



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Budget annexe

PROGRAMME 614
Transports aériens, surveillance et certification



2024

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 2024, la DSAC poursuivra ses actions destinées à garantir la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais entièrement européen, et dans un contexte de forte reprise du trafic aérien. 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 du nouveau plan « Horizon 2028 », qui s'étale sur la période 2024-2028, et qui fixe les priorités d'action pour l'amélioration de la sécurité.

Dans le cadre de l'accompagnement continu des opérateurs, la DSAC poursuivra en 2024 la mise en œuvre de la surveillance basée sur l'analyse des risques, et non plus sur la seule vérification de conformité réglementaire, en ligne 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 en étant plus ciblée sur les points problématiques. L'amélioration de cette démarche, déployée largement s'appuiera, sur l'analyse des retours d'expérience.

Tous les champs 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, comme toutes les autres autorités européennes de sécurité aérienne, soumise à des audits réguliers de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA).

Elle poursuivra également les actions visant à simplifier le corpus réglementaire national résiduel pour les acteurs hors champ de la réglementation européenne, pour les aéronefs spécifiques et les petits aérodromes en particulier, en recherchant une convergence maximale dès que possible. Elle sera attentive à la mise en œuvre des nouvelles réglementations publiées en 2022 et 2023, 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 2024 verra également la poursuite des évolutions sur des nouveaux domaines prévus par le règlement de base sur la sécurité aérienne en Europe (1139/2018) : 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 s'est terminée en 2023. Elle veillera également à pouvoir répondre aux demandes de certification de 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 auprès des instances européennes aux travaux réglementaires au niveau européen, 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 2025, et mettra en place les modalités de surveillance associées.

Au niveau international, la DSAC aura pour objectif de poursuivre ses activités telles que : la contribution aux travaux réglementaires de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) ou de l'Organisation de l'aviation internationale (OACI), la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous pilotage AESA ou OACI pour la sécurité aérienne, et de la Commission européenne s'agissant du domaine de la sûreté), ainsi que 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, notamment 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 » destiné à tester de nouveaux dispositifs, mais également en participant aux missions « vols entrants » dont l'objectif est d'évaluer 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 en ressources, et alors que ses domaines d'intervention s'élargissent dans le cadre de la réglementation européenne. 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. Enfin elle préparera la transformation des redevances de certification et de surveillance en un dispositif fiscal, avec un objectif de mise en œuvre au 1^{er} janvier 2025.

Le deuxième axe stratégique du programme conduit par la direction du Transport aérien (DTA) vise à déployer la transition énergétique et écologique du secteur et à accompagner ses mutations.

A ce titre, la Direction du Transport Aérien (DTA) poursuivra en 2024 ses actions selon les objectifs suivants :

Déployer la transition écologique et énergétique du transport aérien

La DTA poursuivra ses cinq actions stratégiques afin de réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien et de lutter contre la pollution atmosphérique issue des activités aériennes. La DTA continuera de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports et d'y protéger la biodiversité, tout en renforçant le dialogue avec les populations.

Accompagner les mutations du transport aérien

La DTA contribuera au renforcement et à l'adaptation du secteur aux nouveaux enjeux de mobilité en favorisant l'intermodalité de l'avion et du rail, en assistant les régions dans leurs stratégies aéroportuaires et en favorisant les 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.

Améliorer la qualité de service rendu aux passagers

La DTA veillera à la mise en œuvre du plan d'actions de la Charte d'engagement en faveur de la qualité de service des passagers signée par les acteurs du transport aérien fin 2022. L'objectif est d'améliorer et de fluidifier l'accueil ainsi que le parcours des voyageurs, particulièrement dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

La DTA continuera de protéger les passagers en veillant au respect de leurs droits avec une attention particulière pour les Passagers Handicapés à Mobilité Réduite.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme 614	n°	Présentation stratégique
------------------	----	--------------------------

La DTA continuera de soutenir et d'accompagner les initiatives des exploitants d'aéroports dans la réalisation de l'infrastructure intelligente « *Smart Airport* » afin d'optimiser leur performance opérationnelle.

Garantir la sûreté du transport aérien

La DTA garantira un haut niveau de sûreté du transport par ses actions de coopération avec les pays à risques et par la poursuite du programme d'innovation « Vision Sûreté 2 » pour le déploiement de projets opérationnels et d'expérimentations conduits en partenariat avec les aéroports. Elle poursuivra le développement de l'analyse du risque au sein de son Pôle d'Analyse du risque de l'Aviation Civile (PARAC) en lien avec les services spécialisés de l'État.

Maintenir 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.

Assurer la préservation du tissu économique et social du secteur aérien

La DTA œuvrera au maintien des entreprises du transport aérien et de leurs emplois en préservant les savoir-faire et leur expertise. Elle suivra attentivement l'évolution de la santé financière des opérateurs français et leur apportera son soutien.

