

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE

PROGRAMME 614

RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES

ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT

DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2022

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION



PROGRAMME 614
Transports aériens, surveillance et certification

Bilan stratégique du rapport annuel de performances

Damien CAZÉ

Directeur général de l'aviation civile

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

Le premier axe stratégique du programme 614 est de maintenir la sécurité et la sûreté au cœur des missions de la DGAC tout en accompagnant les évolutions du transport aérien vers une aviation décarbonée.

Contexte

L'année 2022 se caractérise par une reprise notable du trafic aérien vers son niveau de 2019 ; mais cette évolution reste cependant fragile, encore marquée par les effets de la crise sanitaire dans certaines parties du monde (notamment en Asie) et par une perte de compétences chez certains acteurs consécutive aux compressions d'effectifs pour faire face à la crise Covid.

Les compagnies françaises n'ont connu aucun accident mortel en 2022, à l'image des sept années précédentes : aucun accident mortel concernant le transport public régulier n'est à déplorer depuis 2009 pour les compagnies françaises. En comparaison, le transport aérien mondial régulier de passagers a vu se produire en 2022 trois accidents mortels ayant causé la mort de 173 passagers.

Ces données pourraient laisser croire que la sécurité aérienne est acquise. Il convient au contraire de rester particulièrement vigilant pour maintenir ce haut niveau de sécurité et de sûreté aériennes en France.

Réglementation, accompagnement des opérateurs

En cette année de reprise significative du trafic aérien, la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a poursuivi ses actions pour contribuer au maintien d'un cadre réglementaire efficace et proportionné et accompagner les opérateurs dans la mise en œuvre des nouvelles exigences réglementaires.

La DSAC a contribué activement aux travaux réglementaires de l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (AESA), sur tous les domaines (aéroports, opérations aériennes, personnels navigants, contrôle aérien) mais avec un effort particulier sur les nouvelles mobilités (« taxis volants »), sur les dirigeables, sur l'assistance en escale et sur la cybersécurité.

Ainsi la DSAC a poursuivi la préparation de la mise en œuvre en France du règlement U-space (espaces notamment prévus pour les opérations de drones) applicable à compter du 26 janvier 2023. Elle a contribué aux études sur la création des espaces U-space, dans l'objectif de pouvoir désigner en France les premiers espaces correspondants. Le processus national de certification des futurs prestataires de service de l'U-space a par ailleurs été mis en place.

S'agissant des drones, avec plus de 12 000 exploitants déclarés (soit près de 10 % de plus qu'en 2021), la filière du drone en France reste dynamique. La transition vers la réglementation européenne présente des défis pour les constructeurs et les exploitants afin de maintenir une activité soutenue. Les retours de la filière drones permettent à la DSAC d'adapter son action et de faire valoir les attentes les plus légitimes de la filière auprès des instances européennes et internationales, en particulier la Commission européenne et l'AESA.

S'agissant de la cybersécurité, en parallèle de la contribution au travail réglementaire européen, la DSAC a accompagné tout au long de l'année 2022 aéroports, compagnies aériennes et entreprises du fret aérien dans leur mise en conformité aux toutes nouvelles exigences cyber sécurité.

Les nouvelles mobilités

En 2022, la DSAC a poursuivi activement l'accompagnement des projets exploratoires de mise en place en toute sécurité de liaisons de taxis volants (« e-VTOL »). L'année 2022 a permis de poursuivre l'élaboration du corpus réglementaire, de tester les options retenues et d'étudier les caractéristiques opérationnelles et environnementales des prototypes de VTOL. A l'instar des autres textes en matière de sécurité aérienne, l'aspect réglementaire relève de l'EASA ; celle-ci a lancé un important programme de révision des textes réglementaires nécessaires pour l'exploitation des VTOL. Ce corpus réglementaire est en cours de consultation et doit être publié avant les premiers vols prévus à Paris en 2024.

Amélioration de la sécurité et de la sûreté : adaptation des méthodes et promotion de la sécurité

Dans un objectif d'amélioration de la sécurité, la DSAC adapte ses méthodes et poursuit ses actions de promotion de la sécurité.

RBO – Surveillance basée sur les risques

Le déploiement de la surveillance basée sur les risques s'est poursuivi en 2022 dans tous les domaines, en adaptant les programmes de surveillance au profil de risque des exploitants (type d'activité d'une part, performance de sécurité d'autre part) dans une démarche d'amélioration continue de la sécurité aérienne. En particulier, les risques apparus lors de la crise sanitaire, tant au niveau opérationnel qu'au niveau systémique, font l'objet de suivis réguliers par des indicateurs et d'actions spécifiques envers les opérateurs, avec notamment la définition d'axes de surveillance particuliers.

Sûreté

Dans le cadre de son « projet de service sûreté », la DSAC a poursuivi les actions d'amélioration de la performance des agents de sûreté : relèvement des exigences de certification, travail sur les formations, suivi renforcé des instructeurs, ainsi que les actions visant à développer chez les opérateurs une culture sûreté de report et d'analyse des incidents.

Promotion de la Sécurité

La DSAC a poursuivi la mise en œuvre du Programme de Sécurité de l'État dans le cadre du plan « Horizon 2023 » pour la sécurité aérienne qui fixe les priorités d'action d'amélioration de la sécurité. La promotion de la sécurité, en lien avec les sujets mis en avant par l'AESA, fait partie intégrante de la politique de sécurité du Programme de Sécurité de l'État, qui prévoit des actions coordonnées empruntant des vecteurs variés : publications (lettres, vidéos, portail web), guides de mise en œuvre, symposiums avec les opérateurs, travail en réseau avec des spécialistes de la sécurité des vols, séminaires avec les acteurs de l'aviation légère en régions.

Qualité de service et performance

Enfin, la DSAC a poursuivi les chantiers d'amélioration de l'efficacité du fonctionnement et de l'amélioration de sa qualité de service : poursuite du programme de digitalisation de l'ensemble du processus de gestion des licences des personnels navigants, développement du système ARCHIMED pour la gestion des certificats médicaux des personnels navigants, amélioration de l'outil METEOR -plateforme d'échanges entre la DSAC et les opérateurs- pour mieux répondre à leurs attentes en matière d'interfaces.

Le second axe stratégique du programme 614 est de limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Renforcer et accélérer la transition écologique et énergétique du transport aérien

Sous l'impulsion de la France, les acteurs de l'aviation et des États européens ont adopté le 4 février, sous la Présidence française de l'Union européenne, la déclaration de Toulouse pour prendre l'engagement commun d'agir en vue d'une neutralité carbone du transport aérien d'ici 2050. La 41^e assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a par la suite adopté le 7 octobre 2022 cet objectif pour l'aviation civile internationale.

La DTA a poursuivi ses actions pour réduire les nuisances sonores aéroportuaires, en particulier nocturnes (restrictions, financement de l'aide à l'insonorisation et taxation plus lourde des aéronefs les plus bruyants). En lien avec l'association Aéro Biodiversité, la DTA diffuse les bonnes pratiques pour protéger la biodiversité sur les aéroports, parmi lesquelles l'interdiction de l'usage des produits phytopharmaceutiques à compter du 1^{er} juillet.

La DTA a aussi œuvré à la prise en compte par la présidence tchèque de l'union européenne, dans le cadre de l'initiative ReFuel des carburants bas-carbone pour l'aviation.

Enfin, le 2 décembre, la Commission européenne a validé l'interdiction des liaisons aériennes en cas de transport ferroviaire substituable dans un délai inférieur à 2h30 par application de la disposition de l'article 145 de la loi Climat et Résilience.

