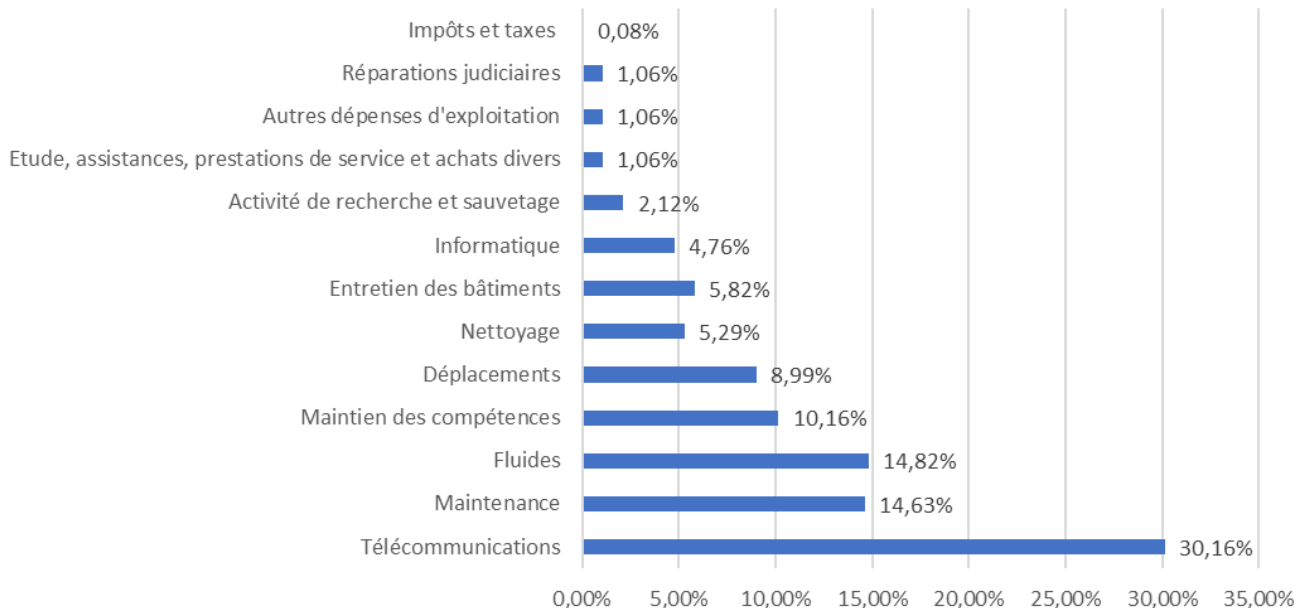
réglementaire de travailler en continu donc d'avoir une consommation d'énergie constante tout le long de la journée, de la semaine et de l'année.

La mise en service de 4-FLIGHT dans les premiers centres (Reims et Marseille en 2022, Paris en en 2023) a pour conséquence un besoin de formation (initiale ou continue) désormais demandé en fonctionnement. Jusqu'en 2022, ces coûts de formation était compris dans le programme 4-FLIGHT. Enfin, la jugulation de la pandémie COVID permet de remettre en place des formations en langue anglaise en immersion afin de répondre aux exigences fixées par l'OACI dans le cadre des licences européennes de contrôle. En cumulé, le besoin supplémentaire sur le poste de maintenance des compétences est de 1,1 M€.

Ensuite, l'inflation mécanique augmente une inflation mécanique de l'ensemble des postes de dépenses d'exploitation pour 2,8 M€.

Dépenses d'exploitation (hors organismes extérieurs) AE=CP	Montant en € 2022	Montant en € 2023	Montant en € 2024	Montant en € 2025
Télécommunications (Dont liaisons louées)	23 500 000 (21 000 000)	28 500 000 (26 000 000)	28 500 000 (26 000 000)	28 500 000 (26 000 000)
Maintenance	13 000 000	13 825 000	14 000 000	14 200 000
Fluides	12 000 000	14 000 000	14 000 000	13 973 454
Maintien des compétences	8 500 000	9 600 000	11 300 000	12 326 546
Déplacements	8 500 000	8 500 000	8 750 000	9 000 000
Nettoyage	5 000 000	5 000 000	5 300 000	5 500 000
Entretien des bâtiments	4 800 000	5 500 000	4 800 000	4 800 000
Informatique	4 500 000	4 500 000	5 090 343	5 200 000
Activité de recherche et sauvetage	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Etude, assistances, prestations de service et achats divers	900 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Autres dépenses d'exploitation	688 612	997 965	1 200 000	1 583 666
Réparations judiciaires	200 000	1 000 000 €	200 000	200 000
Impôts et taxes	75 000	75 000 €	75 000	75 000
Total	83 663 612	94 497 965	96 215 343	98 358 666

Dépenses d'exploitation 2023



ORGANISMES EXTÉRIEURS

(AE = CP)	LFI 2022	PLF 2023	PLF 2024	PLF 2025
Aéroport de Bâle-Mulhouse	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000
Aéroports de Paris	16 200 000	15 100 000	15 000 000	14 900 000
Eurocontrol Route	70 857 087	74 382 426	76 629 088	77 945 579
Eurocontrol Terminal	240 000	244 000	244 000	244 000
Météo France	85 550 000	85 550 000	85 550 000	85 550 000
Zone déléguée de Genève (Skyguide)	43 000 000	43 000 000	43 000 000	43 000 000
Zone déléguée de Jersey	5 870 000	5 607 000	5 340 000	5 340 000
Space Weather	180 000	1 235 000	1 235 000	1 235 000
Total	222 997 087	226 218 426	228 098 088	229 314 579

Aéroport de Bâle Mulhouse

La Convention du 29 décembre 1989 entre l'Aéroport de Bâle Mulhouse et la DGAC prévoit que les dépenses directement supportées par l'Aéroport de Bâle Mulhouse pour ce qui concerne les installations et services de navigation aérienne sont exécutées dans le cadre du système de contrôle de la circulation aérienne mis en œuvre par l'État français. La DSNA reverse à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse les recettes perçues au titre des dépenses exposées par ce dernier et afférentes aux services de navigation aérienne. Ces dépenses sont relativement stables chaque année, proches de 1,1 M€ par an.

Aéroports de Paris

La convention du 27 juillet 2007 entre Aéroports de Paris et la DSNA définit la nature des prestations fournies par cette société au prestataire de services de navigation aérienne et établit les principes de l'établissement des budgets afférents à ces prestations. Un protocole annuel négocié précise le montant prévisionnel des coûts supportés par ADP et les conditions de paiement. En 2023, ce montant sera inférieur de 1,1 M€ par rapport à celui de 2022, en raison de négociations entre ADP et la DSNA qui renvoient à la baisse le nombre de prestations fournies par ADP au sein de cette convention. Le montant 2023 s'établit à de 15,1 M€.

Eurocontrol

La Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, amendée par le Protocole signé à Bruxelles le 27 juin 1997, définit le mode de calcul de la contribution annuelle de chacun des États contractants au budget d'Eurocontrol. La contribution d'un État est déterminée pour chaque exercice :

- pour 30 %, proportionnellement à son produit national brut ;
- pour 70 %, proportionnellement à son assiette de redevance de route.

La France contribue pour 15 % environ au budget d'Eurocontrol. La DSNA rémunère également Eurocontrol pour son activité de facturation de la RR (redevance de route) et de la RSTCA-M (redevance au décollage en métropole). Le niveau de la contribution versée par les États à Eurocontrol évolue selon les règles précitées parallèlement au budget de l'agence.

Pour 2023, le montant prévisionnel à payer est de 74,4 M€, ce qui représente une hausse de 3,5 M€ par rapport à 2022. Cette hausse s'explique du fait des dernières prévisions de trafic sur l'année 2023. De plus, jusqu'à présent, Eurocontrol mettait en place un impôt interne qui est amené à disparaître progressivement. En remplacement de cette ressource, Eurocontrol fait donc peser sur les prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) le manque à gagner en modifiant sa base de calcul des contributions pour s'aligner sur le coût réel des prestations qu'Eurocontrol effectue au profit des États membres.

Météo France

Météo France est le prestataire désigné par la France pour assurer les services météorologiques destinés à la navigation aérienne. Cette prestation de service fait partie des services de navigation aérienne mis en œuvre par l'État en vue d'assurer la sécurité et la rapidité du trafic. Cette prestation de services météorologiques fait partie du contrat d'objectif et de performance (COP) signé entre l'État et Météo France pour la période 2022-2026 comme le prévoyait déjà les contrats précédents. Les coûts associés à ces services en métropole sont intégrés, pour leurs parts respectives, dans les assiettes de RR et de RSTCA-M. Sont imputés les coûts de personnel et d'exploitation de Météo France affectés aux services météorologiques destinés à la navigation aérienne, ainsi que tout ou partie des amortissements et intérêts des investissements programmés par Météo France en accord avec la DSNA. Le niveau de cette contribution est stable, à hauteur de 85,55 M€.

Zone déléguée de Genève

Conformément à l'accord de délégation du 22 juin 2001, la Suisse assure par délégation de la France la fourniture des services de navigation aérienne dans une partie de l'espace aérien français dans la région de Genève. L'exercice du service est confié à *Skyguide*. La DSNA rémunère *Skyguide* au titre des services rendus dans l'espace aérien délégué. Le montant reversé par la DSNA à *Skyguide* est conforme à la nouvelle convention financière pluriannuelle qui couvre la période 2020-2024. Le montant 2023 est identique à celui de 2022, soit 43 M€.

Zone déléguée de Jersey

Pour faciliter la navigation aérienne au voisinage des îles anglo-normandes, une zone de contrôle comprenant des espaces aériens appartenant à la France, à la Grande-Bretagne et à Jersey a été établie sous l'égide de l'OACI. Conformément au « *Memorandum of understanding* » du 16 février 2000, signé entre le Royaume Uni et la France, Jersey rend les services de navigation aérienne dans cette zone de contrôle et en particulier les services de route dans les espaces aériens délégués par la France. La DSNA rémunère Jersey au titre des services rendus dans l'espace aérien délégué. Le montant reversé par la DSNA à Jersey est conforme à la nouvelle convention financière pluriannuelle qui couvre la période 2021-2024. Le montant 2023 est en baisse par rapport à celui de la précédente convention, ce qui se traduit par un gain de 0,26 M€ par rapport à 2022, soit 5,34 M€.

Space Weather

Le système mondial de météorologie de l'espace (*Space Weather*), mis en service le 7 novembre 2019, destiné à prévenir l'effet des ondes spatiales sur la terre et ses effets négatifs sur les équipements électroniques est, pour les partenaires français, piloté par Météo-France. Si, pour l'année 2022, la DSNA n'a supporté qu'un sixième du coût de cet OE (la DTA ayant payé pour la période de janvier à octobre 2022), le paiement de 2023 correspondra au prix total pour une année de *Space Weather*, soit 1,235 M€.

Cette bascule est la résultante d'une décision du conseil de l'OACI qui interdisait pour les 3 premières années de mise en service de répercuter ce coût aux usagers. A compter de ces 3 ans, c'est donc la DSNA qui reprend à son compte le paiement de cet organisme extérieur.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le budget d'investissement de la DSNA (titre 5) prévu dans le PLF pour 2023 est de 253 753 772 € en AE et 271 811 170 M€ en CP. La différence entre AE et CP lors de cet exercice s'expliquant par le fait que les AE correspondant aux 4 opérations pionnières ont été allouées en 2021 pour toute leur durée.

Par ailleurs, une fongibilité du T5 vers le T3, sera réalisée, comme chaque année, et devrait s'élever à 105 M€ répartis comme suit :

- 15 M€ liés à la norme comptable ne permettant pas l'immobilisation pour toutes les commandes inférieures à 10 000 € HT unitaire ;
- 50 M€ liés à l'assistance à maîtrise d'ouvrage, dépense nécessaire pour la mise en œuvre des dépenses d'investissement ;
- 40 M€ relatifs au maintien en condition opérationnelle des systèmes.

De manière symétrique, les ressources disponibles en 2023 intègrent, en plus de la dotation issue du PLF, des fonds de concours à hauteur de 12 M€.

Les investissements de la DSNA en 2023 répondent aux quatre axes stratégiques dont elle s'est dotée : la performance environnementale, la performance opérationnelle et la résilience, la modernisation technologique et l'organisation

Dans le but d'atteindre l'ensemble de ces objectifs, la DSNA a procédé à sa réorganisation en créant en son sein la Direction de la Stratégie et des Ressources, direction regroupant à la fois la mission Stratégie, la sous-Direction des Ressources Humaines, la Sous-Direction des Finances, la Mission des Affaires Internationales et des Relations Clients, les Directions de Programmes ainsi que le Département Support aux Transformations. Cette nouvelle organisation ainsi que le regroupement des différents programmes, projets et activités liés à la modernisation de la DSNA en 3 portefeuilles permet d'assurer la cohérence de bout en bout entre les orientations stratégiques de la DSNA et les investissements, en en garantissant la soutenabilité en termes de ressources humaines et budgétaires.

Les trajectoires annuelle et pluriannuelle d'investissement de la DSNA font l'objet d'un pilotage fin basé sur les programmes techniques annuel (PTA) et pluriannuel (PTP). La stratégie d'investissement qui sous-tend ces trajectoires résulte d'un ensemble de déterminants (prévisions de trafic, attentes des clients, échéances de conformité réglementaire européenne, degré de maturité d'un certain nombre de technologies, objectifs stratégiques de la DSNA, cadrage budgétaire, capacité interne en termes de RH, politique structurelle de réduction des coûts, etc.), dont la majorité sont exogènes et évolutifs.

Le pilotage et la planification d'investissement de la DSNA sont donc régulièrement adaptés afin de répondre aux enjeux à court et moyen terme dans une logique de contraintes budgétaires et en prenant en compte la part importante des dépenses incompressibles liées au maintien en condition opérationnelle (40 % du budget annuel d'investissement) et à la location de liaisons télécom pour environ 26 M€ annuellement.

Cette stratégie d'investissement est donc organisée et pilotée par 3 portefeuilles de projets et programmes. Parmi ces projets et programmes, 9 opérations font l'objet d'un suivi détaillé dans le projet annuel de performance au travers de fiches spécifiques.

Les 3 portefeuilles d'investissement sont :

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

La priorité sur le maintien en condition opérationnel des systèmes aujourd'hui utilisés par les contrôleurs ainsi que sur les investissements liés à la sécurité s'imposent à la DSNA pour garantir sa performance opérationnelle et sa résilience dans l'attente du déploiement complet des systèmes modernisés qui ont vocation à remplacer ceux en opération aujourd'hui.

Cet impératif s'applique en premier lieu au système « ATM » (ou de gestion du trafic aérien) historique CAUTRA. Le retrait de ce système est programmé et son maintien en conditions opérationnelles (MCO) est strictement correctif jusqu'à son démantèlement, soit un coût annuel de 32 M€ en 2023. Le MCO évolutif ne pourrait être envisagé qu'en cas d'obsolescence d'une fonctionnalité essentielle du système ou d'introduction d'un développement nécessaire à la conformité réglementaire d'un système associé.

Les liaisons télécom et les systèmes de communication vocale constituent également des éléments critiques. Pour les premières, les investissements prévus pour 2023, supérieurs à 43,5 M€ (26 M€ en T3 et 17,5 M€ en T5), visent à accroître la résilience de l'ensemble des réseaux de communication tout en optimisant leur coût global par rapport aux liaisons historiques. A noter que ce volume d'investissements intègre comme chaque année la location de liaisons télécom pour environ 26 M€ (issues des dépenses du titre 3). L'atteinte de ces objectifs par le portefeuille dédié passe notamment par le déploiement d'infrastructures (SECBOX) relatives à la cybersécurité (objectif de résilience), la sélection d'un deuxième opérateur pour doubler certaines liaisons (résilience également) et le démantèlement d'une première série de liaisons anciennes (objectif d'optimisation) pour un montant de 5 M€.

Pour les systèmes de communication vocale (terme qui remplace celui précédemment utilisé de « chaînes radio ») les investissements prévus en 2023 atteignent 35 M€ et couvrent en premier lieu la maintenance non seulement corrective mais également évolutive, nécessaire pour des systèmes menacés d'obsolescence car opérés depuis plus de vingt ans. Cette enveloppe inclut leur remplacement progressif par les nouveaux systèmes NVCS (dédiés aux centres de contrôle-en route et remplaçant ARTEMIS), CATIA (pour les services d'approche et remplaçant RAIATEA) et CLEOPATRE (pour les tours). L'exercice prévoit notamment la réalisation d'une partie des dépenses correspondant à l'acquisition d'un troisième système NVCS pour le CRNA de Brest, réparties entre 2022 et 2023.

En matière de conformité réglementaire, le « Data Link » (services d'échange de données sol-bord) a été finalisé en 2021. La DSNA est désormais en pleine conformité puisque la dernière fonctionnalité requise, puisque la demande de clearance par les pilotes (qui ne correspond qu'à 2 % de l'utilisation du service) a été mise en œuvre.

Parallèlement au retrait progressif du système historique CAUTRA, la DSNA met en œuvre le déploiement des systèmes 4-FLIGHT pour le contrôle en route et SYSAT pour le contrôle d'approche et de tour. Pour 2023, les objectifs sont :

- la poursuite du déploiement de 4-FLIGHT/COFLIGHT au CRNA de Paris et la préparation des CRNA de Bordeaux et de Brest ;
- concernant le programme SYSAT, la stratégie du groupe 1, constitué des aéroports parisiens, a été revue afin d'assurer la sécurisation des plateformes parisiennes pour les JO 2024, en particulier à Orly avec le système iATS ; la stratégie du groupe 2 est quant à elle revue pour allier à la fois l'achat sur étagère et un système qui est pertinent selon la taille de l'aérodrome corrélée à ses besoins.
- l'identification d'une architecture cible et d'une nouvelle feuille de route technologique permettant de gagner en capacité et en résilience.

