

BUDGET ANNEXE
PROGRAMME 614
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

TRANSPORTS AÉRIENS,
SURVEILLANCE ET
CERTIFICATION



PROGRAMME 614
Transports aériens, surveillance et certification

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BECHU, 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.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

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 ;

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

- 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

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 + 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
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 %

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

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 ;

- 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.

- DEPENSES 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

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

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), Périclès (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 CP) ; aménagement de l'éclairage des parkings (50 000 € en AE et 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 0,286 M€ 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

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

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.