Garantir la sûreté du transport aérien

La DTA a travaillé avec les instances internationales et européennes afin de poursuivre ses actions de détection et d'évaluation des vulnérabilités dans le cadre des programmes « ManPads », « vols entrants » et « menace en zone publique-côté ville » sur les aéroports français et étrangers. La DTA assure un suivi permanent et approfondi des risques liés au survol des zones de conflit, à la menace cyber et chimique ou encore à la menace de drones malveillants.

Assurer et maintenir une régulation économique efficace du transport aérien

La DTA a veillé à la préservation du tissu économique et social du secteur aérien en raison de la persistance des effets mondiaux de la pandémie de COVID-19, des tensions géopolitiques et de leurs conséquences économiques. Elle a concilié l'effort assigné à la relance de l'activité industrielle aéronautique, en particulier dans le cadre du programme d'investissements France 2030, avec les effets de la crise énergétique et de la hausse importante du prix du carburant qui en a résulté.

Dans son rôle d'autorité concédante des aéroports d'État, la DTA a veillé tout particulièrement à garantir un partage équitable de la valeur entre aéroports et transporteurs. Elle est restée attentive à la modération des redevances payées par les compagnies au même titre qu'à la qualité du service public rendu ou à la juste rémunération des exploitants d'aéroports. Elle a contribué à concilier les objectifs d'aménagement du territoire et de développement économique local avec ceux d'une concurrence loyale et d'un développement durable des aéroports.

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

Préserver les entreprises et l'emploi du transport aérien

La DTA a également renforcé sa collaboration avec Pôle Emploi pour mieux assister les entreprises du secteur dans la recherche des compétences dont elles ont besoin et stimuler l'attractivité des métiers du secteur. La signature en mai de l'engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) pour le secteur aérien avec les

organisations professionnelles a permis la mise en œuvre d'un plan d'actions négocié visant à adapter les formations aux mutations économiques du secteur. La DTA a largement contribué en juillet à la signature dans la branche des personnels au sol de deux accords majeurs pour la profession : l'un pour réviser les classifications professionnelles, l'autre révisant la grille salariale. Elle a ainsi participé au renforcement du dialogue social, gage de stabilité dans une branche affectée par les départs de personnels et les pertes de compétences.

Améliorer la qualité de service du transport aérien

Un point particulier d'attention a été porté cette année au respect des droits des passagers au lendemain de la crise sanitaire et de ses effets négatifs sur les passagers en la matière. Le déploiement de l'application de saisine en ligne DROP, par laquelle les passagers déclarent un litige avec une compagnie aérienne, a permis à la DTA de diviser par six le délai de traitement de leur demande (ramené à 18 jours) pour apporter une réponse au passager.

Dans le contexte de la reprise du trafic aérien, le ministre chargé des Transports a souhaité faire de l'amélioration continue de la qualité de service une priorité. Le 25 novembre dernier, le ministre chargé des Transports et les acteurs du transport aérien ont signé une charte d'engagement en faveur de la qualité de service dans le transport aérien. Ces engagements marquent la volonté résolue de l'écosystème de travailler ensemble dans le contexte de l'organisation de grands événements sportifs en France.

Enfin, la Commission européenne a approuvé le 14 décembre le plan de performance pour les services de navigation aérienne français qui fixe pour la période 2020-2024 des objectifs de sécurité, d'environnement, de capacité en route, de capacité terminale et d'efficacité économique.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1 : Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile

INDICATEUR 1.1 : Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

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

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

OBJECTIF 2 : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

INDICATEUR 2.1 : Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation

INDICATEUR 2.2 : Respect de la réglementation environnementale

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF**1 – Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile****INDICATEUR mission****1.1 – Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	77	88	>90	86	>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	0,3	<1,2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	97	95	93	>96

Commentaires techniquesSource des données : DGAC**Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial**

Il s'agit d'une mesure simple de la réalisation des engagements de la DGAC en matière de surveillance. En début d'année, un programme de surveillance est communiqué aux organismes concernés. L'objectif est de s'assurer de la bonne réalisation des engagements pris et d'analyser les retards ou annulations éventuels.

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

L'indicateur retenu pour donner une mesure de l'efficacité de l'action de l'autorité de surveillance est relatif au niveau de conformité des opérateurs, mesuré par le nombre moyen d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté, sur une base programmée. La mesure des écarts est le résultat des procédures de contrôle formalisées et validées. En particulier, chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'audits planifiés, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé.

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

Il s'agit de formaliser et de communiquer rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre au plus vite les mesures appropriées. Afin d'assurer la qualité de nos rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés	%	Sans objet	Sans objet	30	34	80

Commentaires techniquesSource des données : DGAC

La surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait actuellement principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage. Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés. L'objectif consiste à développer une politique de contrôles ciblés sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

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 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	67	65	80	65	80

Commentaires techniquesSource des données : BEAMode de calcul :

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

Commentaires :

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

- Enquête de catégorie 1 : enquête dite « majeure » sur un accident impliquant un aéronef exploité sous certificat de transporteur aérien de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5,7 tonnes pour un avion ou 3,18 t pour un hélicoptère au cours duquel au moins une personne à bord est mortellement blessée (sauf lésions naturelles) ou il y a une évacuation d'urgence et l'aéronef est détruit ou l'aéronef est porté disparu.
- Enquête de catégorie 2 : enquête dont les axes d'approfondissement et d'analyse sont circonscrits de manière à pouvoir donner lieu à un rapport « simplifié » : la structure de ces rapports peut s'écarter de ce qui est prévu par le modèle de l'Annexe 13 de l'OACI pour s'adapter aux circonstances de l'événement et aux enjeux de l'enquête. Ces enquêtes sont applicables à tous les types d'exploitation. Elles visent prioritairement un objectif de retour d'expérience opérationnel mais peuvent également donner lieu à l'émission de recommandations de sécurité.
- Enquête de catégorie 3 : enquête dite « par correspondance ». Au cours de ces enquêtes, les éléments sont principalement recueillis à travers le témoignage des personnes directement impliquées. Ces éléments ne sont généralement pas validés par le BEA qui ne cherche pas à développer une analyse individuelle de chaque événement, mais plutôt à permettre le partage des expériences individuelles au sein de la communauté concernée, pour en tirer des enseignements de sécurité globaux. Cette catégorie d'enquête est le plus souvent réservée à l'aviation légère pour des typologies d'événements ne donnant, par expérience, pas lieu à des conséquences corporelles graves.

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

	2021 réalisé			2022 cible			2022 réalisé		
	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	-	47 %	95 %	0 % - 100 % en 18 mois	70 %	100 %	-	51 %	100 %

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

Niveaux d'enquête	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Total
Enquêtes ouvertes en 2021	0	86	35	121
Clôturées en moins d'un an	-	44	35	79
Indicateur 2022	-	51 %	100 %	65 %

ANALYSE DES RÉSULTATS

Indicateur 1.1

En 2022, 86 % du **plan de surveillance de la DSAC** a été réalisé. Ce résultat est calculé sur la base des plans de surveillance initiaux approuvés début 2022. Ce résultat reste légèrement en dessous de la cible compte tenu des effets encore présents de la crise sanitaire sur un certain nombre d'opérateurs aériens.