La poursuite du programme FreeRoute est également un enjeu stratégique du programme d'investissement de la DSNA, et contribue à une meilleure performance environnementale par des vols plus directs.

Il a également été décidé de la création d'une ligne d'investissement « Green ops » dont le but est l'adaptation des différents outils péri-opérationnels de gestion de flux mis en place par la DSNA. Ces outils visent à une meilleure performance environnementale en s'affranchissant des contraintes structurelles de l'espace durant les périodes de trafic modéré. C'est une étape supplémentaire d'élargissement des pratiques environnementales dans les métiers du contrôle aérien.

Par ailleurs, la navigation satellitaire permet également de rationaliser les parcs d'équipements de navigation conventionnelle : l'ensemble des équipements NDB (*Non Directional Beacon*) seront retirés d'ici 2030 et les équipements VOR (*VHF Omnidirectional Range* ou système de positionnement radioélectrique utilisé en navigation aérienne) seront reconfigurés en réseau minimal, conduisant à terme à une réduction de 84 à 51 équipements de ce type. Cela réduit alors les contraintes sur le déploiement des éoliennes (les projets doivent tenir compte de la présence des NDB et VOR pour leur implantation). L'essentiel des décommissions intervient sur la période 2022-2024, dont 12 pour la seule année 2022. Les équipements ILS (*Instrument Landing System* ou système d'atterrissage aux instruments) ont pour leur part déjà été constitués en réseau minimal. Par ailleurs, une première expérimentation de procédure PBN visant à généraliser les descentes continues a eu lieu de janvier à avril 2021 sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et les travaux se poursuivent également à Orly.

**Tableau synthétique des portefeuilles d'investissements
(prévision hors T3 des besoins d'AE et de CP pour 2023)**

Portefeuille	AE 2023 LFI	CP 2023 LFI	AE 2024 LFI	CP 2024 LFI	AE 2025 LFI	CP 2025 LFI
01 – Portefeuille INFRA	84 843 772	79 561 170	114 547 928	108 821 019	104 991 569	115 910 970
02 – Portefeuille ATM	149 210 000	172 750 000	100 000 000	120 000 000	95 000 000	110 000 000
03 – Portefeuille SERVICES	19 700 000	19 500 000	39 000 000	40 000 000	40 000 000	36 000 000
TOTAL	253 753 772	271 811 170	253 547 928	268 821 019	239 991 569	261 910 970

	AE 2023 LFI	CP 2023 LFI
1. Infra	84 843 772	79 561 170
1.1 - Telecoms, Réseaux & Sécurité	8 700 109	6 075 672
1.2 - CNS - Communications vocales	24 327 100	24 327 995
1.3 - CNS - Navigation	7 861 027	6 457 503
1.4 - CNS - Surveillance	7 000 000	7 000 000
1.5 - Génie Civil & Installations	36 955 536	35 700 000
2. ATC	149 210 000	172 750 000
2.1 - ATM Services Opérationnels	32 000 000	32 000 000
2.2 - ATM Services ATM en-Route	86 560 000	94 650 000
2.3 - ATM Services ATM Approches/Tours et DAT	8 600 000	22 900 000
2.4 - ATM Services Communs	22 050 000	23 200 000
3. Services	19 700 000	19 500 000
3.1 - Espace Aérien	800 000	600 000
3.2 - NCS Network Services	8 000 000	8 000 000
3.3 - Digitalisation des services (UTM + SWIM)	1 000 000	1 000 000
3.4 - Innovation et stratégie data	5 000 000	5 000 000
3.5 - Support et Transfo. Managériale	4 900 000	4 900 000
Total général	253 753 772	271 811 170

Les chiffres mentionnés dans ce tableau présentent la ventilation en AE et en CP des ressources de titre 5 au sein des portefeuilles et des opérations, y compris les opérations pionnières.

Ces chiffres ne prennent pas en compte les ressources supplémentaires que constituent :

- Les reports d'AE non utilisés en 2022 ;
- Les ressources provenant de fonds de concours ;
- Les éventuels reports de CP de 2022 vers 2023 ;
- Les ressources de titre 3 liées à l'investissement qui financent la location de liaisons télécom.

OPÉRATIONS PIONNIÈRES DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DSNA

Les budgets d'investissement de la DSNA reposent sur un montant global et une gestion où les autorisations d'engagement (AE) sont égales aux crédits de paiement (CP). L'application de cette logique à des projets pluriannuels atteint ses limites et, alors que la DSNA se lance dans un effort de maîtrise budgétaire accru, il est apparu opportun d'expérimenter la possibilité de gérer certaines opérations sur la base d'enveloppes AE et CP différentes.

Ainsi, pour certaines opérations dont le périmètre est bien délimité, la DSNA dispose de la totalité des AE en début d'opération. Il s'agit ensuite de piloter les dépenses du projet de façon rigoureuse en restant dans l'enveloppe initiale tout en conservant une certaine souplesse dans la trajectoire de la dépense, permettant de s'adapter aux aléas de ces projets pluriannuels.

Navigation aérienne

Programme n° 612 Justification au premier euro

Tableau d'échéancier adapté pour une gestion « AE différentes de CP » (en euros)

Opérations	Réalisé 2020 et années antérieures (hors périmètre demande opérations pionnières)	Réalisé 2021	AE pluriannuels affectés en 2021	CP 2022 prévisionnels	CP 2023 prévisionnels	CP 2024-années ultérieures	Coût total AE=CP
CATIA Tr.1	AE : 1 405 121 CP : 887 084	AE : 12 536 408 CP : 1 454 093	36 060 000	5 191 4670	7 172 780	22 759 697	37 465 121
Vigie St Denis	AE :0 CP :0	AE :0 CP :0	20 800 000	5 000	185 000	20 610 000	20 800 000
RTC T1	AE :21 904 CP : 6 240	AE :29 710 CP : 0	6 575 000	1 075 000	2 700 000	2 815 664	6 596 904
SYSAT G2 T1 & T2	AE : 3 500 000 CP : 1 400 000	AE : 5 838 320 CP : 2 046 501	37 800 000	6 500 000	8 000 000	23 353 499	41 300 000
Total	AE : 4 927 025 CP : 2 2293 324	AE : 18 404 438 CP : 3 500 594	101 235 000	12 771 467	18 057 780	69 538 860	106 162 025

Les projets sont désormais intégrés dans leur totalité au sein des grands projets de la DSNA plus bas, au même titre que les grands projets informatiques.

Projet Catia tranche 1 :

Voir présentation du projet et prévisionnel dans les fiches GPI.

Projet Vigie St Denis :

L'objectif du projet Vigie Saint-Denis est de disposer d'une tour de contrôle répondant aux standards actuels, la tour en service étant vétuste et inadaptée. Il est prévu de construire un nouveau bloc technique hors des emprises grevées de servitudes, avec un échange de foncier prévu dans l'avenant à la concession.

L'opération est au stade de la validation du programme de génie civil.

Le coût global de l'opération incluant le génie civil, les équipements et leur installation est budgété à 20,8 M€. La fin des travaux de génie civil est prévue en juin 2025 pour une livraison du nouveau bloc technique, après installation des systèmes de contrôle, planifiée en 2027.

Projet RTC

Voir présentation du projet et prévisionnel dans les fiches GPI.

Projet SYSAT G2 tranches 1 et 2 :

Voir présentation du projet et prévisionnel dans les fiches GPI.

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

1. PROGRAMME 4-FLIGHT

4-FLIGHT représente le cœur de la modernisation du système ATM français. Le programme permettra de mettre en service dans les centres de contrôle en-route français un système de contrôle complet de nouvelle génération, reprenant la totalité des fonctionnalités du système actuel, CAUTRA, tout en y apportant de nouvelles potentialités d'évolutions alignées avec la feuille de route stratégique du programme européen SESAR et les règlements européens afférant. Le contenu fonctionnel du système 4-FLIGHT consiste en l'intégration d'un système de traitement radar

européen (ARTAS fourni par Eurocontrol), d'une nouvelle interface homme-machine (J-HMI, développée par Thales pour le renouvellement de sa gamme de systèmes ATM), auxquels s'ajoutent un grand nombre de périphériques utilisés par les contrôleurs ou les superviseurs techniques et enfin d'un système moderne de traitement volumique des plans de vols (COFLIGHT, programme lancé par la DSNB en coopération avec son homologue italien ENAV, développé par un consortium constitué par Thales et Leonardo).

Le budget de développement informatique représente 70 % du budget du programme, les 30 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (27 %) et de génie civil (3 %).

Les évolutions de versions du système 4-FLIGHT qui sont prévues dans le périmètre du programme permettent de déployer une version unique dite V2.0 dans l'ensemble des 5 CRNA, à l'horizon de l'hiver 2025-2026.

Le programme inclut également le maintien en conditions opérationnelles sur une période de 2 ans après la mise en service dans chaque centre.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	644,91	609,97	41,54	51,62	96,00	84,40	82,56	94,65	20,19	44,56	885,20	885,20
Titre 2	59,88	59,88	15,60	15,60	17,00	17,00	14,80	14,80	20,25	20,25	127,53	127,53
Total	704,79	669,85	57,14	67,22	113,00	101,40	97,36	109,45	40,44	64,81	1 012,73	1 012,73

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	582,90	885,20	+51,86
Durée totale en mois	180	192	+6,67

L'apport de nouvelles fonctionnalités

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

Les dernières évolutions du programme

La DSNB a mis en service le système 4-FLIGHT à Reims en juin 2022, après un peu plus de 2 mois d'évaluation opérationnelle programmée, commencée le 5 avril comme prévu.

Cette mise en service a nécessité une très forte coordination au niveau européen, sous l'égide d'Eurocontrol, afin de maîtriser l'impact sur les compagnies aériennes, les capacités de contrôle ayant été limitées pour s'assurer de la stabilité technique du système et en assurer la prise en main par les contrôleurs aériens. Certains flux de trafic ont ainsi été provisoirement réorientés vers les centres adjacents.

Au global, cette mise en service est une réussite, même si des dysfonctionnements ont été détectés les premières semaines d'exploitation, ce qui a nécessité la mise en place de versions correctives mensuelles par l'industriel Thalès.

Dans la continuité, la DSNA prévoit la mise en service de 4-FLIGHT dans le centre de Marseille le 6 décembre 2022 et dans le centre d'Athis-Mons fin 2023, en prenant en compte le retour d'expérience de la mise en service à Reims.

Enfin, pour améliorer et uniformiser les environnements, et conformément aux recommandations du rapport IGF/CGEDD, la DSNA a décidé d'accélérer le déploiement du système 4-FLIGHT dans les centres de Bordeaux et Brest pour le mettre en service d'ici l'hiver 2025-2026 dans une version unique pour les 5 CRNA.

Compte tenu de l'ensemble de ces nouvelles orientations, le coût global du programme 4-FLIGHT est désormais de 885,2 M€ au lieu de 850,2 M€, cette augmentation s'expliquant par les coûts non prévus induits par la mise en service opérationnelle, par l'accélération du calendrier de déploiement, par la convergence sur une seule version impliquant de prendre en compte certaines fonctionnalités et par l'inflation.

La version 2.0 est considérée comme la dernière étape de production du système déployé dans le cadre du programme et constitue la version cible pour l'accélération du déploiement à Bordeaux et Brest.

Cette version V2.0 constituera le socle pour des évolutions futures (version V3.0 et suivantes) en cohérence avec la feuille de route technologique européenne SESAR, qui intégreront en particulier des fonctionnalités standardisées suivantes :

- L'intégration d'une barrière de sécurité complémentaire de type *Medium Term Conflict Detection* (MTCD) qui notifiera des conflits potentiels entre vols avec un préavis encore plus long que dans la version de mise en service ;
- Des fonctionnalités complémentaires en support des étapes de plus long terme de la feuille de route SESAR sur le Free Route (pleine capacité du Free Route transfrontalier en particulier grâce au futur standard d'interopérabilité IOP en cours de validation par le programme SESAR) ;
- L'enrichissement de la trajectoire 4D par des éléments des trajectoires calculées et transmis par les ordinateurs de bord des avions (fonctionnalité dite ADS-C EPP, actuellement au stade de la validation de concept et de standard par le programme SESAR).

La version 3.0 constitue ainsi la première étape d'adaptation du système pour son maintien en condition opérationnelle (MCO évolutif) pour l'atteinte des objectifs de la DSNA en termes de performance et de conformité réglementaire. Une nouvelle ligne d'investissement est ainsi mise en place, en remplacement de la ligne ATC Tools, pour couvrir ce besoin vers une plus grande standardisation européenne et industrielle.

S'agissant des coûts HT2, ils se décomposent comme suit :

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes en cumul		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Logiciel	370,3	355,17	9,08	17,72	41,71	46,48	39,46	30,84	1,95	12,29	462,50	462,50
Installations/Matériels/Hardware	178,95	163,64	19,09	21,04	42,82	25,22	27,50	44,76	2,04	15,74	270,40	270,40
AMO	95,66	91,16	13,37	12,86	11,47	12,76	10,80	12,52	9,00	11,00	140,30	140,30
MCO							4,80	4,10	7,20	7,90	12,00	12,00
Total hors Titre 2	644,91	609,97	41,54	51,62	96,00	84,40	82,56	92,22	20,19	46,93	885,20	885,20

Prévisions 2023

La fin d'année 2023 verra la mise en service du système dans le centre d'Athis Mons. A cette échéance, l'ensemble des centres de contrôle en route de la DSNA disposeront d'un environnement de travail électronique. Les différentes sessions de formation des contrôleurs et ingénieurs de maintenance d'Athis-Mons sont planifiées jusqu'en fin 2023.

Les installations des matériels cible débuteront dans les centres de Bordeaux et Brest (en commençant par les plateformes de simulation nécessaires à la formation des contrôleurs aériens). Ces installations s'étaleront sur l'année 2023 et une partie de 2024.

Des éléments détaillés sur l'historique du programme sont présentés ci-dessous.

Lancement du programme (2006 – 2011) et coût prévisionnel de référence 2011

2006-2008 : études d'opportunité et décision de lancement du programme

Afin de répondre aux objectifs du ciel unique européen, la DSNA a lancé en 2006 un appel à manifestation d'intérêt pour remplacer le système CAUTRA, système vieillissant et ne pouvant pas supporter de nouvelles évolutions. Le déploiement opérationnel alors envisagé dans les premiers centres se situaient entre fin 2016 et fin 2018.

2008-2011 : stratégie initiale de conduite du programme et marché d'acquisition de la première version

Un appel d'offres et des négociations ont abouti à un accord-cadre mono-attributaire avec Thalès Air Systems en octobre 2011. La méthode employée est d'impliquer les utilisateurs finaux, dont les contrôleurs aériens, pour définir le besoin. Des équipes intégrées d'ingénieurs et de contrôleurs de la DSNA avec des équipes de Thalès ont été créés.

La logique alors utilisée est celle de l'incrémentation progressive pour démontrer la faisabilité et faciliter la prise en main de ces systèmes par le plus grand nombre. Ce système devait alors intégrer les spécialités de la région parisienne et le système ERATO des centres de Bordeaux et Brest.

Le coût prévisionnel final du programme avait été évalué à cette étape à 450 M€ sur ces bases d'un périmètre initial non consolidé comprenant une seule version finale opérationnelle, un objectif de mise en service en 2015 et pour des coûts de programme pris en compte sur la période 2008 – 2018.

Revue de programme 2013 : consolidation de la stratégie de développement/validation, du calendrier et du coût prévisionnel de référence du programme (+30 %)

Des premiers essais sont organisés à la DTI dès 2012 pour valider les besoins d'IHM, définir les méthodes de travail pour une mise en service en 2015.

Il est décidé pour sécuriser le programme la mise en place d'une version prototype DTI, puis d'une version intermédiaire disponible dans les centres pour valider et prendre en main le nouvel outil avant de disposer d'une version opérationnelle finale. Cette stratégie qui a porté ses fruits a entraîné le report de la meso vers 2017-2018.

En 2014, le périmètre évolue pour prendre en compte les spécificités du CRNA d'Athis-Mons qui gère 60 % des vols en évolution vers ou depuis les plateformes parisiennes. Cela conduit à repousser les meso des centres pilotes de Reims et Aix-en-Provence en 2018-2019, à Athis-Mons à 2019-2020, à la fin de la seconde période de régulation économique (RP2 pour *Reference Period 2*, 2015 – 2019).

Le coût prévisionnel final de référence avait été réévalué sur cette base à 582,9 M€ (PAP 2016) et prenait en compte les deux premières années de coûts de maintenance (MCO) du système et donc une fin du programme au sens budgétaire en 2022.

Évolutions du périmètre et actualisation du coût prévisionnel final

2017-2018 : renégociation avec Thalès du contrat de développement logiciel et recalage du calendrier de mise en service (+46 %)

La version prototypée, représentative du produit final, a été livrée en 2017 à Reims et Aix-en-Provence pour valider le besoin fonctionnel. Si ce dernier est bien validé, la robustesse, fiabilité, capacité et maintenabilité à long terme du système posent question.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Plusieurs actions ont alors été menées. Thales a, sur ses fonds propres, profondément modifié le code et l'IHM. Ce faisant, la tenue du planning de mise en service opérationnelle devait être repoussé. Par ailleurs, la DSNA a mené des audits afin de s'assurer de la conformité de 4-FLIGHT avec les sécurités logicielles (standard ED 109) et de disposer d'un niveau de service compatible avec un usage opérationnel sans régression.