Elle restera, avec le ministère du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion, l'interlocuteur des partenaires sociaux du secteur pour promouvoir le dialogue social et la négociation collective, et afin de mener à bien la mise en place d'une couverture conventionnelle pour les salariés du secteur qui en sont dépourvus.

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 Mayotte, Cayenne, Tahiti et Nouméa.

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	88	86	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,0	0,3	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	93	>96	95	95	95

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES 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 retenue est de < 1,2. Cette cible constitue une moyenne.

En complément des cibles fixées et des résultats obtenus, la DSAC a mis en place en 2023 un niveau de décompte en deux sous-indicateurs :

- d'une part le suivi du nombre moyens d'écarts majeurs à la réglementation (de niveau 1 en sécurité et N4 en sûreté) détectés par organisme ;
- d'autre part un suivi des écarts de niveau 2 ou N3, dont l'impact est moindre.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme 614	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit : la cible de 95 % (actualisée pour 2023 et maintenue en 2024) correspond à un résultat jugé satisfaisant vis-à-vis de l'objectif, et dont l'expérience indique qu'il est exigeant.

En complément des cibles fixées et des résultats obtenus, la DSAC expérimente depuis 2023 un nouvel indicateur plus ambitieux qui ciblera les rapports d'audits non produits dans un délai de 30 jours.

INDICATEUR**1.2 - Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français	%	Sans objet	34	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Cet indicateur a été proposé et mis en place en 2023, justifiant ainsi les mentions « sans objet » pour l'année 2021.

Au travers des résultats que donne à voir cet indicateur, 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 priorisés, 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 etc) 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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Part des enquêtes clôturées moins d'un an	%	65	65	80	80	80	80

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
après la survenance de l'accident ou de l'incident							

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 2023			Prévision 2024		
		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.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme 614	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

- Les enquêtes de catégorie 3 sont simples et demandent un investissement faible. Le processus de relecture et de validation est allégé en conséquence. Une cible de 100 % était précédemment fixée pour cette catégorie afin de refléter cette simplicité. Elle est abaissée à 95 % pour tenir compte du fait que ces enquêtes ont une portée moindre que les autres en matière d'amélioration de la sécurité. Ainsi, une priorisation peut être faite ponctuellement, amenant à ne pas satisfaire cet objectif.
- Les enquêtes de catégorie 2 sont celles qui, par leur nombre et leur variété, représentent la plus grosse incertitude et le plus gros enjeu pour la performance du BEA. Le BEA a fixé une cible à 70 % pour cette catégorie, mais les résultats des dernières années rendent compte de cette incertitude. Toutefois, pour la troisième année consécutive, le nombre de rapports publiés est plus important que le nombre de nouvelles enquêtes ouvertes. Ce résultat récompense l'effort entrepris par le BEA pour réduire le stock d'enquêtes en cours, tout en s'attachant à maintenir un niveau de qualité élevé.

Les cibles ainsi fixées pour ces trois sous-indicateurs conduisent à formuler une cible globale de l'ordre de 80 %, très dépendante de la survenue ou non d'un accident majeur pour lequel une enquête de catégorie 1 serait ouverte, monopolisant un grand nombre de ressources.

Au 29 avril 2023, 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 (SEQE-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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE)	%	19,6	19,6	-25,3	-45,7	-64,8	-97
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQE-EU)	%	74,6	74,6	-75	-80	-80	-82

Précisions méthodologiques

Ces indicateurs sont représentatifs de l'effort de décarbonation demandé aux compagnies aériennes françaises via des instruments de tarification du carbone par des instruments de marché (compensation, échange de quotas d'émission).

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

Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA et SEQE-UE) (sous-indicateur 1) : ([Émissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQE-UE pour l'année n] - [Quantité de quotas

alloués gratuitement aux compagnies françaises au titre du SEQE-UE pour l'année n]) / [Émissions des compagnies françaises déclarées au titre du SEQE-UE pour l'année n].

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Proportion de quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (dispositif européen SEQE-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 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.

La révision de la directive ETS impose la réduction progressive des quotas gratuits, suivant le calendrier imposé, de 25 % en 2024, 50 % en 2025 et 100 % en 2026 pour basculer vers la totalité des quotas mis aux enchères, et articule dès 2024 le marché ETS européen avec le CORSIA en utilisant l'option « *clean-cut* » (application du SEQE-UE limitée aux vols intra européens et application du CORSIA limitée aux vols extra-UE).

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 fixé à la 41^e Assemblée de l'OACI en 2022 correspond à la moyenne des émissions de l'année 2019 pour la phase pilote du dispositif 2021-2023, puis 85 % des émissions de 2019 pour les phases ultérieures du dispositif démarrant en 2024. 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 1^{er} janvier 2023, 115 États 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 ; et 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 % du total des émissions pour les compagnies françaises pour l'année 2021. La cible demeure ainsi stable en raison de la non prise en compte de la fin progressive des quotas gratuits dès 2024 dans le calcul de l'indicateur, alors que 2024 correspond à l'entrée dans une nouvelle phase de la mise en œuvre de CORSIA.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme 614	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre de dossiers de manquements sanctionnés par l'ACNUSA	Nb	410	352	<=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	%	98,7	92,11	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

Précisions méthodologiques

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

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

- Aéroport dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes ;
- Aérodrome pour lequel le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2t a dépassé 50 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome répondant au 1^{er} critère.