Le nombre d'**écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité** par le programme a diminué en 2022 pour atteindre un ratio de 0,3 écart significatif en moyenne par organisme audité. Cette diminution significative a été observée notamment sur le prestataire de la Navigation Aérienne (DSNA). C'est une indication très positive de l'amélioration du niveau de conformité des opérateurs français.

93 % des **rapports d'audits ont été transmis à nos opérateurs surveillés en moins de 45 jours**. Ce résultat est légèrement en dessous de la cible et fait l'objet d'une attention particulière. Les retards au-delà de 45j sont systématiquement analysés et sont en général de quelques jours seulement, le délai moyen d'envoi des rapports d'audits est de 24,7 jours en 2022.

Indicateur 1.2

Le ciblage des inspections SAFA sur les compagnies en surveillance renforcée atteint un niveau de 34 % soit 503 contrôles ciblés pour une cible fixée à 30 % soit 420 contrôles. L'objectif est largement atteint et en amélioration grâce à un meilleur ciblage des contrôles.

Indicateur 1.3

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

Si le nombre global d'enquêtes ouvertes par le BEA en 2021 est identique à celui de 2020 (120 enquêtes ouvertes), le nombre d'accidents mortels est en augmentation, passant de 33 à 36. Toutefois, le nombre de victimes augmentent sensiblement en raison du nombre important d'occupants impliqués dans plusieurs accidents. Les contextes d'exploitation particuliers de ces accidents, évoqués dans le rapport d'activité 2021, ont conduit à explorer certaines composantes systémiques dans le cadre d'enquêtes plus complexes et donc parfois plus longues.

Le BEA a publié 130 rapports au cours de l'année 2022. Pour la quatrième année consécutive, le nombre d'enquêtes clôturées est plus important que le nombre de nouvelles enquêtes ouvertes. Ce résultat récompense l'effort mis par le BEA pour réduire le stock d'enquêtes en cours, tout en s'attachant à maintenir un niveau de qualité élevé. Cet effort a notamment porté sur les enquêtes de catégorie 2 vieilles de plus d'un an.

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

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF**2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien****INDICATEUR mission****2.1 – Respect des marchés carbone appliqués à l'aviation**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE)	%	12,6	19,6	>13,17	Non connu	~25,3
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQE-EU)	%	69,1	74,6	~70	Non connu	~75

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020 Réalisation	2021 Réalisation	2022 Cible	2022 Réalisation	2023 Cible
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	239	410	<=450	352	<=450
Taux de vols réalisés sur les 11 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	90,0	98,7	>=92,5	92,11	>=92,5

Commentaires techniques

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

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

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

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

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

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Pour l'indicateur 2.1 relatif au « respect des marchés carbone appliqués à l'aviation », les déclarations ETS se faisant au 31 mars 2023 pour les émissions 2022 et en l'absence d'évolutions majeures des dispositifs CORSIA et ETS en 2022, les données de réalisation pour 2022 ne peuvent être renseignées.

Concernant le second indicateur et en particulier le sous-indicateur 2.2.1 « Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA », il convient de rappeler au préalable que l'indicateur correspond au nombre de manquements examinés et suivis d'une sanction par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), ce qui répond effectivement au suivi de l'objectif fixé (« limiter les impacts sur l'environnement du transport aérien ») et à l'indicateur illustré (« respect de la réglementation environnementale »).

Pour 2022, la cible fixée pour cet indicateur (< 450) est respectée : le nombre de manquements sanctionnés, 352, reste inférieur à la cible. Pour information, le nombre total de dossiers examinés en 2022 s'élève à 547, nombre légèrement inférieur à l'année précédente (599).

A l'horizon 2023, il est attendu pour cet indicateur une évolution du résultat à la hausse. En effet, des arrêtés de restriction pour les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Nantes Atlantique sont entrés en vigueur en 2022 dont certaines mesures – interdiction des vols programmés à certaines heures sauf vols programmés retardés ou anticipés « pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » – ont été insuffisamment prises en compte par les compagnies. De ce fait, un grand nombre de manquements a été constaté dès le deuxième semestre 2022 sur ces plateformes et devrait conduire à un volume de décision de sanctions sensiblement en hausse en 2023.

Pour l'indicateur 2.2.2, le résultat s'élève à 92,11 %. Il s'agit du premier résultat calculé par rapport au seuil de 13 EPNdB contre 10 EPNdB précédemment. L'indicateur est en légère dégradation par rapport au quadrimestre précédent. Ceci est probablement dû à une remise en service d'appareils moins performants que durant la première année post covid durant laquelle les compagnies ont remis en service prioritairement leurs appareils les plus modernes. Il reste néanmoins très proche de la cible. Le renouvellement des flottes en cours, notamment celle d'Air France et, à partir de l'automne 2023, celle de Transavia : cela devrait affecter favorablement l'indicateur en 2023.

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

- aéroports dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes ;
- aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes a dépassé 50 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome répondant au 1^{er} critère.

Le périmètre des aéroports suivis n'a pas évolué en 2022 par rapport à l'année 2021. Le nombre d'aéroports suivis s'élève à 12 : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

Transports aériens, surveillance et certification

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

Présentation des crédits

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

Section / Nature de dépense	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	29 159 352	46 364 262	9 932 500	29 159 352	43 381 224	9 932 500
Achats et services extérieurs	24 652 223	36 291 587	9 932 500	24 652 223	33 252 932	9 932 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	220 000	262 178		220 000	264 738	
Subventions, transferts et interventions	25 000			25 000		
Autres charges de gestion courante	4 258 129	9 580 825		4 258 129	9 633 961	
Charges exceptionnelles	4 000	229 672		4 000	229 592	
Section des opérations en capital	15 981 907	7 252 788	50 000	15 981 907	7 335 292	50 000
Acquisitions d'immobilisations	15 981 907	7 252 788	50 000	15 981 907	7 335 292	50 000
Total	45 141 259	53 617 050	9 982 500	45 141 259	50 716 515	9 982 500

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Développement durable et régulation	16 981 227	19 990 641	3 812 500	16 981 227	18 565 001	3 812 500
Section des opérations courantes	9 446 320	18 314 921	3 812 500	9 446 320	17 478 607	3 812 500
Section des opérations en capital	7 534 907	1 675 720		7 534 907	1 086 394	
02 – Surveillance et certification	24 408 235	28 537 697	6 120 000	24 408 235	28 397 837	6 120 000
Section des opérations courantes	17 422 123	25 771 804	6 120 000	17 422 123	23 826 520	6 120 000
Section des opérations en capital	6 986 112	2 765 893		6 986 112	4 571 317	
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 751 797	5 088 712	50 000	3 751 797	3 753 678	50 000
Section des opérations courantes	2 290 909	2 277 537		2 290 909	2 076 097	
Section des opérations en capital	1 460 888	2 811 175	50 000	1 460 888	1 677 581	50 000
Total	45 141 259	53 617 050	9 982 500	45 141 259	50 716 515	9 982 500

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2021	Prévues en LFI pour 2022	Ouvertes en 2022	Ouverts en 2021	Prévus en LFI pour 2022	Ouverts en 2022
Dépenses de personnel						

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2021	Prévues en LFI pour 2022	Ouvertes en 2022	Ouverts en 2021	Prévus en LFI pour 2022	Ouverts en 2022
Autres natures de dépenses	4 408 210	9 982 500	6 356 098	4 408 210	9 982 500	6 356 098
Total	4 408 210	9 982 500	6 356 098	4 408 210	9 982 500	6 356 098