L'ensemble de ces éléments a nécessité une négociation entre juillet 2017 et juin 2018 pour aboutir à la signature d'un accord relatif aux systèmes 4-FLIGHT et COFLIGHT prévoyant la livraison échelonnée de quatre versions (ou incréments) pour la mise en service dans les sites pilotes avec première mise en service à l'hiver 2021-2022. Ces éléments ont eu pour conséquence à une augmentation des coûts (121 M€ TTC supplémentaires pour la DSNA).

Le coût prévisionnel du programme a été réévalué sur cette base, l'horizon de fin du programme au sens budgétaire allant par ailleurs été étendu jusqu'à 2025 pour intégrer les deux premières années de MCO après la mise en service du 3^e centre (CRNA Nord) à l'hiver 2022-2023.

Le nouveau coût prévisionnel final du programme avait ainsi été réévalué à **850,2 M€ (PAP 2018)**.

PROGRAMME « 4-FLIGHT ÉVOLUTIONS PERFORMANCE »

Ce programme a pour objectif de concevoir, développer et déployer, à horizon 2030, les versions successives d'amélioration et de maintien en condition opérationnelle du système 4-FLIGHT déployé dans une version commune (version V2 de 4-FLIGHT) dans les cinq centres en route de la DSNA entre 2022 et 2026.

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

- Accompagner la stratégie d'amélioration des performances des opérations de la DSNA en introduisant de nouvelles fonctionnalités notamment issues de la recherche SESAR ou des travaux initiés dans le cadre du projet « ATC Tools »,
- Contribuer à la rationalisation de l'architecture des systèmes de la DSNA en s'appuyant le cas échéant sur la centralisation et la virtualisation des applications,
- Réduire le coût de possession du système en s'inscrivant autant que possible dans une démarche de convergence avec des partenaires ANSP vers les feuilles de routes des industriels de l'ATC.

Compte tenu des temps de développement, une livraison majeure est attendue tous les deux ans. Cela correspond à la fourniture de 3 versions sur la durée totale de l'opération.

Ainsi, pour la première version de ce nouveau programme (V3 de 4-FLIGHT), les premières études sont lancées en 2023 pour la mise en place des déploiements à compter de 2024 et donc une mise en service pour l'été 2026.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature	(En millions d'euros)							
	2023 prévision		2024 prévision		2025 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	2,00	1,8	45,00	28,5	223,00	239,70	270,00	270,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	2,00	1,80	45,00	28,5	223,00	239,70	270,00	270,00

Évolution du coût et de la durée	Au lancement	Actualisation	Écarts en %
Coût total en M€	270,00	270,00	0,00
Durée totale en mois	96	96	0,00

Le coût en masse salariale du projet n'est pas pris en compte.

2. PROGRAMME COFLIGHT

COFLIGHT est le système de traitement automatisé des plans de vol de nouvelle génération qui remplacera le Système de Traitement des Plans de Vol (STPV) de CAUTRA 4 (Coordonnateur AUTomatique du TRafic Aérien). Il est intégré au système 4-FLIGHT.

Le budget de développement informatique représente 75 % du budget du programme, les 25 % restant sont de l'acquisition de matériel (calculateurs, etc).

Fonctionnalités et bénéfices attendus

COFLIGHT a vocation à remplacer un ancien système robuste mais devenu peu évolutif, le CAUTRA, (constituant le cœur de système critique de la navigation aérienne française depuis près de 40 ans, car contraint par des limitations technologiques et fonctionnelles).

Au-delà d'être une réponse à l'obsolescence de CAUTRA, COFLIGHT a surtout vocation à renforcer la sécurité et la fluidité dans le cadre de la feuille de route SESAR 2035 (*Single European Sky Air traffic Management Research*, volet technologique du Ciel Unique Européen). En particulier COFLIGHT permet de remplacer le plan de vol statique échangé de position de contrôle en position de contrôle au fur et à mesure des espaces traversés, par une trajectoire 4D du vol (le « *Flight Object* ») mis à jour en temps réel par le calculateur en tenant compte des instructions de contrôle saisies par le contrôleur aérien dans son interface électronique (4-FLIGHT) et des actions que le pilote saisit dans son ordinateur de bord. Cette prévision de trajectoire plus précise permet à la DSNA de disposer à terme de nouveaux outils efficaces d'assistance au contrôle qui offrent aux contrôleurs aériens la capacité de proposer aux pilotes des trajectoires optimisées et donc plus vertes.

De plus, COFLIGHT permet à la DSNA de s'inscrire au cœur du réseau européen de navigation aérienne par l'implémentation des nouveaux standards d'interopérabilité entre les systèmes de contrôle aérien européens visant à renforcer la capacité et l'efficacité globales du réseau. La trajectoire 4D de COFLIGHT est donc interopérable, ce qui signifie que les instructions de contrôle saisies par le contrôleur d'un autre centre de contrôle européen sont également prises en compte pour actualiser les données du vol présentées au contrôleur français et réciproquement. Une première phase de validation de ce standard d'interopérabilité a été faite dans le cadre des activités cofinancées de SESAR 2020 (volet développement de SESAR). La validation finale de celui-ci au sein des instances de standardisation européenne est en cours. Ce nouveau standard d'interopérabilité pourrait ainsi pouvoir être intégré dans la version V5 de COFLIGHT à horizon 2025.

Le programme COFLIGHT est mené depuis son origine dans le cadre d'un partenariat entre la DSNA, ENAV (prestataire Italien de services de navigation aérienne) et le consortium industriel THALES / LEONARDO (industriel italien) à qui a été confiée la réalisation du système. De plus le projet « COFLIGHT *Cloud services* », qui permet de fournir des données plan de vols COFLIGHT à des centres de contrôle clients distants sur la base de services standardisés, associe, en plus d'ENAV, le prestataire de service de navigation aérienne Suisse (Skyguide) au développement de COFLIGHT. La mise en exploitation du premier niveau de service entre la France et la Suisse est réalisée depuis juillet 2020, et celle du deuxième niveau depuis juillet 2022. A noter que l'ENAV et LEONARDO sont en train de réfléchir à leur stratégie de partenariat sur COFLIGHT.

Les évolutions du programme

Un jalon majeur du programme a été franchi en avril 2022 avec la 1^{re} mise en service opérationnel de COFLIGHT (version V3.5) au centre de contrôle de Reims avec le système 4-FLIGHT. Malgré un effort intense de qualification opérationnelle et de corrections d'anomalies qui a précédé cette 1^{re} mise en service, un besoin supplémentaire de mise au point et d'amélioration en complément des évolutions fonctionnelles déjà envisagées a été mis en évidence.

Cette 1^{re} mise en service a également déclenché le lancement de l'activité de maintien en conditions opérationnelles (maintenance avec un niveau de service adapté à un système opérationnel).

En parallèle, le développement de la version suivante V4 se poursuit. Cette version apporte de nombreuses améliorations et sera mise en service avec 4-FLIGHT dans les 5 centres de contrôle aérien entre 2024 et 2026.

S'agissant de l'évolution du coût et de la durée du projet, les estimations préliminaires en 2003 évaluaient le coût total à 153 M€. Néanmoins, lorsque le périmètre du projet a été consolidé en 2014, le coût total a été ré-évalué à 175 M€.

C'est ce périmètre qui constitue le cas d'affaire de référence et qui doit donc être considéré comme la référence de lancement du projet. La dernière estimation du coût de COFLIGHT est désormais de 359,70 M€, en augmentation par rapport à l'enveloppe de 338 M€ prévue en 2021.

Prévisions 2023

Il s'agit d'accompagner les mises en service dans les centres de contrôle de Marseille et Paris avec le développement d'états techniques de mise au point de la version V3 et un gros volume d'activités de maintenance. En parallèle la réalisation de la version V4 nécessaire à la mise en service des centres de Bordeaux et Brest se poursuit et doit s'achever. Les études permettant d'exploiter pleinement le potentiel de la trajectoire 4D au travers de fonctions à forte valeur ajoutée dans le cadre du concept européen TBO (« Trajectory Based Operations ») sont lancées en vue de réalisations à horizon 2024-2025.

Des éléments plus détaillés sur l'historique du programme sont présentés ci-dessous.

Lancement du programme (2003 – 2010) et coût prévisionnel de référence 2010

La première étape de définition du programme COFLIGHT avait été menée de 2001 à 2003 dans le cadre d'un projet de R&D de l'agence Eurocontrol en vue du développement d'un système de gestion des plans de vol européen centralisé de nouvelle génération.

La seconde étape de définition du programme, menée de 2003 à 2010, avait permis de valider la faisabilité et de constituer le 1^{er} cas d'affaire du programme sur la base d'un accord de cofinancement franco-italien (60 % DSNA, 40 % ENAV), d'un marché de définition, d'une feuille de route pour une première version prototype (V1) permettant de poser les fondations techniques du système et de valider la faisabilité du programme. Le coût prévisionnel final de référence de cette tranche initiale du programme avait ainsi été évalué en 2010 à 175,10 M€ tenant compte des coûts engagés depuis 2003 (tranche de définition).

2014-2016 : Intégration de la trajectoire 4-FLIGHT validée et des nouveaux standards européens (+67 %)

Après le développement de la V1 prototype, les versions suivantes prévues dans la feuille de route de référence ont été intégrées dans 4-FLIGHT au fur et à mesure de leur disponibilité dans le cadre d'un plan de version étroitement coordonné entre les deux programmes. Cette trajectoire coordonnée d'intégration et de validation par étapes incrémentales (versions de présérie V2 et V3) avait conduit en 2015 à un avenant au contrat permettant d'intégrer la trajectoire de déploiement 4-FLIGHT validée en 2014.

Les phases de R&D du programme européen SESAR, pilotées par l'entreprise commune SESAR (SESAR JU) ont en 2014 conduit à la validation par l'agence européenne de normalisation EUROCAE d'une première version de standard d'interopérabilité entre systèmes de traitement des plans de vols européens (standard dit ED133) et au lancement d'une ultime phase de validation du standard final (dit IOP) dans le cadre du programme R&D européen « SESAR2020 ». Le périmètre du programme COFLIGHT a en conséquence été révisé pour constituer le cas d'affaire de référence 2014 prenant en compte cette nouvelle exigence et cette nouvelle feuille de route SESAR dans le cadre d'une version supplémentaire finale d'interopérabilité. Le coût prévisionnel final du programme a été évalué à 291,6 M€ (PAP 2016) tenant compte d'une fin estimée du programme en 2022, c'est-à-dire prenant en compte deux années de MCO après la mise en service de la première version opérationnelle correspondant à la première mise en service du système 4-FLIGHT qui avait alors été programmée à l'hiver 2019.

2018-2021 : modification du périmètre budgétaire pour prendre en compte le retard 4-FLIGHT et s'aligner sur la nouvelle feuille de route SESAR (+31 %)

A la suite de la décision de report à fin 2021 de la mise en service de 4-FLIGHT et donc de COFLIGHT, les années de MCO de 2023 et 2024 avait également été intégrées en 2018 dans le coût prévisionnel du programme.

En 2021, le coût prévisionnel du programme, de 338 M€, a pris en compte le nouveau calendrier annoncé par l'entreprise commune SESAR de validation du standard d'interopérabilité IOP. Outre des retards dans les exercices de validation nécessaires pour faire converger ce standard entre COFLIGHT et le second système européen développé par INDRA (système iTEC), la SESAR JU avait reconnu que le financement d'une phase de pré-industrialisation serait nécessaire, avec en 2020-2021 des versions de préséries supplémentaires des deux systèmes de traitement de plan de vols. En revanche le calendrier de mise en service de l'IOP dans COFLIGHT a de fait été reporté au moins à la version logicielle de 2023 au plus tard à 2025 (date de fin du règlement européen de déploiement SESAR dit « PCP » qui impose à la France le déploiement de ce standard). Il a donc été décidé à ce stade de considérer la fin du programme au sens budgétaire en 2025 et en conséquence d'inclure également la version de MCO logicielle de 2025 dans le coût prévisionnel final du programme.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	228,17	198,83	31,00	35,92	30,28	29,50	28,50	29,00	41,75	66,45	359,70	359,70
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	228,17	198,83	31,00	35,92	30,28	29,50	28,50	29,00	41,75	66,45	359,70	359,70

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	175,10	359,70	+105,43
Durée totale en mois	156	276	+76,92

S'agissant des coûts HT2, ils se décomposent comme suit :

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 prévision		2023 prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Coût projet												
Logiciel												
Installations/Matériels/ Hardware	228,17	198,83	31	35,92	26,18	27	20,05	23,2	21	41,45	326,40	326,40
AMO												
Coûts récurrents												
MCO					4,15	2,5	8,45	5,8	20,7	25	33,3	33,3
Total	228,17	198,83	31	35,92	30,33	29,5	28,5	29	41,75	66,45	359,70	359,70

3. SYSAT

Le programme **SYSAT** a pour objectif la modernisation des systèmes ATM des tours de contrôle et des centres d'approche. Ces systèmes s'interfaçent avec le système 4-FLIGHT pour les vols IFR et peuvent couvrir, à terme, des besoins spécifiques comme la gestion avancée des vols VFR, de la circulation au sol, à l'atterrissage, au décollage, ainsi que la collaboration et les échanges de données avec les systèmes aéroportuaires. La DSNA a opté pour l'acquisition de systèmes industriels existants, qui sont interfacés à l'environnement de la DSNA.

Le programme a été scindé en deux groupes, le Groupe 1 (G1) portant sur le périmètre des grands aéroports parisiens, le Groupe 2 (G2) sur les autres aéroports métropolitains. Cette séparation permettait en particulier d'avancer en priorité sur la région parisienne du fait de l'obsolescence plus critique de certains composants du système ATM, notamment à Roissy-CDG, et de tenir compte des spécificités du périmètre du G2 (nombre de sites, variabilité des configurations opérationnelles, besoins fonctionnels différents).

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Les Digital Advanced Towers (DAT), c'est-à-dire les technologies permettant le contrôle à distance d'aéroports grâce à des systèmes de visualisation, ont été rattachés au programme SYSAT. Elles faisaient jusqu'à présent partie du programme Nouveaux Services ATM.

Enfin le programme porte la contribution de la DSNÀ à la feuille de route SESAR, en particulier sa dimension « digitalisation », fondée sur de nouvelles capacités d'échanges de données au niveau du réseau européen pour une meilleure prévisibilité des vols au bénéfice de la ponctualité et de trajectoires optimisées. Dans le cas de Roissy-CDG, Orly et Nice, cet alignement est complété par des obligations de mise en œuvre de certaines fonctionnalités selon un calendrier défini dans le règlement européen de déploiement SESAR (UE) 2021/116 dit « CP1 » du 1^{er} février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	84,48	53,45	29,20	28,46	27,30	13,20	19,00	22,40	270,02	312,49	430,00	430,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	84,48	53,45	29,20	28,46	27,30	13,20	19,00	22,40	270,02	312,49	430,00	430,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	500,00	430,00	-14,00
Durée totale en mois	228	202	-11,40

COÛT ET DURÉE DU PROGRAMME SYSAT G1

Coût détaillé par nature (En million d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 prévision		2023 prévision		2024 et années ultérieures		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	74,48	45,93	23,2	24,1	20,8	6,7	8,6	14,4	102,92	138,87	230	230
Titre 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	74,48	45,93	23,2	24,1	20,8	6,7	8,6	14,4	102,92	138,87	230	230

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écarts en %
Coût total en M€	500,00 (G1+G2)	230 (G1)	- %
Durée totale en mois	228	202	-12,87 %

S'agissant des coûts HT2 sur SYSAT G1, ils se décomposent comme suit :

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Industriels	21,84	10,3	5,1	4,7	13,9	4,8	0,3	6,8	24,09	38,63	65,23	65,23
Logiciel	12,67	5,07	1,5	1,9	3	0	2,7	3	11	20,9	30,87	30,87
Matériels & Installations	4,56	1,78	2,3	2,1	1,6	0,8	0,8	0,2	10,02	14,4	19,28	19,28
GdP & Formation	4,6	3,46	1,4	0,7	0	0	0,7	0,5	8	10,04	14,7	14,7
AMO / PMO	13,66	9,19	7,4	9,3	2,3	1,1	4,1	3,9	29,73	33,7	57,19	57,19
MCO	17,15	16,13	5,5	5,4	0	0	0	0	20,08	21,2	42,73	42,73
Total	74,48	45,93	23,2	24,1	20,8	6,7	8,6	14,4	102,92	138,87	230	230

Fin 2021, la DSNA et le consortium industriel SAAB-CS ont partagé le constat que l'offre industrielle ne pouvait plus être assurée en même temps à Paris-CDG et à Paris-Orly.

En conséquence, il a été décidé que SAAB-CS concentrerait ses efforts sur Orly, afin de mettre en service le produit standard iATS. Le projet eTWR@ORY a donc été renommé iATS2024@ORY. L'objectif est une mise en service avant les Jeux Olympiques d'été de 2024 à Paris, en s'appuyant sur le système I-ATS de l'industriel SAAB, déjà opérationnel sur d'autres aéroports comparables (Dublin, Stockholm, Istanbul).

Une nouvelle feuille de route est en cours de finalisation en ce sens. Les travaux déjà menés (Interconnexion du produit I-ATS de l'industriel à différents outils de la DSNA, sessions de sensibilisation sur une plateforme de tests pour familiariser les contrôleurs aériens au nouvel outil) sont des acquis qui demeurent pertinents dans l'optique de la MESO.