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
03/2022		1 811 440		1 811 440				
05/2022		1 333 196		1 333 196				
06/2022		192 573		192 573				
07/2022		67 606		67 606				
08/2022		957 179		957 179				
10/2022		1 496 417		1 496 417				
11/2022		47 688		47 688				
Total		5 906 098		5 906 098				

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FDC

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
05/2022		112 500		112 500				
11/2022		337 500		337 500				
Total		450 000		450 000				

ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
25/01/2022		3 634 973						
Total		3 634 973						

Transports aériens, surveillance et certification

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

ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/02/2022		220		176 574				
Total		220		176 574				

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
24/02/2022		34 139		1 326 727				
Total		34 139		1 326 727				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
16/08/2022		2 926 554		2 926 554				
01/12/2022						2 000 000		2 000 000
Total		2 926 554		2 926 554		2 000 000		2 000 000

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		12 951 984		10 785 953		2 000 000		2 000 000

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

PASSAGE DU PLF À LA LFI

Néant

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

Néant

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Mouvements réglementaires sur le programme 614 :

- Par arrêté du 25 janvier 2022 (JORF du 2 février 2022) portant report de crédits, **3,63 M€** en AE, correspondant aux AE affectées non engagées de 2021 (AENE) ont été ouverts sur le programme 614 ;
- Par arrêté du 2 février 2022 (JORF du 3 février 2022) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, **220 € en AE et 0,18 M€ en CP** correspondant aux fonds de concours de 2021 sur 2022 ;
- Par arrêté du 24 février 2022 (JORF du 1^{er} mars 2022) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, **1,26 M€ en CP** correspondant aux crédits non affectés de 2021 sur 2022 ;
- Par arrêté du 24 février 2022 (JORF du 1^{er} mars 2022) portant report de crédits, ont été ouverts sur le programme 614, **0,034 M€ en AE et 0,063 M€ en CP** correspondant aux attributions de produits de 2021 sur 2022 ;
- Par la loi n° 2022-1499 du 1^{er} décembre 2022 de Finances rectificative pour 2022, les montants de **2 M€** en AE et en CP ont été annulés sur le programme 614 (HT2).

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Un montant global de 6,4 M€ en AE et en CP a été ouvert en 2022 sur le programme 614 au titre des fonds de concours et attributions de produits.

La direction du transport aérien (DTA), action 1, a perçu **0,013 M€** en AE et en CP au titre des attributions de produit pour des prestations d'expertises fournies à la demande d'organismes internationaux ou diverses prestations de services rendues par la direction du transport aérien et le service technique de l'aviation civile (STAC).

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

En outre, **0,45 M€ en AE et en CP** ont été perçus au titre de fonds de concours de l'Agence française de développement (AFD) pour le financement de projets de développement au profit de l'aviation civile cambodgienne. Sur ce montant, 0,11 M€ d'AE et 0,09 M€ de CP ont été dépensés en prestations de service en 2022. Il est prévu de consommer le complément en 2023.

Un montant global de **5,88 M€** en AE et en CP a été ouvert en 2022 sur l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614 au titre des attributions de produits pour une prévision initiale de 6,12 M€ en AE et en CP. Aucun fonds de concours n'a été rattaché sur cette action en 2022.

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

- versements par l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) pour des prestations OSAC et DSAC 2021 et 2022 pour un montant global de **5,26 M€** ;
- frais de supervision relatif à l'habilitation de l'organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) dans le domaine des contrôles et des vérifications en matière de sécurité de l'aviation civile pour **0,25 M€** ;
- prestations de frais d'expertises versées par divers organismes pour **0,31 M€**.

Par ailleurs, conformément au décret n° 2006-1004 du 10 août 2006, un versement de **0,06 M€** en AE et CP en provenance du service des domaines suite à des ventes de biens mobiliers (produit de cessions) a également été ouvert selon les dispositions du II de l'article 17 de la Loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001.

L'ensemble des attributions de produits ouvertes en 2022 ont été consommés sur l'exercice.

Enfin, un montant de 0,01 M€ en AE et en CP a été perçu sur l'action 4 « enquêtes et sécurité aérienne » au titre d'attributions de produits, correspondant à des cessions de biens mobiliers.

RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

Une réserve pour aléas de gestion a hauteur de 30 M€ en AE et en CP a été appliquée sur l'ensemble des crédits de la mission « Contrôle et exploitation aériens » au titre de l'exercice 2022.

Dépenses pluriannuelles

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

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

AE 2022	CP 2022
AE ouvertes en 2022 * (E1) 56 093 243	CP ouverts en 2022 * (P1) 53 927 212
AE engagées en 2022 (E2) 53 617 050	CP consommés en 2022 (P2) 50 716 515
AE affectées non engagées au 31/12/2022 (E3) 2 100 617	dont CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) 9 983 327
AE non affectées non engagées au 31/12/2022 (E4 = E1 - E2 - E3) 375 576	dont CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) 40 733 188

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 brut (R1) 15 626 966				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021 (R2) -18 527 501				
Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 net (R3 = R1 + R2) -2 900 535	–	CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) 9 983 327	=	Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R4 = R3 - P3) -12 883 862
AE engagées en 2022 (E2) 53 617 050	–	CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) 40 733 188	=	Engagements 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R5 = E2 - P4) 12 883 862
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R6 = R4 + R5) 0
				Estimation des CP 2023 sur engagements non couverts au 31/12/2022 (P5) 14 792 330
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2023 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2022 (P6 = R6 - P5) -14 792 330

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

* LFI 2022 + reports 2021 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

Concernant le suivi des crédits de paiements associés à la consommation des autorisations d'engagement (hors titre 2) du programme 614, le montant d'engagements non couverts par des paiements au 31 décembre 2022 s'élève à 18,1 M€ et sont répartis à hauteur de :

- 5,9 M€ sur l'action 1 « développement durable et régulation ». Elles concernent principalement les dépenses de la DTA telles que les prestations d'audits au titre de la taxe d'aéroport, les études sur les particules ultrafines à Nantes-Atlantique, la convention relative à la formation des experts internationaux, la prestation sur le FDC de l'Agence française du développement, mais également celles du STAC (fluides hors carburant, prestations de maintenance de bâtiment et informatique, nettoyage) et la direction du numérique (DNUM) pour les immobilisations incorporelles.
- 9,8 M€ sur l'action 2 « surveillance et certification » et correspondent essentiellement aux missions de la DSAC, à savoir :
 - les contrats de formation, les frais de déplacement, le nettoyage des locaux, la maintenance des bâtiments ;
 - les projets pluriannuels engagés préalablement tels que des contrats ou marchés de maintenance informatique applicative, évolutive et des opérations d'investissement en cours d'exécution sur différents sites (travaux de construction et aménagement de bâtiments).
- 2,4 M€ sur l'action 3 « enquêtes de sécurité aérienne ». Les restes à payer sur l'exercice 2023 sont très importants en raison du marché de construction du laboratoire matériaux en cours d'exécution. A l'exclusion de cette opération et les bons de commande hors marché, les restes à payer concernent principalement des marchés et contrats pluriannuels, comme le gardiennage de locaux et le nettoyage des locaux.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

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

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	9 446 320	18 314 921	3 812 500	9 446 320	17 478 607	3 812 500
Achats et services extérieurs	5 238 191	8 897 075	3 812 500	5 238 191	7 987 182	3 812 500
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		7 617			7 601	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	4 208 129	9 233 400		4 208 129	9 307 074	
Charges exceptionnelles		176 829			176 749	
Section des opérations en capital	7 534 907	1 675 720		7 534 907	1 086 394	
Acquisitions d'immobilisations	7 534 907	1 675 720		7 534 907	1 086 394	
Total	16 981 227	19 990 641	3 812 500	16 981 227	18 565 001	3 812 500

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

Les crédits inscrits en loi de finances initiale pour 2022 s'élèvent à 16,98 M€ en AE et CP, hors fonds de concours et attributions de produits.

S'ajoutent à cette dotation les mouvements suivants :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs mais non engagées (AENE) pour 943 612 € ;
- un report de CP de 650 000 € ;
- un report de fonds de concours (FDC) issus du fonds pour la sécurité intérieure pour 179 € en AE et 175 707 € en CP ;
- une ouverture de FDC à hauteur de 450 000 € en AE et en CP ;
- des ouvertures de crédits au titre des attributions de produits (ADP) pour un montant global de 13 800 € en AE et CP ;
- une ouverture de 2 926 554 € d'AE et de CP en loi de finances rectificative (LFR1) du 16 août 2022 ;
- une annulation de crédits en AE et CP de 1 000 000 € votée en loi de finances rectificative (LFR2) du 1^{er} décembre 2022 ;
- un transfert en AE et en CP de 500 000 € de l'action 2 « surveillance et certification » du P614 vers l'action 1.

Au final, le montant des crédits ouverts en 2022 s'est élevé à 20,8 M€ en AE et 20,7 M€ en CP.

Le solde de la subvention du Fonds pour la sécurité intérieure (FSI) relative au projet de système de traitement informatisé des titres de circulation et des habilitations (STITCH), réévalué à 2,11 M€, n'a finalement pas été versé en 2022. Ce dossier a en effet été sélectionné pour un audit par la commission interministérielle de coordination des contrôles.

L'exécution 2022 est de 19,99 M€ en AE et 18,57 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

■ ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Le poste achats et services extérieurs retrace les dépenses de fonctionnement liées à l'action, qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté.

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

Les dépenses de fonctionnement relatives aux achats et services extérieurs (8,9 M€ d'AE et 7,99 M€ de CP) sont supérieures aux prévisions initiales (5,2 M€ d'AE et de CP) du fait notamment de l'imputation en fonctionnement de nombreuses dépenses telles que la maintenance corrective des applications informatiques, les acquisitions de licences, les équipements informatiques tels que les ordinateurs portables, les dépenses d'entretien des bâtiments du service technique de l'aviation civile etc.

Ces dépenses intègrent également les prestations de services (2,46 M€ d'AE et 1,89 M€ de CP) en légère hausse pour les engagements par rapport à 2021 (+0,24 M€) et qui sont induites par la croissance des activités métiers de la DTA (sujets environnementaux, économiques, innovation, audits, acquisitions de nouvelles bases de données ...).

Par ailleurs, sur les 0,45 M€ reçus en fonds de concours de l'Agence française de développement (AFD) pour le financement de projets de coopération au profit de l'aviation civile cambodgienne, 0,11 M€ d'AE et 0,09 M€ de CP ont été dépensés en prestations de service.

Les frais de déplacement (1,82 M€ d'AE et 1,81 M€ de CP) ont sensiblement progressé par rapport à 2021 (1,2 M€ d'AE et de CP) sans retrouver le niveau de 2019 (2,1 M€).

Les achats divers (1,24 M€ d'AE et 1,06 M€ de CP) concernent pour plus de la moitié de leur montant les dépenses de la GTA et notamment l'achat de drones, éthylomètres ou tenues d'intervention.

Les frais de formation (0,9 M€ en AE et 0,82 M€ en CP) correspondent majoritairement aux prestations fournies par l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) au profit des personnels des aviations civiles étrangères (0,4 M€).

■ AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Il s'agit principalement des crédits versés aux organismes extérieurs (3,91 M€ d'AE et 3,87 M€ de CP) tels que la météorologie de l'espace, la cotisation de la France à la Conférence européenne de l'aviation civile, la participation au développement de l'« ETS Support Facility » par Eurocontrol, et des subventions diverses (5,04 M€ d'AE et 5,13 M€ de CP) telles que celles versées aux fédérations aéronautiques françaises.

L'écart constaté entre les prévisions (4,21 M€ en AE et en CP) et les réalisations (9,23 M€ en AE et 9,31 M€ en CP) résulte, entre autre, de la contribution de 1,03 M€, non prévue en LFI, versée au fonds de solidarité dédié au soutien des systèmes de gestion du trafic aérien de l'Ukraine et de la Moldavie et du versement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de 2,9 M€, non prévu en LFI mais ayant fait l'objet d'une mesure prévue en LFR, pour la rénovation de son bâtiment à Neuilly sur Seine.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° 614 | Justification au premier euro

La contribution de la DTA au titre du PNR (Passenger name record) a également été plus importante que prévue (2 M€). Pour mémoire, la DGAC est un contributeur à hauteur de 20,5 % du budget de l'Agence nationale des données de voyage (ANDV) qui gère ce fichier permettant l'utilisation des données des dossiers passagers recueillies par les transporteurs aériens pour la prévention et la détection des infractions terroristes.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Ces dépenses représentent 1,68 M€ d'AE et 1,09 M€ de CP (pour 7,53 M€ d'AE et de CP inscrits en LFI).

Ces écarts sont principalement liés :

- aux ajustements effectués entre les dépenses de fonctionnement et d'investissement (affectation en autres charges de gestion courante de la contribution au budget de l'ANDV (agence nationale des données de voyage) et imputation en fonctionnement de dépenses liées à certaines évolutions ou à la maintenance corrective des applications informatiques, à l'acquisition de licences, à des équipements informatiques etc) ;
- au décalage de 2022 à 2023 du paiement d'opérations relatives aux immobilisations corporelles sur le site du service technique de l'aviation civile à Biscarosse (travaux dans le laboratoire d'explosifs et construction d'un second bâtiment préfabriqué non pyrotechnique pour odorologie).

S'agissant des immobilisations incorporelles qui correspondent aux évolutions des applications informatiques métiers de la DTA, la principale dépense concerne le projet STITCH (0,66 M€ d'AE et de CP). L'opération relative à l'évolution du logiciel OSCAR (logiciel de suivi des avances remboursables de la sous-direction de la construction aéronautique) a été décalée à 2023 (0,25 M€).

ACTION**02 – Surveillance et certification**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	17 422 123	25 771 804	6 120 000	17 422 123	23 826 520	6 120 000
Achats et services extérieurs	17 237 123	25 278 844	6 120 000	17 237 123	23 354 255	6 120 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	160 000	245 958		160 000	248 545	
Subventions, transferts et interventions	25 000			25 000		
Autres charges de gestion courante		195 710			172 429	
Charges exceptionnelles		51 291			51 291	
Section des opérations en capital	6 986 112	2 765 893		6 986 112	4 571 317	
Acquisitions d'immobilisations	6 986 112	2 765 893		6 986 112	4 571 317	
Total	24 408 235	28 537 697	6 120 000	24 408 235	28 397 837	6 120 000

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

Ses activités sont portées par son échelon central (DSAC-EC), les neuf directions interrégionales (DSAC – IR) métropolitaines et outre-mer, par la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC NC) et le service d'État de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC PF). De plus, l'ensemble de ces services fait appel, également, à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC) dans le domaine des équipements de sûreté et de sécurité,

ainsi que de la direction du Numérique (DNUM) en qualité de maître d'œuvre pour la maintenance et le développement des applications informatiques métier ou de gestion dont la DSAC est maître d'ouvrage.