Par ailleurs, l'extension du bloc technique qui accueille les baies, le simulateur et la nouvelle salle IFR a commencé en 2021. Les travaux se poursuivent pour une réception prévue fin 2022.

Concernant Paris-CDG, l'objectif est de sécuriser le système actuel de surveillance au sol d'ici l'été 2024. Il s'agit, dans un premier temps, de pallier l'obsolescence des radars, des RANCs (Extracteurs des données Radars) et du logiciel Aviso. Le budget prévisionnel 2022 est en cours de révision, du fait des décisions prises début 2022 de revoir la stratégie en région parisienne décrite ci-dessus.

SYSAT G2

Le second groupe (G2) recouvre l'ensemble des autres tours de contrôle et des centres d'approche métropolitains opérés par la DSNA.

Coût détaillé par nature (en million d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 prévision		2023 prévision		2024 et années ultérieures		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	10	7,52	6	4,36	6,5	6,5	10,4	8	167,1	173,62	200	200
Titre 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	10	7,52	6	4,36	6,5	6,5	10,4	8	167,1	173,62	200	200

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Industriels	1,45	0,47	2,01	1,7	2,2	2,5	3,5	3,0	75	76,49	84,18	84,18
Logiciel	1,41	0,46	1,69	1,61	1,8	2,4	2,9	3,0	23	23,33	30,8	30,8
Matériels & Installations	0,04	0,01	0,34	0,09	0,4	0,1	0,6	0,2	7	7,99	8,38	8,38

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Travaux préparatoires	2,01	1,94	0,07	0,04	0,1	0,1	0,1	0,1	10	10,09	12,27	12,27
AMO / PMO	5,09	4,64	1,89	0,92	2,0	1,4	3,3	1,7	32,1	35,72	44,37	44,37
MCO					0,0	0,0	0,0	0,0	20	20	20	20
Total	10	7,52	6,0	4,36	6,5	6,5	10,4	8	167,1	173,62	200	200

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écarts en %
Coût total en M€	500,00 (G1+G2)	200	-
Durée totale en mois	228	120	-47,37

En 2022, se poursuivent le projet d'outil d'information générale SysPEO et le projet d'évolution du système de visualisation air IRMA.

Le programme du Groupe 2 est en cours de revue afin de prendre en compte les nouvelles orientations stratégiques de la DSNA en matière de modernisation technologique, en particulier pour simplifier son architecture, harmoniser ses systèmes et méthodes de travail entre approches ou tours de contrôle équivalentes et standardiser les systèmes.

Des éléments détaillés sur l'historique du programme sont présentés ci-dessous.

Lancement du programme (2012 – 2016) et coût prévisionnel de référence 20162012-2014 : validation de la stratégie de conduite du programme

La stratégie d'acquisition du programme SYSAT avait dès l'origine été orientée vers l'achat d'un système « sur étagère » avec un minimum d'adaptation.

Le programme avait été divisé en deux groupes (G1, G2) donnant lieu à deux procédures distinctes d'acquisition. Le groupe 1 concernait les déploiements à CDG, le Bourget, Orly. Le groupe 2 concernait l'ensemble des autres tours de contrôle et des centres d'approche métropolitains opérés par la DSNA.

Un tronc commun de procédures avait toutefois consisté à s'assurer par une étape de démonstrations de prototypes (début 2014) que l'offre industrielle existante était apte à répondre aux besoins de la DSNA, avant de lancer les procédures d'acquisition consistant à attribuer un marché mono-attributaire pour le G1 et un marché multi-attributaires pour le G2.

2014-2018 : consolidation du périmètre du G1, de la stratégie du G2 et établissement du cas d'affaire de référence

La DSNA avait choisi d'intégrer au périmètre du contrat, en plus de leurs tours de contrôle, les salles d'approche de Roissy-CDG et d'Orly, considérant l'option initiale de 4-FLIGHT peu adaptée au contrôle d'approche. La stratégie d'acquisition avait donc été orientée vers un système intégré tours / approches. Le lancement de l'appel d'offres pour le contrat cadre relatif au Groupe 1 sur ce périmètre consolidé avait permis une meilleure appréciation des coûts du programme. Pour le Groupe 1, le coût prévisionnel final de référence avait ainsi été évalué à 179,18 M€ fin 2016 couvrant une période 2012-2022, soit deux années de maintien en conditions opérationnelles (MCO) ; pour le Groupe 2, les dépenses avaient été évaluées à 10 M€/an sur la période 2018-2022, soit 50 M€.

2017-2018 : révision du périmètre du Groupe 2

Les études et méthodes de déploiement pour le Groupe 2 avaient abouti début 2017 à un recalage du calendrier du Groupe 2 et du coût, en hausse significative. Ce coût prenait également en compte une provision importante du fait d'un manque de visibilité à ce stade sur l'impact en termes d'installation de climatisation, énergie et constructions de génie civil du déploiement du nouveau système dans les plus de 80 sites opérationnels concernés.

Cette réévaluation du Groupe 2 conduisait à une nouvelle estimation du coût prévisionnel final du programme SYSAT complet à 500 M€ (PAP 2019) tenant compte d'un horizon de fin de programme à 2028. La soutenabilité RH et budgétaire avait toutefois été jugée impossible à moins d'une extension de la durée du programme jusqu'à 2030 à minima et le cas d'affaire correspondant n'avait pas été validé.

2019 : nouvelle référence du coût du programme

L'objectif de coût prévisionnel final du programme SYSAT (G1 + G2) a été établi à 430 M€ en 2019. Cette estimation a été précisée dans un nouveau cas d'affaire relatif au périmètre du Groupe 2 en particulier les budgets nécessaires par tranches fonctionnelles de déploiement et la valeur ajoutée de chaque tranche.

DIGITAL ADVANCED TOWERS

Comme indiqué ci-dessus, les Digital Advanced Towers sont désormais rattachées au programme SYSAT.

Deux projets de DAT sont en cours.

Le principal projet est la création d'un Remote Tower Center (RTC) à Toulouse Blagnac, pour contrôler à distance et à moindre coût plusieurs aérodromes régionaux. Le premier aérodrome contrôlé est Tours Val-de-Loire, à partir de 2024. Cette opération, l'installation à Toulouse et la reprise du contrôle de Tours Val-de-Loire, fait partie des opérations dites pionnières en AE ≠ CP.

Le second projet consiste à visualiser l'hélistation de Quai du Large depuis la tour de contrôle de l'aéroport de Cannes, pour améliorer la sécurité. Le budget du projet s'élève à 1 M€ en AE et en CP, consommés entre 2019 et 2023.

COÛT ET DURÉE DU PROGRAMME DAT**Coût détaillé par nature (en million d'euros)**

	2020 et années précédentes en cumul		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,02	0,006	0	0	5	1	1,5	5,5	6,48	6,49	13	13
Titre 2	0	0	0	0	1,5	1,5	1,5	1,5	9	9	12	12
Total	0,02	0,006	0	0	6,5	2,5	3,0	7,0	15,48	15,49	25	25

Focus sur le RTC tranche 1 :

	2020 et années précédentes en cumul		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	0,02	0,006	0	0	5	1	1,5	4,8	0,07	0,784	6,59	6,59
Titre 2	0	0	0	0	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2	5	5
Total	0,02	0,006	0	0	6,5	2,5	3,0	6,3	2,07	2,784	11,59	11,59

Le fournisseur du système de visualisation (Frequentis) a été sélectionné début 2022. En parallèle, le bâtiment qui accueille le RTC à Blagnac est en cours de rénovation. Les premiers tests commencent fin 2022, pour une mise en service du RTC pour l'aérodrome de Tours fin 2024.

Le projet de visualisation de l'hélistation de Quai du Large est quasiment achevé. Le système de visualisation (fourni par Searidge) fonctionne et permet aux contrôleurs de Cannes de visualiser l'hélistation.

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

5. PROJET SEAFLIGHT

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

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

Pour optimiser les efforts liés à la modernisation des sites ultra-marins, un projet majeur, nommé Modernisation de la surveillance et de la gestion ATM (SUR/ATM) en outre-mer, a été lancé en 2011. Ce projet s'appuie sur cadre contractuel global (accord-cadre) destiné à acquérir un système ATM pour chaque site. Les sites compris dans le périmètre de SEAFLIGHT sont les Antilles-Guyane, la Réunion-Mayotte, et la Nouvelle-Calédonie.

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

75 % du budget du programme sont de l'acquisition du système (équipement opérationnel, simulateur, supervision, matériel de test) et son adaptation, 10 % pour son installation et intégration sur site et 5 % pour les prestations de pilotage et la formation. S'agissant à ce jour de produit industriel, le développement informatique porte sur les évolutions logicielles jugées nécessaires lors des recettes et représente moins de 1 %.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	20,99	17,27	1,82	3,33	2,67	3,00	2,52	3,50	3,00	3,90	31,00	31,00
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	20,99	17,27	1,82	3,33	2,67	3,00	2,52	3,50	3,00	3,90	31,00	31,00

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	26,00	31,00	+19,23
Durée totale en mois	180	180	0,00

Fonctionnalités et bénéfices attendus

Couplés à la capacité accrue de surveillance apportée par les données de surveillance ADS-B mises à la disposition des contrôleurs aériens, les systèmes SEAFLIGHT améliorent significativement les informations de contrôle mises à disposition des contrôleurs aériens.

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

Le nouveau coût prévisionnel est de 31 M€ sur la période 2012 – 2025, contre 26 M€ lors de l'estimation initiale. Ce montant est supérieur à hauteur de 1 M€ par rapport au PAP 2022, en raison du coût induit par le remplacement des deux radars Antilles par des radars de nouvelle génération (mode S).

La réorganisation de 2023 des portefeuilles d'investissement place ce projet au sein du portefeuille ATC.

Avancement au 1^{er} septembre 2022 des SEAFLIGHT des Antilles et de la Guyane

En Guadeloupe : Les SAT (*Site Acceptance Testing* ou recette site) fonctionnelles par étape ont été effectuées en janvier et avril 2022. La livraison de la version corrigée est prévue en septembre 2022 pour permettre une nouvelle SAT fonctionnelle à l'automne. La formation des contrôleurs aériens doit reprendre en 2023.

En Martinique : Les jalons de SAT matérielle ont eu lieu en mars 2022.

En Guyane : La MESO CACAO3 est prévue en septembre 2022.

Prévisions 2023

2023 devrait voir la mise en service opérationnel de Seaflight AG à Pointe à Pitre une fois la formation des agents opérationnels achevée, et la SAT fonctionnelle à Fort de France. Sur Cacao, l'équipement ADS-B progressif des avions d'Air Guyane devrait permettre l'activation de la visualisation du trafic ADS-B. Les échanges inter-centres océaniques devraient également aboutir à l'activation de la coordination automatique des vols (AIDC) avec le centre océanique de Dakar.

6. PROJET NVCS

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

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

Il est à noter que si dans ce contexte la part du développement logiciel est cruciale pour ce projet, une part importante du coût du projet NVCS reste liée à des installations et des matériels électroniques, qu'il s'agisse de plateforme de test ou d'équipements opérationnels.

Le budget de développement informatique représente 30 % du budget du projet, les 70 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (65 %) et de génie civil (5 %).

Fonctionnalités et bénéfices attendus

La nouvelle chaîne NVCS remplacera les actuelles chaînes radio (système ARTEMIS) principales et secours des 6 plus importants centres de contrôle aérien français (les 5 CRNA et Roissy-CDG) et qui arrivent dans leur dernière décennie de cycle de vie (horizon 2030).

L'année 2011 correspond à l'entrée en vigueur de l'accord-cadre (cf. infra) et doit donc bien être considérée comme l'exercice de lancement du projet.

Outre le traitement de l'obsolescence des chaînes actuelles, la nouvelle chaîne NVCS permet la gestion de la radio et du téléphone sur la même interface (système dit « intégré »), une plus grande évolutivité en termes de nombre de fréquences radio possible (donc en termes d'optimisation de sectorisation de l'espace aérien), des capacités complémentaires de sécurisation cyber nécessaires dans le nouvel environnement (standard IP) pour le transport des communications vocales, dont la DSNA a été pionnière du déploiement en Europe.

NVCS apporte également de nouvelles capacités de robustesse par un standard accru d'assurance logicielle.

Le projet NVCS a enfin contribué à standardiser au niveau européen une solution de basculement entre systèmes principal et secours (Normes Eurocae ED136, ED137 et ED138).

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	65,12	47,89	5,23	8,72	5,73	9,25	7,59	7,92	24,75	34,64	108,42	108,42
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	65,12	47,89	5,23	8,72	5,73	9,25	7,59	7,92	24,75	34,64	108,42	108,42

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	104,00	108,42	+4,25
Durée totale en mois	198	180	-9,09

S'agissant des coûts HT2, ils se décomposent comme suit :

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes en cumul		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Coût projet : Développement Logiciel	25,77	19,47	1,71	4,39	1,43	3,35	1,29	1,98	1,32	2,33	31,52	31,52
Coût projet : Acquisition et déploiement des systèmes pour les 5 CRNA	36,11	25,77	1,72	3,49	1,84	3,86	2,85	3,48	18,46	24,38	60,98	60,98
Coûts récurrents : AMO hors maintenance	3,24	2,65	1,31	0,84	1,27	1,65	1,1	1,27	2,53	3,04	9,45	9,45
Coût projet : Acquisition et déploiement d'un simulateur dans les 5 CRNA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Coûts récurrents : MCO	0	0	0,49	0	0	0,49	1,22	0	1,32	2,54	3,03	3,03
MCO logicielle Main*	0	0	0	0	1,09	0	0,93	1,09	0,93	1,86	2,95	2,95
MCO logicielle Backup	0	0	0	0	0,1	0	0,2	0,1	0,19	0,39	0,49	0,49
Total	65,12	47,89	5,23	8,72	5,73	9,35	7,59	7,92	24,75	34,54	108,42	108,42

Avancement au 1^{er} septembre 2022

Le projet a connu des avancées significatives fin 2021 avec la validation en usine de la version logicielle NVCS Main « Build 5 » ainsi que la première étape des vérifications site des systèmes Main et Backup à Brest incluant des tests opérationnels avec contrôleurs et pilotes. La formation des contrôleurs du CRNA de Brest s'est déroulée au premier trimestre 2022 et a donné satisfaction. La version logicielle du système Backup V2.2 a également été validée en usine en juin 2022.

Le coût global du projet NVCS a été révisé à 108,42 M€. La modification du coût prévisionnel est due à un changement de la stratégie d'acquisition d'un simulateur fourni par l'industriel au profit d'un système moins coûteux.

Prévisions fin 2022-2023

Les activités de vérifications sites au CRNA de Brest vont se poursuivre avec les recettes sites *Main* et *Backup* incluant les versions logicielles cibles pour la mise en service puis les dernières étapes de vérifications incluant des tests radio et téléphone en environnement opérationnel à partir de novembre 2022.

Après la mise en service en mars 2021 de la fonction radio de la chaîne secours à Roissy-CDG, les fonctions téléphone et interphone sont déployées et mises en service en 2023.

Des éléments détaillés sur l'historique du programme sont présentés ci-dessous.

Lancement du projet (2011 – 2014) et coût prévisionnel de référence 2014

Au cours de l'année 2008, un groupe de travail réunissant l'ensemble des prestataires de navigation aérienne du FABEC avait élaboré le cahier des charges d'un nouveau VCS (*Voice Communication System* pour Chaîne de communication vocale dite « chaînes radio/téléphone » pour la DSNA) prenant en compte les évolutions vers de nouveaux standards technologiques et besoins fonctionnels communs.

Sur cette base, la DSNA et Eurocontrol (Centre ACC international de Maastricht, dit MUAC) avaient décidé de collaborer pour mener une procédure d'appel d'offres en vue du développement, de la fourniture et de la maintenance de Nouveaux VCS (Projet NVCS). Un accord de coopération signé entre MUAC et la DSNA prévoyait que l'attribution de l'accord cadre, d'une durée de 20 ans, soit faite en partenariat et que la procédure d'appel d'offres soit menée par la DSNA, selon les règles du code des marchés publics français. Il prévoyait le développement et l'utilisation du nouveau système en commun ainsi que le partage des coûts d'investissement initiaux (la DSNA prenant en charge 60 % du développement du produit initial, tandis que MUAC en prenait en charge 40 %).

L'accord cadre permettait de développer, acquérir et maintenir des NVCS principaux (dits « *main* ») et secours (dits « *backup* »). Le NVCS *backup*, dont la vocation était d'offrir un secours immédiat et fonctionnellement proche du NVCS principal, ne faisait en revanche pas partie du périmètre de l'accord de coopération MUAC/DSNA. En conséquence, les coûts d'investissement et de maintenance du *backup* n'étaient pas partagés avec MUAC.

Le coût prévisionnel final du projet avait été évalué en 2014 sur la durée du contrat cadre, soit 2011 – 2031, à 105,27 M€, dont 72,97 M€ de coût de développement et installations et 32,3 M€ de coût de MCO. Il prenait en compte le déploiement dans les 5 CRNA et à Roissy CDG. Le premier déploiement était planifié en 2015 et le dernier en 2022-2023.

Évolutions du périmètre et actualisation du coût prévisionnel final

2017 : consolidation du périmètre (architecture « *main* / *back-up* »), du calendrier de déploiement (+4 ans) et du coût de référence (+10,9 %)

Le premier NVCS (incrément dit « *build 2* ») avait été déployé à MUAC où il avait remplacé le VCS principal. Dans le même temps, la DSNA avait fait l'acquisition d'un premier système de test qui avait été déployé à la DTI et qui devait permettre de valider la première version logicielle.