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

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

Les crédits initiaux de l'action 2 « Surveillance et certification » inscrits en loi de finances initiale pour 2022 s'élèvent à **24,41 M€** en AE et en CP (hors attributions de produit estimés en LFI pour 6,12 M€ en AE et CP).

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

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs relatif à des opérations d'investissement non engagées juridiquement (AENE) pour **1,36 M€** ;
- un report de **0,37 M€** en CP dont la provenance est répartie en crédits budgétaires (pour 0,34 M€) et en attributions de produits (pour 0,03 M€) ;
- des ouvertures de crédits sur 2022 en attributions de produit (ADP) pour un montant global d'exécution à **5,88 M€** en AE et CP par rapport à une dotation initiale de 6,12 M€. Ces ouvertures de crédits correspondent à des prestations de services rendus facturées par la DSAC à divers organismes (AESAs, OSAC, organismes nationaux) et au reversement par le service des domaines du produit des ventes de biens mobiliers (véhicules, matériels divers). L'écart constaté sur les ADP entre l'exécution et la LFI s'explique, essentiellement, par une reprise modérée en début d'exercice des prestations d'expertises OSAC et DSAC commandées par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESAs) dans le cadre de l'accord de partenariat AESAs/DSAC ;
- une annulation de crédits de **1 M€** en AE et en CP dans le cadre de la loi n° 2022-1499 du 1^{er} décembre 2022 de Finances rectificative pour 2022.

A noter également qu'un montant de **0,5 M€** en AE et en CP a fait l'objet d'un **transfert** en faveur de l'action 1 (DTA) du programme 614, montant destiné au Fonds de soutien pour l'Ukraine.

Au final, le montant des **crédits ouverts** en 2022 sur l'action 2 s'élève donc à **30,15 M€** en AE et **29,16 M€** en CP, dont 24,27 M€ en AE et 23,25 M€ en CP, hors attribution de produits et fonds de concours (ouverture et reports).

L'exécution budgétaire de l'action 2 s'établit finalement à **28,54 M€** en AE et **28,40 M€** en CP (dont ADP/FDC), déclinée comme suit :

- pour les dépenses d'exploitation et d'intervention : 25,77 M€ en AE et 23,83 M€ en CP ;
- pour les dépenses d'investissement : 2,77 M€ en AE et 4,57 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les postes de dépenses pour 2022 de l'action 2 du programme 614 liés aux « **Achats et services extérieurs** » se répartissent entre les **moyens généraux** et les **missions de surveillance** de l'action 2. A ces natures de dépense s'ajoutent les « **autres charges de gestion courante** » et les « **charges exceptionnelles** » liées aux versements de contentieux et intérêts moratoires.

Le montant global d'exécution de ces postes s'élève à **25,53 M€** en AE et **23,58 M€** en CP par rapport à une prévision initiale (hors ADP/FDC) de 17,26 M€ en AE et CP.

Ces montants de dépense intègrent une consommation d'attribution de produit (ADP/FDC) de **5,88 M€** en AE et en CP.

Les **écarts positifs constatés** sur l'exercice 2022 indiquent que les missions des services de la DSAC, sur les différents postes de dépenses de fonctionnement connaissent une **surconsommation** par rapport à la dotation initiale, notamment, due à la reprise de l'activité « après COVID » et tiennent compte également de l'inflation galopante qui a touché l'année 2022 en raison du contexte géopolitique et de la conjoncture économique.

Aussi, la gestion budgétaire de l'exercice a nécessité des **phases de redéploiement** entre les unités opérationnelles de la direction de la sécurité de l'aviation civile destinées à pallier l'insuffisance de dotations sur des dépenses prévisionnelles sous-estimées compte tenu de cette accélération des prix sur les dépenses de gestion courante comme :

- Les **équipements informatiques** et **bureautiques** dans le cadre de la poursuite du **télétravail** (PC portables et matériels, casques pour audioconférence) et le renouvellement **du parc informatique** pour l'ensemble des services de la DSAC ;
- La hausse sensible des postes liés à la **maintenance des matériels** due en partie à l'inflation qui a généré une augmentation des prix des prestations, comme par exemple, les équipements de restaurants administratifs des personnels, de l'entretien de matériel « incendie », à la **communication**, à la **documentation** (documentation aéronautique auprès de JEPPESEN et du SIA), à la **télécommunication** (téléphonie) et à l'**affranchissement** ;
- Le lancement et la reprise de nouveaux travaux **d'entretien sur bâtiments** des différents sites régionaux restés inachevés en raison de la crise sanitaire, notamment en DSAC/Antilles-Guyane avec des dépenses liées à la production d'énergie renouvelable sur logements, à l'isolation et à la rénovation des toitures de bâtiments administratifs ou encore sur logements en Martinique, Guadeloupe et Guyane.

Concernant les **postes prioritaires** de la DSAC dont la **formation** qui assure essentiellement le maintien de compétences des personnels de l'autorité de surveillance nationale (techniques et qualification) et les postes répertoriés ci-dessous indiquent une consommation budgétaire fluctuante en fonction de la nature de la dépense.

Ce constat est lié à une **reprise progressive de l'activité de surveillance** sur les sites à compter de 2022 mais qui restent encore pondérée à l'échelon national et au niveau international, à savoir :

Frais de déplacement : 3,67 M€ en AE et 3,65 M€ en CP (LFI 2022 : 3,14 M€ en AE et en CP)

La DSAC, en tant que service à compétence nationale, exerce des missions de surveillance, d'expertise et d'audit au sein d'organismes et d'entreprises à surveiller en métropole, en outre-mer et à l'étranger.

Le montant exécuté s'élève, au titre de l'exercice 2022, à **3,67 M€** en AE et de **3,65 M€** en CP dont 1,44 M€ en AE et CP pour l'échelon central.

A ces missions de surveillance s'ajoutent les frais de déplacement des agents qui se rendent à l'agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA) à Cologne ou autres destinations en Europe et en international ainsi que les frais liés aux changements de résidence.

Ainsi, le résultat du poste des **frais de déplacement sur 2022** est **conforme** à l'estimation initiale prévoyant une reprise « après crise sanitaire » programmée dont une hausse des missions internationales commandées par l'AESA.

Prestations de service : 10,98 M€ en AE et 9,91 M€ en CP (LFI 2022 : 5,28 M€ en AE et 5,29 M€ en CP)

La dépense sur ce poste s'est élevée globalement à **10,98 M€** en AE et **9,91 M€** en CP intégrant un versement sur attribution de produit (ADP) de **5,88 M€** en AE et en CP. Ainsi, la consommation nette sur crédits budgétaires (hors ADP) s'établit à **5,10 M€** en AE et à **4,03 M€** en CP.

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

Organisme de contrôle en vol : 3,61 M€ en AE et 2,73 M€ en CP (LFI 2022 : 3,40 M€ en AE et CP)

Les versements 2022 effectués pour le compte de l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) sont de **3,61 M€** en AE et de **2,73 M€** en CP dont 1,05 M€ en AE et CP en ADP. Ces dépenses représentent, conformément aux conventions établies entre le directeur général de l'aviation civile et les compagnies aériennes employeurs des commandants de bords mis à disposition, les remboursements de leur salaire, de leur frais de missions de formation associées qui relèvent de leurs activités réalisées pour le compte de la DGAC dans le cadre de leur mission de surveillance (contrôles en vol, de sécurité et expertises pour la direction générale).