Du fait de son contexte particulier, à savoir d'une part le renouvellement simultané de la chaîne principale et de la chaîne secours et d'autre part de l'intégration du système en environnement IP dont la DSNA a été précurseur du déploiement en Europe, la DSNA ne pouvait envisager la mise en service opérationnelle que sur la base de versions disposant de capacités de sécurisation et d'assurance logicielle plus élevées que la « *build 2* ». Des incréments supplémentaires (« *build 3* » et « *build 4* ») avaient donc fait l'objet d'une négociation complémentaire avec l'industriel FREQUENTIS conduisant à un recalage de 4 ans du calendrier de déploiement et à une nouvelle évaluation du coût prévisionnel du projet sur la durée du contrat cadre de 116,76 M€ (94,9 M€ pour le développement et le déploiement, soit +30 % ; 21,86 M€ pour le MCO, soit -32,3 %). Le dernier déploiement était prévu en 2026. Le nouveau coût consolidé 2017 prévisionnel final du projet (limité à 2 années de MCO) prenait donc en compte les dépenses jusqu'à 2028, soit 104 M€.

2019-2022 : actualisation du périmètre (conformité Loi de Programmation Militaire et 1^{re} tranche de déploiement) et du coût de référence (+10,9 %)

Les tests et validation de l'incrément *build 4* ont conduit à constater des non-conformités, notamment à la norme EUROCAE ED-153 portant sur l'assurance sûreté logicielle, et à l'application de pénalités importantes. Une négociation avec l'industriel FREQUENTIS a été initiée début 2019 par la DSNA et Eurocontrol/MUAC, portant sur la conformité de la « *build 4* » et son planning de déploiement dans le centre Eurocontrol de MUAC et le coût et le calendrier d'une version complémentaire « *build 5* » de mise en service dans le centre de Brest. Cette négociation a conduit à un accord le 2 juillet 2019 pour la prise à sa charge par l'industriel des développements correctifs permettant

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

la réception de la « *build 4* » et au développement d'une version « *build 5* » complémentaire, à la charge de DSNA / Eurocontrol, intégrant des capacités complémentaires en particulier de conformité à la loi n° 2018-607 du 13 juillet 2018 relative à la programmation militaire. Ces nouveaux développements conduisent à un premier déploiement en 2023 à Brest.

Le coût prévisionnel final actualisé en 2019 de 110,82 M€ porte ainsi sur une 1^{re} tranche correspondant aux coûts engagés sur la période 2011 – 2025, ne prenant en compte ni la fin des déploiements à Marseille et Reims ni l'acquisition ni le déploiement des systèmes NVCS au CRNA de Paris (évalués à 13,64 M€). A périmètre fonctionnel constant (Roissy-CDG +5 CRNA), le nouveau coût de référence est donc à comparer à un coût 2017 de 90,36 M€, soit une évolution de +22,6 %. Il est toutefois considéré que l'acquisition du système pour Roissy-CDG et 4 CRNA permet d'atteindre 95 % du bénéfice attendu du projet initial, y compris de traiter la question de l'obsolescence (les 5 chaînes ARTEMIS retirées reconstituant un stock de maintenance suffisant pour le CRNA de Paris). L'acquisition / déploiement au CRNA de Paris intervenant en toute fin de contrat cadre, il ne sera lancé que sur la base d'un cas d'affaire actualisé à horizon 2027 incluant dans son périmètre la remise en concurrence du MCO des 5 chaînes NVCS déjà déployées.

2020 : Le périmètre du projet reste globalement inchangé par rapport à l'avancement 2019. Les échéances projet sont maintenues malgré la crise sanitaire subie en 2020. Le coût prévisionnel final actualisé en 2020 passe à 111,00 M€ au lieu de 110,84 M€.

2021 : A périmètre constant, le coût global du projet NVCS est maintenant évalué à 113,22 M€. La modification du coût prévisionnel est due à une réévaluation du coût d'acquisition du simulateur ainsi qu'à un recours plus important à l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

7. PROJET CATIA

Le projet majeur CATIA (Chaîne rAdio Téléphone IP des Approches) s'inscrit dans la stratégie de la DSNA de modernisation de ses systèmes radio / téléphone mise en œuvre à travers trois projets correspondants à trois produits industriels : NVCS (pour les 5 CRNA et Roissy-CDG), CATIA (pour les grandes approches sauf -Roissy-CDG) et CLEOPATRE (pour les petites tours de contrôle isolées). Les principales différences entre ces trois gammes résident d'une part dans leurs capacités (le nombre de fréquences radio nécessaires pour gérer les espaces d'un centre-en route ou des quatre pistes de l'aéroport de Roissy-CDG est bien plus important que pour une tour de contrôle d'un aéroport moyen) et d'autre part dans leur architecture et en particulier le niveau d'exigence sur la chaîne secours (l'impact économique d'une dégradation temporaire du niveau de service n'est évidemment pas le même pour les uns et pour les autres).

L'objectif du projet CATIA est d'acquérir, déployer et effectuer la maintenance corrective et évolutive (MCO) de nouveaux systèmes de communications vocales (radio et téléphone) dans les 14 « Grandes Approches » métropolitaines (hors Roissy-CDG mais y compris Orly) et d'Outre-Mer. Ce nouveau VCS (*Voice Communication System*) vient remplacer les systèmes RAIATEA en Grande approche, GAREX à ORLY.

Le budget de développement informatique représente 25 % du budget du projet, les 75 % restant se répartissant entre des dépenses de matériel (55 %) et de génie civil (20 %).

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	1,42	0,90	12,54	1,45	2,21	5,20	4,80	6,68	16,50	23,24	37,47	37,47
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	1,42	0,90	12,54	1,45	2,21	5,20	4,80	6,68	16,50	23,24	37,47	37,47

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	36,94	37,47	+1,43
Durée totale en mois	60	60	0,00

Le coût en masse salariale du projet n'est pas pris en compte.

Le total de CATIA Tranche 1 prend en compte des dépenses préalables à 2019 (concernant des études de faisabilité) qui ne sont pas prises en compte pour ce qui est de l'opération pionnière CATIA Tranche 1, décidée en 2020 et budgétée aujourd'hui à 37,47 M€. La totalité des AE a été mise en place en 2021. Les tableaux précédents présentent donc les engagements juridiques par années des AE mises en place en 2021. S'agissant des coûts HT2, ils se décomposent comme suit :

Coût détaillé par nature (en M€)	2020 et années précédentes Exécution		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Coûts marché (hors installation)	0,00	0,00	11,48	0,69	0,37	3,43	2,73	4,36	6,36	12,46	20,94	20,94
Coûts récurrents : AMO hors maintenance	1,42	0,9	0,87	0,63	1,23	1,32	1,6	1,6	5,85	6,52	10,97	10,97
Coûts Pré-requis - Systèmes de supervision, réseaux...	0,00	0,00	0,13	0,13	0,05	0,05	0,13	0,13	0,57	0,57	0,88	0,88
Coûts installations, réseaux, supervision	0,00	0,00	0,06	0	0,56	0,4	0,34	0,59	3,72	3,69	4,68	4,68
Total	1,42	0,9	12,54	1,45	2,21	5,2	4,8	6,68	16,5	23,24	37,47	37,47

Les grandes approches disposent aujourd'hui d'une chaîne Radio-Téléphone principale (intégrée ou non suivant les centres) et d'un secours radio. Le projet CATIA doit permettre de remplacer ces deux systèmes. Le système principal est une chaîne Radio-Téléphone Intégrée et le secours radio un système simple et robuste ne mettant pas en œuvre la fonction téléphone ni la totalité des fonctions radio assurées par la chaîne principale (pas de gestion de couplage, pas de sélection de meilleur signal, capacité réduite).

Le programme DSNA « CssiP », achevé en 2018, et son projet induit DIGIVOI ont mis en œuvre un réseau de communications longue distance sous IP (RENAR IP) qui permet d'exploiter les équipements radio des antennes avancées par voix sous IP (VoIP) ainsi que les liaisons téléphones. Les systèmes CATIA doivent s'interfacer à ce réseau pour accéder à ces moyens radios et établir les liaisons téléphoniques.

Avancement au 1^{er} septembre 2022

Le 1^{er} marché subséquent CATIA a été signé le 15 février 2021 matérialisant le début des activités de développements logiciels avec les fournisseurs. Les phases de planifications projet avec les industriels ont été clôturées en 2021 et la phase de spécification et conception système est en cours.

Des difficultés ont été rencontrées concernant le développement du système secours. Du fait de contraintes d'exploitation, ce retard de quelques mois sur la date de mise à disposition du logiciel final risque probablement d'entraîner un décalage de la date de mise en service à l'hiver aéronautique suivant soit 2025/2026 au lieu de 2024/2025 comme planifié initialement. Les travaux préalables à l'installation des systèmes se déroulent de manière nominale sur le site pilote.

Du fait de la priorisation d'autres projets de la DSNA tel que 4-FLIGHT, un redéploiement des ressources humaines de la DSNA a été nécessaire. Cette réallocation entraîne un décalage du déploiement du site N° 2 de CATIA de 2022 à 2023.

Prévisions 2023

Les systèmes de test Normal et Secours seront installés sur le site du SNA-SO, 2^e site de la tranche 1, au premier semestre 2023 et permettront de débiter le travail de configuration de l'environnement cible. Les premières formations techniques seront menées à cette occasion.

La recette usine commune des systèmes Normal et secours est prévue d'être conclue au semestre 2 2023, ce qui entraînera en fin d'année la livraison au SNA-SO des systèmes opérationnels en vue de leur installation.

S'agissant de l'évolution du coût et de la durée du projet, les estimations préliminaires en 2016 évaluaient le coût total entre **65 à 80 M€**, et sa durée totale à 240 mois. Néanmoins, lorsque le périmètre du projet a été consolidé en 2017, le coût total a été ré-évalué à 120 M€ et sa durée à 150 mois. La stratégie a été modifiée en 2019, en séparant le projet en deux tranches, la première visant à traiter les 4 premiers sites, pour un montant évalué à 37,47 M€ et une durée de 60 mois.

C'est le périmètre de la première tranche qui constitue le cas d'affaire de référence et qui doit donc être considéré comme la référence de lancement du projet.

8. PROJET ATC TOOLS

Ce projet a pour objectif de concevoir les futures générations d'outils de gestion temps réel du trafic aérien. Il permet d'alimenter en concepts d'opérations validés par des versions logicielles prototypes (niveau de R&D TRL 4 à TRL5) les spécifications des futures versions d'évolution du système 4-FLIGHT ainsi que les phase de développement et de pré-industrialisation du programme européen SESAR.

Le budget de développement informatique représente 90 % du budget du projet. Les 10 % restants sont consacrés à de l'achat de matériel divers pour les plateformes de test.

Fonctionnalités et bénéfices attendus

Le développement d'outils avancés de détection automatique de conflits à horizon temporel élargi (MTCD pour *Midterm Conflict Detection*) permettra de tirer le plein bénéfice du plan de vol enrichi des nouvelles générations de système ATM (COFLIGHT) et d'assister les contrôleurs aériens dans la gestion stratégique des vols, afin de limiter la charge de gestion tactique de conflits sur des secteurs de contrôle réduits. Le projet ATC Tools apportera en particulier de la valeur à moyen terme en support aux concepts d'opérations novateurs de SESAR (*Free Route*).

D'une manière générale le projet s'inscrit dans la voie de plus long terme d'une automatisation croissante du contrôle aérien en route.

Année de lancement du projet	2019
Financement	612
Zone fonctionnelle principale	AVIATION CIVILE

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	1,12	0,60	0,80	0,82	0,39	0,50	0,00	0,39	0,00	0,00	2,31	2,31
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	1,12	0,60	0,80	0,82	0,39	0,50	0,00	0,39	0,00	0,00	2,31	2,31

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	9,50	2,31	-75,68
Durée totale en mois	72	48	-33,33

Le coût en masse salariale du projet n'est pas pris en compte.

A compter de 2023 dans une démarche de cohérence globale de la feuille de route des systèmes ATC de la DSNA, il est proposé d'intégrer le financement de ce projet dans le cadre du programme « 4-FLIGHT Évolutions » qui devra en tout état de cause porter ces fonctionnalités.

10. PORTEFEUILLE NETWORK COLLABORATIVE SERVICE

Ce périmètre regroupe l'ensemble des projets liés au développement de solutions collaboratives permettant d'optimiser la gestion des flux de trafic aérien. La finalité de ces projets est de trouver des gisements de capacité en améliorant la répartition des flux de trafic entre les secteurs de contrôle et de développer les opérations aériennes « vertes » via l'optimisation des trajectoires des vols, en encourageant la collaboration entre acteurs, notamment exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, « Network Manager » européen, Météo France, DSNA, acteurs militaires. Ces projets ont été consolidés sous forme d'un programme baptisé eCDM (extended Collaborative Decision Making) lancé en 2012.

Fonctionnalités et bénéfices attendus

Le programme vise à développer un ensemble de services numériques dont le périmètre englobe la gestion prédictive stratégique (préparation la veille) / pré-tactique (3h avant) et tactique des flux et de la capacité des secteurs, la synchronisation des séquences arrivées/départs des aéroports, le partage d'informations nécessaires à la gestion des situations dégradées (phénomènes météo extrêmes, indisponibilité du réseau ATM...). Ce programme établit notamment une forte convergence entre la gestion collaborative des flux de départ/arrivées au niveau des aéroports avec la gestion des flux de trafic au niveau du réseau européen. Il a par ailleurs vocation à favoriser les développements sous méthode Agile des applications informatiques, de façon à apporter en continu de la valeur aux différents acteurs.

Les principaux systèmes développés dans le cadre du programme sont :

- AMAN, le système de séquençement étendu des arrivées des aéroports qui permet d'assurer la fluidité des vols à destination d'un aéroport, en collaboration avec les centres de contrôle amont ;
- DMAN, le système de séquençement collaboratif des départs des aéroports, qui permet d'organiser les départs d'un aéroport en coordination avec d'une part les opérations d'embarquement menées par les compagnies et les exploitants de terminaux, et d'autre part les centres de contrôle aval et l'ensemble du réseau de trafic aérien ;
- SALTO, le système de gestion de l'équilibre demande / capacité des secteurs des centres de contrôle en-route qui permet d'assurer la régulation quantitative des pointes importantes de trafic avec le « Network Manager », afin de maintenir le flux dans les limites de capacité conforme à la sécurité ;
- En complément le système 4ME déployé sur toutes les positions de contrôle en-route permet une régulation dynamique plus efficace pour les pointes de trafic limitées ;
- Les systèmes collaboratifs, comme le portail CDM@DSNA, qui permettent d'aider au partage d'information et supportent la prise de décision collaborative avec les parties prenantes ;
- Le Portail PostOPS qui fournit des moyens d'analyse des situations passées afin d'objectiver la performance, de détecter des comportements récurrents et d'évaluer de nouveaux scénarios opérationnels pour mieux gérer les futurs flux de trafic ;
- De nombreuses innovations émergent dans ce domaine sous l'impulsion de SESAR, pour être régulièrement intégrées dans cet ensemble.

Les gains apportés par la mise en œuvre de ces systèmes sont à court terme des gains économiques liés à une diminution des retards et une amélioration de la qualité du service de la navigation aérienne. Les nouvelles fonctionnalités visées à moyen terme doivent permettre également des gains environnementaux croissants liés à l'optimisation des trajectoires de vol, en limitant les contournements d'espaces coûteux en rallongement de trajectoire ou en niveau de vol moins optimal pour le rendement des moteurs. Enfin le programme a pour objectif la conformité réglementaire à la nouvelle feuille de route digitale du Ciel unique européen sur son périmètre.

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

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	45,59	44,00	5,48	4,12	5,44	5,44	8,00	8,00	19,79	22,74	84,30	84,30
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	45,59	44,00	5,48	4,12	5,44	5,44	8,00	8,00	19,79	22,74	84,30	84,30

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	120,00	84,30	-29,75
Durée totale en mois	204	180	-11,76

Avancement au 1^{er} septembre 2022

De nombreux résultats ont été obtenus en 2022 :

- Gestion des mesures de régulation : mise en service de la version SALTO V7 pour le dépôt des régulations, ce qui consolide le système déjà en place dans les centres en route. Le portail-CDM a été enrichi de services de négociation civile/militaire concernant les ouvertures/fermetures des zones d'espace dédiées aux opérations militaires. Les travaux de l'Advanced ATC Tower se poursuivent en coordination avec l'initiative CRA (*Connected Regionals on small Airports*) en connexion avec le Network Manager et l'association des aéroports français (UAF). Ils ont pour but de mieux prendre en compte les « petits » aéroports dans la gestion de flux globale du réseau ;
- Optimisation des séquençements des arrivées/départs : la mise en service de l'*Advanced Extended Arrival Management* (XMAN) au CRNA de Paris est prévue fin 2022. Elle permettra aux prestataires de services de navigation aérienne voisins d'intervenir en amont sur la régulation des arrivées des aéroports de la région parisienne, via une connexion aux services de données fournis par le système AMAN parisien au standard préconisé par le Ciel unique européen (SWIM AMAN).
- Echanges de données DSN / Météo France : le service SWIM AIREP a été déployé dans l'ensemble des centres en route. Il permet d'informer Météo France des reports des pilotes signalant au contrôle des phénomènes météo imprévus.
- Report de contamination pistes : la DSN a offert aux exploitants d'aéroport un service numérique qui permet de transmettre les reports de contamination pistes via le Portail CDM@DSNA. Ce service rencontre un vif succès. Il va être amélioré par une connexion au système d'information aéronautique européen EAD d'ici fin 2022, ce qui permettra d'automatiser quasi totalement la diffusion des informations de report de contamination pistes.
- Evolutions régulières des statistiques et tableaux d'analyse sur PostOPS.dnsa.fr, permettant à la DSN de suivre et piloter sa performance opérationnelle.
- Architecture numérique : définition d'une stratégie de rationalisation du périmètre vers un ensemble baptisé 4FLOW, qui constituera la solution DSN à horizon 2030 pour le périmètre Network Collaborative Services.
- Les travaux en vue de la conformité réglementaire à IR CP1 aux quatre échéances du 31/12/2022 (Airport CDM, ASM/AFUA, STAM et complexity) ont été réalisés avec succès.