L'écart constaté sur la consommation en AE par rapport à la prévision LFI correspond essentiellement à l'enregistrement d'engagements anticipés sur dépenses 2023. En revanche, la sous-consommation en CP s'explique par le départ d'un pilote non remplacé sur l'année 2022.

Prestataire extérieur : 5,44 M€ en AE et CP dont 4,92 M€ (AE et CP) en ADP (LFI 2022 : 1,6 M€ en AE et CP)

L'organisme de la Sécurité de l'aviation civile (OSAC), entité habilitée dédiée à la surveillance et à la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs, a facturé ses prestations à hauteur de **1,19 M€** en AE et CP, dont 0,67 M€ en AE et en CP payés en ADP. La dépense sur ces prestations spécifiques de 2022 par rapport à la dotation initiale est marquée par une légère baisse d'activité liée à la conjoncture économique.

Par ailleurs, les prestations OSAC réalisées en 2022 à la demande de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité (AESA) et payées par celle-ci font l'objet d'une ouverture de crédits depuis 2018 selon la procédure des attributions de produit. Ainsi, les reversements au prestataire OSAC s'établissent à **4,25 M€** en AE et CP.

La différence constatée entre l'estimation initiale et la réalisation s'explique par une reprise modérée des prestations d'expertises « après covid » commandées par l'AESA à l'OSAC (sous-traitant DSAC) dans le cadre de l'accord de partenariat (AESA/DSAC).

Prestations diverses : 1,93 M€ en AE et 1,74 M€ en CP (LFI 2022 : 0,28 M€ en AE et 0,29 M€ en CP)

Ce poste comptabilise les dépenses relatives aux prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC.

La consommation 2022 s'établit à **1,93 M€** en AE et à **1,74 M€** en CP pour une prévision initiale sous-estimée sur l'exercice de 1,65 M€ en AE et 1,45 M€ en CP.

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

- de l'enregistrement de frais relatifs à l'indemnisation d'intérimaires ;
- de la communication de la DSAC lors du symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité ;
- du financement du processus qualité et certification ISO 9001 du service à compétence nationale (SCN) ;
- du financement des assurances des véhicules de service ;
- du financement de l'abonnement des cartes de parking auprès d'ADP dans le cadre des missions de surveillance ;
- d'honoraires médicaux et de frais de la médecine à norme des personnels (Contrôleurs aériens) et de prévention (contrôles réglementaires et obligatoires) ;
- de la collecte des déchets des restaurants administratifs des personnels sur sites ;

- du financement de prestations d'étalonnage, de vérification de matériels destinés à la sécurité et de contrôle de radioprotection ;
- de la prestation de maintenance des serveurs devenus critiques et de matériels de reprographie.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

La consommation globale sur ce poste en AE et CP est de **0,25 M€** par rapport à une prévision budgétaire de 0,16 M€, montant supérieur à l'estimation dû essentiellement à des paiements sur taxes et impôts antérieurs à l'exercice dont la régularisation d'une taxe foncière en Guyane de plus de 0,12 M€. En effet, les dépenses acquittées par les directions régionales correspondent aux taxes foncières afférentes aux terrains et logements de la DGAC, à des taxes versées pour logements vacants et à des frais sur droits de douanes.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement au titre de l'exercice 2022 liées aux acquisitions d'immobilisations sont de **2,76 M€** en AE et **4,57 M€** en CP par rapport à une prévision annuelle qui était de 6,99 M€ en AE et CP soit un écart de réalisation qui s'établit à - 4,23 M€ en AE et de -2,42 M€ en CP.

Ces écarts significatifs indiquent une reprise encore modérée sur l'exercice relatifs aux acquisitions d'immobilisations sur l'exercice 2022 et concernent les principaux axes ci-dessous répertoriés :

1 - Pour les dépenses informatiques enregistrées en immobilisations incorporelles, les consommations sont de **0,89 M€** en AE et de **1,09 M€** en CP par rapport à une dotation initiale de 4,21 M€ en AE et de 1,16 M€ en CP. Seule l'exécution des engagements juridiques (AE) des dépenses informatiques sur l'exercice reste inférieure à l'estimation initiale soit -3,32 M€ alors que l'exécution des dépenses en CP est conforme à la prévision.

En effet, le constat négatif en AE s'explique notamment par la prise en compte de projets informatiques budgétés dans le projet annuel de performance en 2022 par la DGAC et retenus dans le cadre de France Relance ainsi que certains retards de formalisation des besoins et de traduction en devis décalant de ce fait la programmation et le lancement des projets sur l'année 2023.

En revanche, la consommation quasi équivalente à la prévision en CP s'explique par la poursuite de la DSAC dans ses efforts de maintien en condition opérationnelle, de développement et de modernisation de ses applications spécifiques antérieures à 2022 ainsi qu'au lancement de nouveaux projets de dématérialisation de procédures et de numérisation de dossiers papiers.

2 - Concernant les dépenses de renouvellement des parcs et matériels, d'évolution du patrimoine soient les immobilisations corporelles, celles-ci ont été estimées globalement à 2,77 M€ en AE et 5,83 M€ en CP pour une réalisation de **1,87 M€** en AE et de **3,48 M€** en CP.

Dans le cadre du renouvellement du parc automobile, les directions interrégionales ont fait l'acquisition de **12 véhicules** répondant d'une part, à la politique de verdissement de la flotte et d'autre part, aux besoins opérationnels de surveillance. Par ailleurs, ce poste a pris en compte également le **renouvellement de matériels** en comptabilisant le **renouvellement de serveurs** de certaines unités opérationnelles ainsi que l'acquisition de matériels telle que l'équipement de visio-conférence moderne pour salles de réunion et d'appareil auto-mouillant de mesure continue du frottement tracté pour le service technique de l'aviation civile.

De plus, les unités opérationnelles de la DSAC ont engagé et payé des dépenses liées à la programmation **des projets d'infrastructure** concernant les travaux et l'entretien de bâtiments ci-dessous indiqués :

- Poursuite des travaux de l'extension du siège de la DSAC/Ouest à Brest ;
- Finalisation des travaux de relocalisation du siège de la direction de la DSAC/Antilles-Guyane ;
- Travaux de rénovation sur bâtiments lancés en Guyane, Martinique et Guadeloupe (DSAC/AG) ;

- Travaux sur opération de restructuration du bâtiment de la DSAC/Nord-est ;
- Travaux de réfection des parkings, sécurisation et aménagement garage, installation de bornes de recharge pour véhicules électriques (DSAC/Sud-ouest) et création d'un auvent moto sur P8 ;
- Travaux de rénovation du bloc technique à Mérignac (DSAC/Sud-Ouest) ;
- Travaux divers sur restaurant avec pergolas bioclimatiques et aménagement terrasse (DSAC/SO – Mérignac) ;
- Engagement des travaux liés à la rénovation des installations de ventilation/climatisation du siège de la DSAC/Océan indien ;
- Travaux de réaménagement du bâtiment B1 à la DSAC/Sud-est et engagement des travaux du bâtiment de la délégation Corse ;
- Poursuite de la construction du nouveau bâtiment administratif pour le regroupement des personnels du SEAC/Polynésie française en zone nord de l'aéroport de Tahiti Faa'a ;
- Travaux de réaménagement de l'aile J du bloc technique sur le site de Blagnac et réfection du chauffage, de la ventilation et de la climatisation (CVC) du bâtiment Éole (DSAC/sud).