Prévisions 2023

Il est prévu de mettre en chantier l'architecture modernisée et rationalisée 4FOW tout en continuant à maintenir en condition opérationnel des services existants. Le programme poursuit ses travaux nécessaires à la conformité à l'IR CP1 (échéance de fin 2023 Airport Operation Plan / Network Operation Plan initial).

Enfin, une nouvelle offre de services digitaux va être mise en œuvre et qui vise à une gestion des flux adaptée à des opérations « vertes ».

11. PROGRAMME AIM+SEPIA

L'*Aeronautical Information Management* est un programme qui a pour but d'assurer la cohérence de l'ensemble des actions lancées en matière d'informations aéronautiques pour se positionner sur la fourniture de services. Le programme prend en compte les échéances associées au règlement européen de déploiement SESAR « PCP » (notamment la solution SESAR SWIM, pour *System Wide Information Management*) et à la mise en œuvre du règlement européen dit « ATM/ANS ».

Le budget de développement informatique représente 80 % du budget du programme, les 20 % restant étant de l'acquisition de matériel.

Fonctionnalités et bénéfices attendus

Les objectifs du programme sont :

- Moderniser et optimiser les services rendus ;
- Développer de nouveaux services notamment dans le contexte UTM (*Unnamed Traffic Management*) ;
- Mettre en place une offre agile de services ;
- Assurer la conformité réglementaire vis-à-vis de l'Annexe 15 de l'OACI et des règlements européens.
- Le programme AIM s'appuie sur la mise en place des nouvelles capacités suivantes, portée chacune par un projet informatique :
 - SOFIA BRIEFING : outil de préparation des vols remplaçant OLIVIA développé en mode AGILE.
 - SEPIA : Système Évolutif de Production de l'Information Aéronautique. Outil central de recueil, traitement, stockage des données IA et d'élaboration des produits IA. Ce système est le support à l'ensemble des services SWIM AIM et remplacera NOPIA
 - EAD INO : Outil de traitement des demandes de NOTAM (*Notice To Air Men*) et plans de vol. Outil remplaçant le système SIGMA dans les Bureaux Régionaux d'Information Aéronautique (mise en service opérationnelle en mars 2020) et remplaçant le système BDA au Service de l'Information Aéronautique, service central de la DSNA délocalisé à Bordeaux (mise en service opérationnelle le 04 septembre 2018) ;
 - GeoDB/AIM tool : projet mené en partenariat avec Aéroports de Paris. Il intègre la base de données nationales obstacles (BDNO) de la DSNA et prévoit l'interface entre les bases de données ADP et les bases de données du SIA.

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	10,67	8,76	7,19	5,05	4,08	5,62	5,33	4,97	7,55	10,42	34,82	34,82
Titre 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	10,67	8,76	7,19	5,05	4,08	5,62	5,33	4,97	7,55	10,42	34,82	34,82

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	20,00	34,82	+74,10
Durée totale en mois	120	120	0,00

Avancement au 1^{er} septembre 2022

La mise en service opérationnelle de SOFIA BRIEFING est prévue au 4^e trimestre 2022.

Les gains attendus du projet sont les suivants :

- Conformité réglementaire ;
- Interopérabilité ;
- Gains RH (moins de saisies, rapidité de traitement) ;
- Gain de sécurité des vols (intégrité des données par traitement de bout en bout ; amélioration de la gestion des obstacles aux trajectoires au voisinage des aéroports).

Prévisions 2023

- SOFIA BRIEFING : nouveaux développements
- SEPIA : recettes des livraisons de l'industriel ; mise en place d'un test de fabrication d'un AIP outre-mer

Lancement du programme (2017) et coût prévisionnel de référence 2017

Le programme a été lancé en 2017 sur la base d'un cas d'affaire préliminaire.

Le cas d'affaire a été consolidé fin 2018 pour tenir compte d'une estimation plus précise des coûts de développements industriels. Le calendrier du programme été recalé en donnant une priorité à une première tranche visant la conformité réglementaire, avant le déploiement de la seconde tranche portant sur des services à valeur ajoutée complémentaires pour les usagers.

Le coût prévisionnel initial était évalué à 20 M€ selon une trajectoire de déploiement par étapes sur une période de 10 ans de 2018 à 2027, il a ensuite évolué pour atteindre 34,8 M€ avec l'extension des projets requis pour répondre aux nouveaux besoins de la transition vers le tout numérique de l'AIM et à l'évolution des réglementations européennes et OACI.

A noter que le périmètre cumulé 2019, et années antérieures, a été affiné et expurgé des projets achevés et des opérations d'infrastructures hors périmètre spécifique à l'AIM (immobilier, etc.). Ainsi pour tenir compte des coûts réels d'acquisition des systèmes (SEPIA, SOFIA briefing, ECIT, etc.) notamment des coûts de développements et de MCO (maintien en condition opérationnelle), des nouveaux standards techniques exigeant des développements et des outils nouveaux, notamment le service aux usagers, d'outils de mises en conformité des bases de données et des productions pour la mutation de l'AI vers le tout numérique à l'horizon 2025, il a été nécessaire de lancer de nouveaux projets. Il convient aussi d'ajouter le marché national de relevés, lancé en 2021, qui alimentera aussi toutes les bases de données de la DSNA (0,5 M€/an). Les projets SEPIA et GeoDB sont cofinancés par la CE (Commission européenne dans le cadre de CINEA).

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
308 395 804	0	697 407 805	631 460 706	330 976 203

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
330 976 203	172 207 864 0	97 592 861	38 637 144	22 538 334
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
574 506 163 12 000 000	420 355 697 12 000 000	65 539 602	51 215 426	37 395 438
Totaux	604 563 561	163 132 463	89 852 570	59 933 772

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
73,72 %	11,17 %	8,73 %	6,38 %

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Justification par action**ACTION (43,6 %)****01 – Soutien et prestations externes de la Navigation aérienne**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	250 477 391	250 477 391	2 000 000
Crédits de paiement	0	250 477 391	250 477 391	2 000 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	250 141 391	250 141 391
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	250 141 391	250 141 391
Dépenses d'investissement	300 000	300 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	300 000	300 000
Dépenses d'intervention	36 000	36 000
Transferts aux autres collectivités	36 000	36 000
Total	250 477 391	250 477 391

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits relatifs aux achats s'élèvent à 22 797 965 € (AE=CP), soit une hausse de 2 909 353 € par rapport au montant inscrit en LFI pour 2022 (19 888 612 €). Les dépenses sont ventilées comme suit :

Études, assistance et prestations de services et achats divers et autres dépenses d'exploitation : 1 997 965 € en AE et CP.

Ces prestations relèvent de l'activité stratégique de l'échelon central de la DSNA, amené à recourir à des prestations d'étude, d'assistance de projet et d'expertises juridiques. Ces prestations concernent également les dépenses communes au titre de l'action sociale, du carburant, de la communication, des études et des frais de réception et de locations.

Ces prestations sont en augmentation par rapport à 2022 (+1,11 M€, principalement sur l'axe communication, interne ou externe, qui devient un outil majeur de l'action de la DSNA. Concernant les prestations d'études, d'assistance de projet et d'expertises juridiques, la DSNA renforce son contrôle interne afin de n'utiliser ces prestations qu'en 2^e niveau.

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

Ces dépenses correspondent au financement de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix, missions effectuées par les ministères des Armées et de l'Intérieur (conventions évaluées à environ 1 650 000 € en AE et en CP), à la dotation en chaînes largables SAR et à leur maintenance (environ 300 000 € en AE et CP), à

l'exploitation du système de détection des balises de détresse COSPAS-SARSAT (convention tripartite CNES/DGAC/direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et un marché passé avec un prestataire) et aux recherches effectuées par les radioamateurs (convention ADRASEC) pour 50 000 €. Ce poste est au même niveau que 2022.

- **Maintenance des compétences : 10 300 000 € en AE et CP**

Par rapport à 2022, ce poste augmente de 1,1 M€. Cette hausse se justifie eu égard à la mise en œuvre de 4FLIGHT dans les premiers centres (Reims et Aix-en-Provence dès 2022, Paris en 2023) qui nécessite un besoin important de formation initiale et continue sur l'année 2023. Les prévisions de coûts par type de formations sont les suivantes :

- **Maintenance des compétences en langue anglaise : 4 200 000 € (AE=CP).** Cette compétence fait partie des exigences fixées par l'OACI dans le cadre des licences européennes de contrôle. Ce montant augmente de 0,7 M€ par rapport à 2022.
- **Maintien des compétences en informatique : 2 000 000 € (AE=CP).** Elles concernent principalement les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA). Certains de ces stages sont indispensables pour l'obtention des qualifications statutaires dans ce corps. Ce montant reste le même qu'en 2022.
- **Autres formations liées au maintien des compétences : 4 100 000 € (AE= CP).** Elles concernent les formations techniques (études de sécurité dans le cadre de la mise à niveau en systèmes de management de la sécurité, habilitation électrique, téléphonie...), les formations propres à l'activité du contrôle aérien (prestations de pilotes écho-radar, testeurs, instructeur), les formations tertiaires (conduite de projet, gestion du temps) et les dépenses d'entraînement aérien (13 heures annuelles par agent) qui sont assumées par la direction des opérations au profit de tous les agents de la navigation aérienne susceptibles d'en bénéficier. Comme indiqué ci-dessus, ce poste augmente de 1,1 M€ pour la réalisation des formations initiales et continues sur 4FLIGHT.

- **Dépenses de déplacement : 8 500 000 € en AE et CP**

À la suite de l'augmentation mesurée du budget alloué aux dépenses de déplacement en 2022, la DSN stabilise ce poste de dépense à hauteur de 8,5 M€. Ce montant reste inchangé en raison d'un recours accru aux systèmes de visio-conférence pour la gestion des réunions tout en alliant un retour à des réunions physiques autant que de besoin.

AUTRES TAXES LOCALES

Un montant de 75 000 € en AE et en CP est prévu en 2023 au titre des impôts, taxes et versements assimilés, tout comme en 2022.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les crédits relatifs aux autres charges de gestion courante se divisent entre :

- Les dépenses se rapportant aux opérateurs dits « organismes extérieurs », qui sont explicitées dans la partie « éléments transversaux au programme ». Elles représentent un montant de 226 268 426 € en AE et CP.
- Les dépenses liées à l'action sociale, dont le montant est estimé à 50 000 € en AE et CP pour 2023.

CHARGES EXCEPTIONNELLES DECAISSABLES

Un montant de 1 M€ en AE et en CP est prévu au titre des réparations judiciaires pour l'année 2023. Un contentieux est en cours en 2022 et pourrait amener la DSN à payer ce montant en 2023.

SUBVENTIONS DIVERSES

Les dépenses sur ce poste de dépenses sont de l'ordre de 36 000 € (AE=CP). Elles sont prévues dans le cadre de la participation financière de la DSN à la Fédération nationale des radioamateurs au service de la Sécurité civile (FNRASEC), qui participe à la recherche et à la localisation radiogoniométrique des balises de détresse activées dans

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

le cadre des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse, en temps de paix ou dans le cadre des exercices de sécurité civile.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses de fonctionnement se limitent à l'achat de véhicules pour la DSNA. Ce montant est de 300 000 € en AE et CP pour 2023.

ACTION (56,4 %)

02 – Exploitation et innovation de la Navigation aérienne

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	324 028 772	324 028 772	10 000 000
Crédits de paiement	0	342 086 170	342 086 170	10 000 000

L'action 2 « exploitation et innovation de la Navigation aérienne » concerne :

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

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

ACHATS

Les crédits relatifs aux achats et services extérieurs s'élèvent à 70 575 000 € (AE=CP), montant en hausse par rapport au montant inscrit dans en LFI 2022 de +7 775 000 €. Les dépenses sont ventilées comme suit :

- **Dépenses de télécommunication : 28 500 000 € en AE et CP**, dont 26 000 000 € de liaisons louées. Ce poste est en augmentation du fait que la totalité des besoins en liaisons louées est désormais demandé en dépenses de fonctionnement. Ce poste comprend à la fois les lignes non spécialisées (postes téléphoniques), représentant ainsi près de 2500 unités. Il intègre aussi la location des liaisons téléphoniques spécialisées reliant les centres en-route entre eux, avec les centres d'émission/réception pour les communications avec les aéronefs et avec l'étranger. Cela permet également de satisfaire les besoins techniques spécifiques de la DTI, en particulier les supports utilisés pour les réseaux de tests des équipements les communications

téléphoniques de bureau. Ce poste a été réévalué afin d'être uniquement financé à partir de dépenses d'exploitation.

- **Dépenses de maintenance : 13 775 000 € en AE = CP.** Ce poste est en augmentation de 825 000 € par rapport à 2022. L'objectif est ici de maintenir les matériels techniques de la DSNA, et d'éviter ainsi des achats de renouvellement plus coûteux. Au global, ces dépenses visent plusieurs objectifs :
 - Des installations de navigation aérienne (moyens radiobalisés, ILS, tours de contrôle) ou techniques (manches d'évacuation de tours de contrôle, onduleurs, groupes électrogènes, maintenance électrique des machines d'imprimerie au SIA, etc.) mais également des autocommutateurs, des photocopieurs, l'entretien et la réparation des matériels divers et des véhicules ;
 - Le maintien en condition opérationnelle des logiciels des centres en route ;
 - La maintenance des logiciels opérationnels utilisés dans les approches ;
 - Les matériels utilisés par la DTI pour ses besoins d'ingénierie ainsi que pour les contrats de maintien en condition opérationnelle et réglementaires des matériels.
- **Dépenses informatiques : 4 500 000 € en AE = CP.** Ce poste est stable par rapport à 2022 et sert à financer :
 - Les dépenses bureautiques (terminaux, imprimantes et périphériques divers associés) ;
 - La maintenance de logiciels opérationnels utilisés dans les centres en route (CAUTRA, ARTEMIS) et le matériel de rechange pour calculateurs du centre de retransmission du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ;
 - La maintenance des logiciels et progiciels informatiques utilisés par la DTI pour les développements de systèmes opérationnels (principalement Oracle, Ilog, IBM, Télégic) ;
 - Les contrats de maintenance des logiciels et systèmes informatiques non individualisables par centre opérationnel ;
 - L'infogérance système et l'info gérance génie logiciel ;
 - L'augmentation de l'âge moyen des matériels demande un effort supplémentaire en remplacement.
- **Nettoyage : 5 000 000 € en AE = CP.** Montant similaire à celui de 2022.
- **Fluides : 14 000 000 € en AE = CP.** Les dépenses de fluides sont composées de l'électricité, du fioul, de l'eau et des carburants nécessaires pour la fourniture du service de navigation aérienne. Ce poste connaît une augmentation assez forte, de l'ordre de 2 000 000 €, du fait de la forte augmentation des prix de l'énergie.

Entretien des bâtiments : 4 800 000 € en AE = CP. Les bâtiments sont la propriété de l'État et leur état général est satisfaisant, même si les plus anciens (la construction du CRNA Nord a débuté peu avant les années 1960, celle du CRNA Est dans les années 1980) nécessitent un entretien soutenu (dont étanchéité et mise aux normes). Les bâtiments se complètent de parkings, d'espaces verts et restaurants administratifs dont l'entretien est partagé dans le cas de sites regroupant plusieurs services. Par ailleurs, le parc immobilier des SNA se caractérise par sa dispersion géographique et par son imbrication avec les DSAC/IR.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Déclinaison du programme d'investissement en portefeuilles

Le programme d'investissement, qui doit répondre aux objectifs liés à l'environnement, à la sécurité et à la performance, s'inscrit dans un programme pluriannuel d'investissement organisé et piloté au travers de 3 portefeuilles, eux-mêmes découpés en segment. Le tableau ci-dessous décline :

- Le total des dépenses AE/CP pour l'action 2 correspondant aux projets/programmes/activités de ce portefeuille ;
- La description des principaux enjeux du portefeuille ;

Navigation aérienne

Programme n° 612 | Justification au premier euro

Portefeuille	AE PLF 2023	CP PLF 2023	Description
1 Portefeuille INFRA	84 543 772	79 261 170	
1.1 Télécom, Réseau et Sécurité	8 700 109	6 075 672	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait aux infrastructures télécom/réseau associées. Un des enjeux de gestion de ce segment est l'optimisation de la répartition des ressources entre le maintien en condition opérationnelle des systèmes et matériels actuels et le développement de nouveaux systèmes dans un planning contraint également par des jalons internationaux (transition new PENS, jalons SESAR, ...). Cette transition doit être transparente y compris vis-à-vis des ANSPs étrangers avec lesquels la DSNA est en interface.
1.2 CNS – Communications vocales	24 327 100	24 327 995	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à tout ce qui concerne les communications, aussi bien vocales que non vocales (chaînes radio/téléphone).
1.3 CNS – Navigation	7 861 027	6 457 503	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à la modernisation des infrastructures de navigation (moyens sol et procédures associées), à leur rationalisation ainsi qu'à leur maintien en condition opérationnelle. Un des enjeux de gestion de ce segment est la conciliation la plus efficace des démarches de rationalisation et de maintien en condition opérationnelle des équipements existants.
1.4 CNS – Surveillance	7 000 000	7 000 000	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait au maintien en condition opérationnelle des différents types de radar.
1.5 Génie Civil & installations	36 655 536	35 400 000	Ce segment regroupe l'ensemble des opérations de génie civil et l'entretien des infrastructures existantes.
2 – Portefeuille ATC	149 210 000	172 750 000	
2.1 ATM Services opérationnels	32 000 000	32 000 000	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à tout ce qui concerne la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien en route en interface avec le contrôleur. Un des enjeux de gestion de ce segment est la maîtrise de la soutenabilité de la modernisation, du phasage de son déploiement ainsi que des délais associés dans un contexte d'obsolescence des systèmes actuels.
2.2 ATM Services ATM en-Route	86 560 000	94 650 000	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à tout ce qui concerne la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien nécessaires au contrôle d'approche et d'aérodrome.
2.3 ATM Services Approches/Tours hors DAT	8 600 000	22 900 000	Ce segment intègre le cœur du système de traitement des plans de vol. Un des enjeux de gestion de ce segment porte sur le développement du nouveau système pour retirer les bénéfices en termes de capacité sans perdre en sécurité pendant la transition.
2.4 ATM Services communs	22 050 000	23 200 000	
3- Portefeuille Services	19 700 000	19 500 000	
3.1 Espace Aérien	800 000	600 000	Ce segment regroupe l'ensemble des projets de réorganisation d'Espace, aussi bien à l'échelle locale d'un SNA que sur l'ensemble de l'espace. Un des enjeux de gestion de ce segment est la mise en œuvre de la stratégie de rationalisation des services de contrôle DSNA.
3.2 NCS Network Services	8 000 000	8 000 000	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à tout ce qui concerne les outils collaboratifs d'aide à la décision stratégiques/pré-tactiques et tactiques et à la modernisation des services de fourniture d'informations aéronautiques
3.3 Digitalisation des services (UTM + SWIM)	1 000 000	1 000 000	Ce segment regroupe l'ensemble des Programmes/projets/opérations majeures en lien avec la transformation digitale.
3.4 Innovation et stratégie DATA	5 000 000	5 000 000	Ce segment regroupe l'ensemble des Programmes/projets/opérations majeures en lien avec la transformation digitale, à la dématérialisation et au support à l'innovation (Comité Innovation, démarche ASAP). Ce segment comprend également l'ensemble des projets et activités liés à SESAR.
3.5 Support et transformation managériale	4 900 000	4 900 000	Ce segment regroupe l'ensemble des programmes/projets/opérations ayant trait à la transformation du management DSNA (UA3P, MMT, Système de Management Intégré, gestion de l'inter-programmes, Démarche Sécurité Intégrée, Support DTI).
Total général	253 453 772	271 511 170	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	70 575 000	70 575 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	70 575 000	70 575 000
Dépenses d'investissement	253 453 772	271 511 170
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	253 453 772	271 511 170
Total	324 028 772	342 086 170

PROGRAMME 614
Transports aériens, surveillance et certification

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

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

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

En 2023, la DSAC poursuivra ses actions destinées à garantir et améliorer la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais entièrement européen, et dans un contexte où nombre d'opérateurs sont encore fragiles à la suite de la crise sanitaire. Elle poursuivra la mise en œuvre de son plan stratégique DSAC 2025, qui intègre fortement les préoccupations environnementales et qui souligne la priorité à donner à la digitalisation des processus. Elle poursuivra l'animation du Programme de Sécurité de l'État dans le cadre du plan « Horizon 2023 » qui fixe les priorités d'action d'amélioration de la sécurité, et préparera le plan pour la période 2024-2028.

La DSAC poursuivra en 2023 la mise en œuvre des approches de la surveillance fondées sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire, en lien avec les orientations arrêtées aux niveaux européen et mondial. Ces approches ont pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace car plus ciblée sur les points clés posant des difficultés. Cette démarche maintenant déployée largement sera améliorée au vu du retour d'expérience.

Tous les domaines d'intervention de la DSAC sont depuis 2019 sous réglementation européenne : production, maintenance, opérations aériennes, personnels navigants, aéroports, contrôle aérien. La DSAC poursuivra son action de surveillance des opérateurs en étant, pour cela, et comme toutes les autres autorités européennes de sécurité aérienne, soumise à des audits réguliers de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA). Elle accompagnera les acteurs du domaine sur les évolutions réglementaires. Elle assurera le démarrage satisfaisant de l'organisme habilité pour la surveillance des organisations de production et de maintenance, dont le mandat démarrera pour une nouvelle période en 2023.

Elle poursuivra également les actions visant à simplifier le corpus réglementaire national résiduel pour les acteurs hors champ de la réglementation européenne, aéronefs spécifiques et petits aérodromes en particulier, en recherchant une convergence maximale chaque fois que cela est possible. Elle sera attentive à la mise en œuvre des nouvelles réglementations publiées en 2021 et 2022, en particulier sur les opérations commerciales en ULM, sur les manifestations aériennes, et sur les exigences relatives aux pompiers d'aérodrome pour les petits terrains.

L'année 2023 verra la poursuite des évolutions sur de nouveaux domaines prévus par le règlement UE 1139/2018 sur la sécurité aérienne en Europe : les drones, l'assistance en escale et la cybersécurité.

Pour les drones, la DSAC s'assurera de la bonne application par les exploitants du cadre réglementaire européen en vigueur depuis 2021, alors que la phase de transition avec le cadre national se termine en 2023. Elle veillera également à pouvoir certifier les nouveaux prestataires de services d'espace aérien au profit des drones (« U-Space »).

S'agissant de l'assistance en escale, la DSAC continuera de contribuer activement à l'élaboration réglementaire européenne, en privilégiant une approche basée sur des standards industriels.

Dans le domaine de la cybersécurité, elle continuera à préparer le secteur aux nouvelles exigences des règlements européens applicables à compter de 2023, et mettra en place les modalités de surveillance associées.

La DSAC poursuivra 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 dit « pseudo satellites » ou HAPS, ...).

Elle poursuivra une activité internationale soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) ou de l'Organisation de l'aviation internationale (OACI), de la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous le pilotage de l'AESA ou de l'OACI pour la sécurité aérienne, et 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 production d'un cadre réglementaire européen pour les dirigeables.

S'agissant de la sûreté, elle poursuivra ses actions visant à améliorer l'efficacité des dispositifs mis en œuvre et en particulier la capacité des agents de sûreté à détecter les objets prohibés, et contribuera à la définition d'un dispositif de recueil et d'analyse d'incidents de sûreté. La DSAC continuera également d'appuyer la DTA dans les discussions réglementaires, sur les expérimentations du programme « Vision Sûreté » destinées à tester de nouveaux dispositifs et à participer aux missions « vols entrants » d'évaluation de la situation sur les aéroports étrangers ciblés.

Enfin la DSAC devra continuer de renforcer l'efficacité et la productivité de ses processus, afin notamment de dégager les marges de manœuvre nécessaires à un exercice satisfaisant de ses métiers dans un contexte nécessairement très contraint après la crise sanitaire. Il s'agira en particulier de travailler sur les méthodes internes de fonctionnement, d'accélérer le développement de systèmes d'information destinés à faciliter plus encore la relation avec les usagers, avec une priorité particulière donnée à l'amélioration du service des licences des personnels navigants. Elle adaptera son fonctionnement à la nouvelle organisation des services support qui sont regroupés en régions et assurés par le secrétariat général de la DGAC.

Le deuxième axe stratégique du programme vise à favoriser la reprise économique du transport aérien et l'accélération de sa transition énergétique et écologique

A ce titre, la Direction du Transport Aérien (DTA) poursuivra en 2023 ses actions selon les objectifs suivants.

Assurer la préservation du tissu économique et social du secteur aérien et favoriser sa reprise économique

La DTA œuvrera au maintien des entreprises du transport aérien et de leurs emplois en préservant les savoir-faire et leur expertise. Elle suivra attentivement l'évolution de la santé financière des compagnies aériennes françaises et leur apportera son soutien. Elle œuvrera également au renforcement des capacités de transport de fret pour garantir l'efficacité de la chaîne logistique vers nos territoires ultra-marins.

Elle restera, avec le ministère du travail du plein emploi et de l'insertion, l'interlocutrice des partenaires sociaux du secteur en vue de promouvoir le dialogue social et la négociation collective et de mener à bien la mise en place d'une couverture conventionnelle pour les salariés du secteur qui en sont dépourvus.

La DTA continuera de protéger les passagers en veillant au respect de leurs droits.

Dans son rôle d'autorité concédante des aéroports français, la DTA veillera à garantir un partage équitable de la valeur entre les aéroports et les transporteurs aériens. Elle assurera le renouvellement des concessions des aéroports de Nantes, Cayenne et de Nouméa.

Renforcer et accélérer la transition écologique du transport aérien

La DTA poursuivra ses cinq actions stratégiques afin de :

- Réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien ;
- Lutter contre la pollution atmosphérique des activités aériennes ;
- Lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports ;
- Protéger la biodiversité aéroportuaire ;
- Renforcer le dialogue avec les parties prenantes.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Présentation stratégique

Accompagner les mutations du secteur aérien par l'innovation

La DTA contribuera au renforcement et à l'adaptation du secteur aux nouveaux enjeux de mobilité en poursuivant les travaux sur l'intermodalité, en soutenant les régions dans leurs stratégies aéroportuaires et en favorisant l'essor de nouvelles mobilités (projets VTOL). La DTA assurera, en lien avec la DGITM, le pilotage et l'animation de l'Agence de l'Innovation dans les Transports.

Assurer la continuité territoriale et la connectivité des régions

La DTA œuvrera avec les collectivités territoriales au maintien des liaisons d'aménagement du territoire ayant vocation à perdurer. De même, elle mènera à bien les études d'une piste longue à Mayotte pour assurer une connectivité directe par tous temps vers la métropole. La DTA assurera la mise en concession de l'aéroport de Tahiti Faa'a dans les meilleurs délais afin que les investissements nécessaires à la plate-forme soient engagés rapidement.

Garantir la sûreté du transport aérien

La DTA garantira la sûreté du transport aérien et assurera notamment la poursuite du programme innovant « Vision Sûreté 2 » par le déploiement de projets opérationnels et d'expérimentations conduits en partenariat avec les aéroports. Elle adaptera au mieux la posture de sûreté dans nos aéroports face à une menace terroriste persistante et développera l'analyse du risque au sein de son Pôle d'Analyse du risque de l'Aviation Civile (PARAC).

Porter la voix et conforter la place de la France au niveau européen et international

La DTA confortera et développera son influence dans les instances européennes et internationales. Elle maintiendra et renforcera la coopération avec les autres pays en promouvant l'expertise et les solutions apportées par l'ingénierie et l'industrie françaises dans tous les domaines de l'Aviation civile.

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

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

OBJECTIF 2 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

INDICATEUR 2.1 : Respect 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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	77	88	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,3	1,0	1,5	<1,2	<1,2	<1,2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	97	95	>96	>96	>96

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 CIBLES

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial : la cible proposée (>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 1,5 retenue jusqu'en 2022 est le résultat de l'agrégation des cibles par domaine, 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 a été modifiée à hauteur de <1,2 à compter de 2023.

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. Compte tenu des résultats depuis les 3 dernières années, une cible >96 % a été retenue à compter de 2023.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorités et opérant de manière régulière sur les aéroports français	%	Sans objet	Sans objet	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Actuellement, la surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage. La réglementation européenne (Part ARO.RAMP du règlement UE 965/2012) précise notamment que la DSAC doit définir un programme annuel de réalisation des inspections au sol devant permettre, notamment, de « donner la priorité aux inspections des aéronefs listés en LPE, Liste des Exploitants « Priorités » défini par l'EASA.

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État est responsable de la surveillance de ses propres exploitants et garantit leur aptitude à effectuer du transport international. Depuis une dizaine d'années, sans que ce principe ne soit remis en question, il est apparu légitime et nécessaire que 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 inspections SAFA sont principalement effectuées par sondage.

L'objectif annuel est défini en début d'année pour les exploitants étrangers priorités, selon leur classification, en application du principe du « System-Wide Coordination » tel que défini et appliqué par l'EASA. Les objectifs d'inspections annuels sont actualisés au fil des événements (ex : cessation d'activité d'un exploitant, ouverture de nouvelles lignes...) et, *a minima*, à mi-année afin de tenir compte du trafic récemment effectué en France.

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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	67	65	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 2022			Prévision 2023		
		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	95

JUSTIFICATION DES CIBLES

La complexité de certaines enquêtes influe sur leur durée. Par ailleurs, le 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) :

- 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 % était précédemment fixée pour cette catégorie afin de refléter cette simplicité. Elle est abaissée à 95 % pour tenir compte du fait que ces enquêtes ont une portée moindre que les autres en matière d'amélioration de la sécurité. Ainsi, une priorisation peut être faite ponctuellement, amenant à ne pas satisfaire cet objectif.
- Les enquêtes de catégorie 2 sont celles qui, par leur nombre et leur variété, représentent la plus grosse incertitude et le plus gros enjeu pour la performance du BEA. Le BEA a fixé une cible à 70 % pour cette catégorie, mais les résultats des dernières années rendent compte de cette incertitude. Toutefois, pour la troisième année consécutive, le nombre de rapports publiés est plus important que le nombre de nouvelles enquêtes ouvertes. Ce résultat récompense l'effort entrepris par le BEA pour réduire le stock d'enquêtes en cours, tout en s'attachant à maintenir un niveau de qualité élevé.

Les 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.

Au 29 avril 2022, sur la base des résultats intermédiaires et en l'absence d'enquête majeure (de catégorie 1), le BEA prévoit toujours un résultat proche de la cible fixée.

OBJECTIF mission

2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

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

INDICATEUR mission

2.1 – Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQUE-UE)	%	12,6	19,6	>13,17	~25,3	~45,7	~64,8
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQUE-EU)	%	69,1	74,6	~70	~75	~80	~80

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 SEQUE-UE) pour l'année n.

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

Proportion de quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQUE-UE) (sous-indicateur 2) : ([Émissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQUE-UE pour l'année n] - [Quantité de quotas alloués gratuitement aux compagnies françaises au titre du SEQUE-UE pour l'année n]) / [Émissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQUE-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 CIBLES

Proportion de quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (dispositif européen SEQUE-UE)

Le système prévoit un plafond d'émissions pour les secteurs d'activité très émetteurs, dont l'aviation depuis 2012.

Sous ce plafond, qui décroît tous les ans afin de réduire les émissions de CO₂ dans l'UE, les compagnies aériennes doivent restituer chaque année des quotas correspondant à leurs émissions de CO₂ de l'année précédente. Pour ce faire, elles disposent d'un nombre de quotas gratuits et de quotas qu'elles achètent sur le marché du carbone. Le prix du carbone augmentant fluctuant au fil de temps, les compagnies sont ainsi contraintes de réduire leurs émissions afin d'en compenser moins chaque année ou bien de dépenser de plus en plus pour acheter des quotas. Par ailleurs, la

Commission européenne s'est fixée de nouvelles ambitions en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre : c'est l'objet du paquet législatif « fit for 55 » qui fixe un objectif de réduction de – 55 % d'émissions en 2030 par rapport à 1990. Les valeurs cibles sont déterminées sur la base des quotas gratuits définis par l'arrêté du 27 mars 2022 pour la période 2021-2022-2023 et de la proposition faite par la commission européenne de réduction progressive des quotas gratuits suivant le calendrier suivant : 25 % en 2024, 50 % en 2025, 75 % en 2026 et 100 % en 2027.

Proportion des émissions des compagnies françaises correspondant à des vols entre pays participants au dispositif mondial CORSIA (vols sujets à compensation)

CORSIA est un mécanisme qui consiste à compenser les émissions de CO₂ des vols internationaux pour celles excédant un niveau de référence d'émissions. Ce niveau, actuellement fixé à celui de 2019 pour la phase pilote pour tenir compte de la crise sanitaire (initialement c'est la moyenne 2019-2020 qui avait été définie comme période de référence), devrait être revu lors de la prochaine Assemblée de l'OACI en octobre 2022 pour les phases ultérieures afin de prendre en compte, au moins partiellement, la baisse de trafic aérien liée à la pandémie observée en 2020 tout en permettant au système de conserver son ambition environnementale. Les compagnies aériennes doivent acheter des « crédits d'émission » générés par des projets de compensation carbone internationaux et acceptés dans le cadre du CORSIA. La mise en œuvre de CORSIA comporte 3 phases, dont une phase pilote correspond à une phase de participation volontaire des États au dispositif. Cette phase couvre la période 2021-2023.

Au 1er janvier 2022, 107 États, représentant environ 85 % des émissions de CO₂ de l'aviation internationale ont adhéré à cette phase pilote. Le calcul de l'indicateur est fait en tenant compte des éléments suivants :

- l'entrée progressive de pays dans la phase pilote puis dans la phase suivante 2024-2026 basée également sur le principe de volontariat ;
- la non-participation au dispositif du Brésil, de la Chine, de l'Inde et de la Russie dans ces phases alors que les vols depuis ou à destination de ces pays contribuent à environ 7,4 % en 2021 du total des émissions pour les compagnies françaises.

INDICATEUR mission

2.2 – Respect de la réglementation environnementale

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Nombre de dossiers de manquements sanctionnés par l'ACNUSA	Nb	239	410	<=450	<=450	<=450	<=450
Taux de vols réalisés sur les 12 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	90,0	98,7	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

Précisions méthodologiques

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.