ACTION

04 – Enquêtes de sécurité aérienne

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	2 290 909	2 277 537		2 290 909	2 076 097	
Achats et services extérieurs	2 176 909	2 115 667		2 176 909	1 911 495	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	60 000	8 603		60 000	8 592	
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	50 000	151 715		50 000	154 458	
Charges exceptionnelles	4 000	1 552		4 000	1 552	
Section des opérations en capital	1 460 888	2 811 175	50 000	1 460 888	1 677 581	50 000
Acquisitions d'immobilisations	1 460 888	2 811 175	50 000	1 460 888	1 677 581	50 000
Total	3 751 797	5 088 712	50 000	3 751 797	3 753 678	50 000

Les activités bureau des enquêtes et des analyses de l'Aviation civile (BEA) sont retracées au sein de cette action.

L'exécution 2022 s'établit à 5,09 M€ en AE et 3,75 M€ en CP, soit 99 % en AE et 92 % par rapport aux crédits ouverts pour 2022.

Les ressources ont été abondées en cours de gestion par :

- Reports d'AENE sur 2022 : 1,33 M€ en AE
- Reports de 2021 sur 2022 : 0,27 M€ en CP ;
- Reports d'ADP 2021 sur 2022 : 0,034 M€ en AE et en CP
- FDC et ADP rattachés en 2022 : 0,010 M€ en AE et en CP.

L'intégralité des crédits de la LFI ont été consommés, toutefois, sur l'ensemble des crédits ouverts, le BOP présente une sous-exécution de 0,04 M€ en AE et de 0,32 M€ en CP.

Cette légère sous-exécution en CP s'explique par le décalage de trois mois dans l'ouverture du chantier de création du laboratoire matériaux.

Les principales opérations de fonctionnement et d'investissement de l'exercice 2022 :**• Dépenses de fonctionnement :**

Le budget de fonctionnement pour l'année 2022 était de 2,29 M€ en AE et CP.

Après deux années fortement marquées par la crise sanitaire, l'année 2022 est celle du retour à une activité soutenue du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile en matière d'enquêtes de sécurité aérienne. La forte reprise du transport aérien commercial s'est traduite par plusieurs accidents mortels à l'étranger qui ont nécessité l'envoi d'une équipe d'enquêteurs sur site d'accident et des déplacements d'enquêteurs vers des sites d'exams et expertises de pièces ou d'équipements.

De ce fait, les dépenses liées aux frais de déplacements professionnels ont fortement augmenté par rapport à l'année 2021 et dépassent les prévisions initiales. Ils s'élèvent pour 2022 à 0,42 M€ en AE et en CP contre 0,29 M€ en AE et en CP en 2021, soit une augmentation voisine de 45 % en AE et CP. Dans l'exécution des déplacements, le BEA a constaté une forte augmentation du prix des billets d'avion de près de 25 % par rapport à l'année 2019 ainsi qu'une politique tarifaire des compagnies aériennes plus contraignante et entraînant un surcoût dès lors que l'agent doit emporter des bagages en soute.

Pour ce qui est de la formation professionnelle, l'exécution 2022 s'élève à 0,24 M€ en AE et 0,21 M€ en CP, contre une consommation à 0,22 M€ en AE et 0,19 M€ en CP en 2021. Le plan annuel de formation a été exécuté de manière nominale. La différence entre les AE et les CP s'explique notamment par le délai de 6 mois imposé par les prestataires pour réserver les formations sur simulateur de vol en raison de leur forte sollicitation par les compagnies aériennes.

En outre, les dépenses concernant les prestations de service ont été supérieures aux prévisions. De fait, outre l'augmentation des demandes d'analyses et d'essais passées auprès de sociétés externes en raison de l'activité d'enquêtes soutenue, le BEA a dû solliciter les conseils d'un avocat spécialisé sur un point particulier du droit relatif à la protection des données d'enquêtes de sécurité aérienne pour un montant de 0,02 M€. De même, les dépenses de traduction ont augmenté de plus de 50 %. Ils représentent une dépense de 0,04 M€ contre 0,03 M€ en 2021. Cette évolution s'explique par l'augmentation du volume de documents traduits, résultant d'une part de la publication en 2022 de plusieurs rapports d'enquête volumineux, et d'autre part par le rattrapage de publication de rapports de 2021.

• Investissement :

Les deux opérations majeures prévues pour l'année 2022 ont été lancées.

• Acquisition d'un tomographe

Lancée en fin d'année 2020, l'opération d'acquisition du tomographe a fait l'objet d'un marché de dialogue compétitif. Ce type de marché, utilisé pour la première fois au BEA, a permis d'avoir une meilleure connaissance de l'état de l'art et de préciser les caractéristiques de la machine attendu en fonction des besoins du BEA. Après la sélection des candidats, la phase de dialogue compétitif s'est déroulée tout au long de l'année 2021 et le cahier des charges techniques particulier (CCTP) définitif a été communiqué à la fin de cette même année aux entreprises candidates retenues. La proposition de la société RX Solutions, pour un montant total de 0,87 M€, a été finalement retenue et le marché notifié à la fin du printemps 2022. Le tomographe a fait l'objet d'une recette en usine au début du mois de novembre. Les tests menés lors de cette opération ont été concluants et le matériel a pu ainsi être livré fin novembre. Le marché a ainsi pu être soldé sur l'exercice 2022.

• Construction du laboratoire matériaux

Le retour d'expérience sur l'enquête relative à l'accident survenu le 30 septembre 2017 à l'Airbus A380 d'Air France, immatriculé F-HPJE et assurant le vol AF066 Paris – Los Angeles a confirmé l'intérêt de se doter d'un laboratoire en analyse de matériaux et d'éléments d'épaves plus performant que le laboratoire actuel, et notamment capable d'examiner des pièces de plus grandes dimensions.

En 2021, il a donc été décidé de créer un tel laboratoire dans une partie du bâtiment, le garage automobile, resté sans usage depuis que l'entretien des véhicules est confié à des prestataires extérieurs. L'étude relative à la construction du laboratoire a été confié par un marché à procédure adaptée à un architecte. Après avis favorable de l'architecte des bâtiments de France, le permis de construire a été accordé par le préfet de la Seine Saint-Denis le 21 juin 2022.

Entre temps, un marché alloti de travaux pour la construction du laboratoire matériaux était publié le 10 juin 2022 et a été notifié aux titulaires le 24 octobre 2022. Les travaux ont effectivement commencé le 28 novembre et doivent se terminer en avril 2023.

Pour cette opération, le montant du marché de maître d'œuvre est de 0,16 M€ et ont été engagés en 2022 sur la tranche fonctionnelle correspondante. Sur ce marché, le montant des CP consommés sur l'exercice est de 0,093 M€. Le marché de travaux est d'un montant de 1,74 M€ engagés sur 2022 sur la tranche fonctionnelle de l'opération. Sur ce marché, le montant des CP consommés sur l'exercice correspond au montant des avances versées au titulaire, soit 0,67 M€.

La notification tardive de ce marché, dû en partie à un lot infructueux, n'a pas permis de consommer l'intégralité des CP budgétés en 2022 sur cette opération (soit 1 M€).

- *Autres opérations d'investissement*

Une autre opération a été lancée cette année mais pour un montant nettement inférieur. Il s'agit l'étude de la réhabilitation de l'infrastructure réseau Wifi et filaire pour un montant de 0,02 M€ en AE et 0,016 M€ en CP. Le marché de travaux correspondant sera lancé après la livraison du laboratoire matériaux pour un début de travaux dernier trimestre 2023.