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 ;
- Aérodrome 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 aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome répondant au 1^{er} 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 CIBLES**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 plates-formes 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 12 plus grandes plates-formes 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. Depuis le PLF pour 2022, la marge acoustique cumulée 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 plates-formes à travers les restrictions en vigueur.

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

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Développement durable et régulation		9 446 320 10 506 658	7 534 907 4 534 907	0 2 000 000	16 981 227 17 041 565	3 812 500 75 000
02 – Surveillance et certification		15 397 123 18 328 607	6 986 112 6 166 355	2 025 000 0	24 408 235 24 494 962	6 120 000 6 765 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 290 909 2 454 240	1 460 888 1 460 888	0 0	3 751 797 3 915 128	50 000 45 960
Totaux		27 134 352 31 289 505	15 981 907 12 162 150	2 025 000 2 000 000	45 141 259 45 451 655	9 982 500 6 885 960

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Développement durable et régulation		9 446 320 10 506 658	7 534 907 4 534 907	0 2 000 000	16 981 227 17 041 565	3 812 500 75 000
02 – Surveillance et certification		15 397 123 18 328 607	6 986 112 6 166 355	2 025 000 0	24 408 235 24 494 962	6 120 000 6 765 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 290 909 2 454 240	1 460 888 1 460 888	0 0	3 751 797 3 915 128	50 000 45 960
Totaux		27 134 352 31 289 505	15 981 907 12 162 150	2 025 000 2 000 000	45 141 259 45 451 655	9 982 500 6 885 960

Transports aériens, surveillance et certification

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	27 134 352 31 289 505 31 024 663 32 275 801	9 932 500 6 785 960 6 925 000 7 025 000	27 134 352 31 289 505 31 024 663 32 275 801	9 932 500 6 785 960 6 925 000 7 025 000
5 - Dépenses d'investissement	15 981 907 12 162 150 12 998 050 11 471 458	50 000 100 000 20 000 20 000	15 981 907 12 162 150 12 998 050 11 471 458	50 000 100 000 20 000 20 000
6 - Dépenses d'intervention	2 025 000 2 000 000 2 000 000 2 000 000		2 025 000 2 000 000 2 000 000 2 000 000	
Totaux	45 141 259 45 451 655 46 022 713 45 747 259	9 982 500 6 885 960 6 945 000 7 045 000	45 141 259 45 451 655 46 022 713 45 747 259	9 982 500 6 885 960 6 945 000 7 045 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	27 134 352 31 289 505	9 932 500 6 785 960	27 134 352 31 289 505	9 932 500 6 785 960
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	27 134 352 31 289 505	9 932 500 6 785 960	27 134 352 31 289 505	9 932 500 6 785 960
5 – Dépenses d'investissement	15 981 907 12 162 150	50 000 100 000	15 981 907 12 162 150	50 000 100 000
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	15 981 907 12 162 150	50 000 100 000	15 981 907 12 162 150	50 000 100 000
6 – Dépenses d'intervention	2 025 000 2 000 000		2 025 000 2 000 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	2 025 000 2 000 000		2 025 000 2 000 000	
Totaux	45 141 259 45 451 655	9 982 500 6 885 960	45 141 259 45 451 655	9 982 500 6 885 960

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Développement durable et régulation	0	17 041 565	17 041 565	0	17 041 565	17 041 565
02 – Surveillance et certification	0	24 494 962	24 494 962	0	24 494 962	24 494 962
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	0	3 915 128	3 915 128	0	3 915 128	3 915 128
Total	0	45 451 655	45 451 655	0	45 451 655	45 451 655

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévission de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévission de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
15 626 966	0	61 719 645	59 553 614	15 137 817

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
15 137 817	9 738 760 120 960	3 422 027	1 856 070	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
45 451 655 6 885 960	35 712 895 6 765 000	6 766 882	2 761 856	330 982
Totaux	52 337 615	10 188 909	4 617 926	330 982

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
81,16 %	12,93 %	5,28 %	0,63 %

Justification par action

ACTION (37,5 %)

01 – Développement durable et régulation

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	17 041 565	17 041 565	75 000
Crédits de paiement	0	17 041 565	17 041 565	75 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	10 506 658	10 506 658
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	10 506 658	10 506 658
Dépenses d'investissement	4 534 907	4 534 907
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	4 534 907	4 534 907
Dépenses d'intervention	2 000 000	2 000 000
Transferts aux autres collectivités	2 000 000	2 000 000
Total	17 041 565	17 041 565

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces crédits visent les dépenses de fonctionnement liées à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté. Ces crédits s'élèvent à 8,3 M€ en AE et en CP. Ils augmentent de 3 M€ par rapport à 2022 du fait de l'ajustement opéré entre les crédits de fonctionnement et les crédits d'investissement afin de mieux refléter l'équilibre des dépenses.

Ce poste couvre les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (1,7 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (2,7 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (0,8 M€). Il finance 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 (1,6 M€). La prévision de diminution des achats (-0,1 M€) est compensée par la prise en charge de dépenses de fonctionnement pour l'agence de l'innovation pour les transports.

Des études et prestations liées notamment au développement durable et à la sûreté seront également diligentées (1,5 M€). Ainsi, dans le domaine du développement durable, un certain nombre d'études se poursuivront en 2023 (étude autour des particules fines et l'étude portant sur l'automatisation des contrôles APU).

Les dépenses au profit des organismes extérieurs sont stables et permettent notamment :

- de financer la cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile ainsi que la participation de la France au fonctionnement du système d'Eurocontrol de suivi des émissions de CO₂ pour le transport aérien ;

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

- 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 2,6 M€ en 2023, en hausse de 1 M€. Cette hausse est compensée par la fin de la contribution de la DTA au financement de la météorologie de l'espace. En effet, à compter de novembre 2022, le financement doit être assuré par un dispositif de redevances.

Les autres charges de gestion courante regroupent les subventions diverses imputées sur le titre 6 (2 M€). 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.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 4,5 M€, en diminution de 3 M€ par rapport à la LFI pour 2022, à la suite du rebasage effectué au profit des dépenses de fonctionnement.

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 (0,8 M€ en AE et 0,9 M€ en CP) ;
- la poursuite des travaux d'extension et de modernisation du laboratoire de détections des explosifs avec notamment la création d'une salle d'odorologie.

Les autres dépenses d'investissement concernent essentiellement les acquisitions d'équipements mobiliers, immobiliers et techniques du STAC tels que des caméras thermiques pour effectuer des phases de tests sur les aéroports, des appareils de mesures de la qualité de l'air destinés à réaliser des expérimentations en milieu aéroportuaire, des évolutions des différentes applications informatiques.

ACTION (53,9 %)**02 – Surveillance et certification**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	24 494 962	24 494 962	6 765 000
Crédits de paiement	0	24 494 962	24 494 962	6 765 000

Principalement exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), service à compétence nationale (SCN), qui se compose d'un échelon central (DSAC-EC) et de neuf directions interrégionales (DSAC-IR) métropolitaines et outre-mer (Antilles-Guyane et Océan indien), les activités de surveillance et de certification de la DGAC sont retracées au sein de l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614,

Participent également à ces activités la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) et le service d'État de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC-PF).

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

Pour 2023, la **dotation initiale** (fonctionnement et investissement) inscrite en AE et en CP sur l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élève au total à **24 494 962 €** (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF 2023 pour **6 765 000 €** en AE et CP) soit une augmentation des crédits budgétaires de **+0,36 %** par rapport à 2022 et se répartit comme suit en AE et CP :

- **18 328 607 €** destinés aux dépenses d'exploitation, soit une **augmentation** des crédits budgétaires de **+5,20 %** par rapport à l'exercice 2022 destinée à pallier notamment l'inflation sur certains postes de dépense ;

- **6 166 355 €** pour les dépenses d'investissement représentant une **diminution** de **-11,73 %** par rapport à la dotation initiale inscrite en 2022, ajustée en fonction de la programmation de nouveaux projets immobiliers et de la poursuite de l'axe prioritaire attachée au domaine de la digitalisation des activités de la DSAC.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	18 328 607	18 328 607
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 328 607	18 328 607
Dépenses d'investissement	6 166 355	6 166 355
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	6 166 355	6 166 355
Dépenses d'intervention		
Transferts aux autres collectivités		
Total	24 494 962	24 494 962

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits liés aux dépenses « **Achats et services extérieurs** » pour 2023 s'élèvent à **18 147 407 €** en AE et CP soit une **augmentation de dépenses de 5,13 %** par rapport aux dotations inscrites en 2022.

Ces dotations budgétaires se ventilent en AE et en CP entre les **moyens généraux** pour **3 832 534 €** et les **missions de surveillance** pour **14 314 873 €** en AE et en CP.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses globales d'investissement au titre de 2023 s'élèvent à **6 166 355 €** en AE et en CP et représentent le lancement et le financement de projets et d'achats prioritaires définis par le SCN en vue de répondre aux efforts attendus sur la maîtrise des dépenses du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Aussi, elles se répartissent en deux axes principaux :

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

Dépenses informatiques : 3 183 355 € en AE et **2 599 655 €** en CP

En 2023, la DSAC continuera ses efforts d'amélioration et de dématérialisation de ses procédures, visant à faire progresser le service rendu à ses usagers externes (organismes surveillés, EASA, etc.) et à ses usagers internes (agents DSAC), via des évolutions de ses applications métiers spécifiques. Les autres axes de dépenses informatiques, pour 2023, seront la transcription des nouvelles dispositions réglementaires dans les applications métiers, la mise à jour de la sécurité des systèmes d'information (SI), la mise aux normes RGAA (Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité) des applications DSAC et des prestations d'assistance aux Directions techniques (DT), dans leurs missions de maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, les dépenses informatiques pour 2023 sont principalement les suivantes :

- Le développement du lot 3 de l'informatisation de la gestion du pôle médical (projet ArchiMéd) ;
- La continuation de la dématérialisation des démarches des dossiers pilotes, l'ajout de nouvelles fonctionnalités au portail dédié aux personnels navigants (PN) et la numérisation des dossiers papiers (dans le cadre de la modernisation de la DT/PN) ;
- L'adaptation des applications métiers DSAC aux évolutions réglementaires et la mise en service d'améliorations fonctionnelles pour : AlphaTango/Médrano (gestion des exploitants professionnels de drones), Météor (dématérialisation des audits et des contrôles), Océane (gestion des examens des personnels navigants), Sigebel (gestion des licences et des titres aéronautiques), Saga (gestion des programmes de vols) et Immat (gestion des registres des immatriculations des aéronefs), Péricle (gestion des activités de la sûreté), Qualif-AFIS (gestion des qualifications des AFIS), Récif (gestion des inspections SANA/SAFA) ;
- L'assistance aux DT dans leurs missions de maîtrise d'ouvrage (définition et formalisation des besoins, traduction en spécifications informatiques, recette des versions applicatives, accompagnement du changement, etc.) ;
- La poursuite des mises aux normes des applications DSAC vis-à-vis de la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) DGAC, du Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) et du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) ;
- Le développement du projet de gestion des plans de charges.

Dépenses de renouvellement des parcs matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 2 983 000 € en AE et 3 566 700 € en CP

Parcs automobile et équipement : 618 000 € en AE et 680 300 € en CP

Le **parc automobile** de l'ensemble des services régionaux de la DSAC, indispensable à la réalisation de leurs missions de surveillance, fait l'objet au titre de l'exercice 2023 d'un renouvellement de sa flotte à hauteur de 16 véhicules essentiellement hybrides et électriques. Le montant estimé pour ce poste de dépense est de **278 000 € en AE et 340 300 € en CP**.

Concernant l'achat de **matériels** et d'**équipements**, il s'agit de **l'acquisition de serveurs**, de **matériels informatiques** pour les DSAC/Sud-Ouest, Centre-Est et Sud et d'un matériel spécifique (tribomètre) destiné à réaliser des études d'adhérence en laboratoire pour le Service Technique de l'aviation civile (STAC). Le montant global estimé pour ces achats est de **340 000 € en AE et en CP**.

Bâtiments : 2 365 000 € en AE et 2 886 400 € en CP

La programmation des dépenses d'infrastructure et de patrimoine menée par les unités opérationnelles inscrites en 2023 portent sur les projets suivants :

DSAC Centre Est : Création d'un parking sur le site de la DSAC/CE (100 000 € en AE et en CP) ;

DSAC Ouest : Finalisation des travaux d'extension du siège (21 000 € en CP) ;

DSAC Nord-Est : Finalisation du projet concernant l'optimisation de l'opération de relocalisation de la DSAC/NE (950 000 € en CP) ;

DSAC Sud Est : Travaux sur le bâtiment de la délégation Corse à Ajaccio (80 000 € en AE et 50 000 € en CP) ; réfection de l'étanchéité de la toiture terrasse du siège de la DSAC/SE (230 000 € en AE et 150 000 € en CP) ;

DSAC Sud-Ouest : Amélioration de la performance du bloc technique du site de Bordeaux comprenant le diagnostic des façades (500 000 € en AE et 120 400 € en CP), le traitement des fenêtres (110 000 € en AE et en CP), les travaux d'étanchéité de la toiture du bloc technique (100 000 € en AE et 50 000 € en CP) ; travaux de modernisation du parking P8 avec dessin, structure et clôtures (50 000 € en AE et en CP) avec installation d'ombrières photovoltaïques (50 000 € en AE et en CP) et réfection du parking côté ville CAPAM-H5 (90 000 € en AE et en CP) ;

DSAC Sud : Poursuite de l'aménagement du bloc technique (Cœur du bloc) sur le site de Blagnac (105 000 € en AE et en CP) ; aménagement de l'éclairage des parkings (50 000 € en AE et en CP) ; création d'ombrières sur les parkings (150 000 € en AE et 75 000 € en CP) et installation de rechargement pour voitures électriques (IRVE) (75 000 € en AE et 25 000 € en CP) ; poursuite d'aménagement extérieurs (45 000 € en AE et 20 000 € en CP) ;

DSAC Océan Indien : Finalisation de la restructuration des installations de climatisation et ventilation du siège (240 000 € en CP), rénovation des logements en AE et en CP pour Mayotte (100 000 €) et pour la Réunion (70 000 €) et rénovation des bâtiments (en AE et en CP) : Mayotte (100 000 €) et la Réunion (110 000 €) ;

DSAC Antilles-Guyane : Poursuite de la rénovation du parc des logements en Martinique et en Guadeloupe (250 000 € en AE et en CP).

ACTION (8,6 %)

04 – Enquêtes de sécurité aérienne

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 915 128	3 915 128	45 960
Crédits de paiement	0	3 915 128	3 915 128	45 960

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).

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

Le renforcement du niveau de sécurité aérienne est constaté depuis plusieurs années. Pour autant, le développement de l'activité aérienne au plan mondial et les succès commerciaux des constructeurs aéronautiques français entraînent globalement une augmentation du nombre d'accidents ou d'incidents graves sur lesquels le BEA est amené à intervenir ou enquêter. Ainsi, le BEA intervient de plus en plus fréquemment à l'étranger sur des accidents 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 2021, 120 enquêtes en France et a participé à 203 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.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	2 454 240	2 454 240
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 454 240	2 454 240
Dépenses d'investissement	1 460 888	1 460 888
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 460 888	1 460 888
Total	3 915 128	3 915 128

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Le budget prévisionnel de fonctionnement, en hausse de 7 % pour 2023, soit 2 454 240 € en AE et en CP (2 290 909 € en AE et CP en LFI 2022) permettra de couvrir les dépenses en compensant en partie les effets de l'inflation et de poursuivre les actions :

- de maintenance des équipements de laboratoire (contrats de maintenance) ;
- de maintien d'un niveau de qualification élevé pour ses enquêteurs de sécurité (formation professionnelle) ;
- nécessaires à la sécurité des personnels (dont les équipements des enquêteurs de sécurité) ;
- garantissant la sécurité 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.

- Achats

Le budget prévisionnel de ce poste est de 0,612 M€ en AE et de 0,626 M€ en CP. Ce montant permet de couvrir les dépenses d'équipements des enquêteurs et de soutien aux enquêtes. Il intègre les besoins en équipements informatiques notamment le renouvellement des postes informatiques, du matériel de téléphonie. Il a été dimensionné pour couvrir la forte augmentation des fluides et de l'énergie.

- Services extérieurs

Le montant prévisionnel de ce poste est de 1,552 M€ en AE et de 1,539 M€ en CP. Il couvre les principaux marchés d'entretien et de maintenance des équipements, de nettoyage des locaux et de gardiennage. Il couvre aussi les besoins en formation des enquêteurs, estimé à 0,25 M€ pour l'année 2023 et en frais de déplacement, estimé à 0,7 M€ en raison de la forte reprise de l'activité aéronautique et de l'augmentation sensible, constatée sur l'année 2022, de l'activité internationale du BEA.

- Autres charges de gestion courante

Les achats de logiciels bureautiques et le renouvellement de licences informatiques associées représentent un montant de 0,286M k€ en AE et en CP.

Afin de prendre en compte la modification de la réglementation relative au calcul des intérêts moratoires, il est prévu une dotation particulière 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'ajoutent des attributions de produits (ADP) estimés à 46 k€ en AE et CP, est stable

Il permet d'achever la construction du laboratoire matériaux, de poursuivre son équipement en gros outillage, notamment en lançant le marché d'acquisition d'un microscope à balayage électronique à effet de champs.

Le réseau informatique sera mis aux normes et les opérations de mise en conformité du bâti en matière de dissipation énergétique seront poursuivies.