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

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

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

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

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

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

Cet indicateur mesure le pourcentage de vols réalisés sur les principaux aéroports avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores. Précisément, il s'agit du ratio, calculé sur la base de l'année civile pour l'ensemble des 12 plateformes aéroportuaires concernées, entre le nombre de vols opérés avec les avions des chapitres 3, 4, 5 et 14 de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (10 EPNdB jusqu'en 2021) et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres sur ces mêmes aéroports. Ainsi, à compter de 2022, l'indicateur est calculé en considérant les vols de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (au lieu de 10 EPNdB jusqu'en 2021), mais en maintenant la valeur cible >= 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'écarter 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.

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.

Transports aériens, surveillance et certificationProgramme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
614

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	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		10 506 658	4 534 907	2 000 000	17 041 565	75 000
		10 494 056	4 534 907	4 250 000	19 278 963	2 275 000
02 – Surveillance et certification		18 328 607	6 166 355	0	24 494 962	6 765 000
		19 211 911	6 002 255	0	25 214 166	6 850 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 454 240	1 460 888	0	3 915 128	45 960
		2 765 940	1 239 920	0	4 005 860	135 000
Totaux		31 289 505	12 162 150	2 000 000	45 451 655	6 885 960
		32 471 907	11 777 082	4 250 000	48 498 989	9 260 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	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		10 506 658	4 534 907	2 000 000	17 041 565	75 000
		10 573 770	4 534 907	4 250 000	19 358 677	2 275 000
02 – Surveillance et certification		18 328 607	6 166 355	0	24 494 962	6 765 000
		19 295 833	7 724 255	0	27 020 088	6 850 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 454 240	1 460 888	0	3 915 128	45 960
		2 665 267	1 239 919	0	3 905 186	135 000
Totaux		31 289 505	12 162 150	2 000 000	45 451 655	6 885 960
		32 534 870	13 499 081	4 250 000	50 283 951	9 260 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
3 - Dépenses de fonctionnement	31 289 505 32 471 907 32 655 255 33 525 152	6 785 960 9 260 000	31 289 505 32 534 870 32 756 493 33 691 433	6 785 960 9 260 000
5 - Dépenses d'investissement	12 162 150 11 777 082 11 191 551 10 619 286	100 000	12 162 150 13 499 081 12 626 551 11 145 286	100 000
6 - Dépenses d'intervention	2 000 000 4 250 000 4 250 000 2 000 000		2 000 000 4 250 000 4 250 000 2 000 000	
Totaux	45 451 655 48 498 989 48 096 806 46 144 438	6 885 960 9 260 000	45 451 655 50 283 951 49 633 044 46 836 719	6 885 960 9 260 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
3 – Dépenses de fonctionnement	31 289 505 32 471 907	6 785 960 9 260 000	31 289 505 32 534 870	6 785 960 9 260 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	31 289 505 32 471 907	6 785 960 9 260 000	31 289 505 32 534 870	6 785 960 9 260 000
5 – Dépenses d'investissement	12 162 150 11 777 082	100 000	12 162 150 13 499 081	100 000
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	12 162 150 11 777 082	100 000	12 162 150 13 499 081	100 000
6 – Dépenses d'intervention	2 000 000 4 250 000		2 000 000 4 250 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	2 000 000 4 250 000		2 000 000 4 250 000	
Totaux	45 451 655 48 498 989	6 885 960 9 260 000	45 451 655 50 283 951	6 885 960 9 260 000

Transports aériens, surveillance et certification

Programme	n°	Présentation des crédits et des dépenses fiscales
614		

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	19 278 963	19 278 963	0	19 358 677	19 358 677
02 – Surveillance et certification	0	25 214 166	25 214 166	0	27 020 088	27 020 088
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	0	4 005 860	4 005 860	0	3 905 186	3 905 186
Total	0	48 498 989	48 498 989	0	50 283 951	50 283 951

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Le PLF pour 2024 prévoit le transfert de 980 k€, en provenance du P614 et au bénéfice du P613, lié à la prise en charge par ce programme d'une grande partie des crédits logistiques du service technique de l'aviation civile (STAC) pour son site de Bonneuil-sur-Marne, à la suite de la mise en œuvre de la modernisation des fonctions support de la DGAC.

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-980 160	-980 160	-980 160	-980 160
Transfert dépenses support STAC vers SIR GP	► 613				-980 160	-980 160	-980 160	-980 160

Transports aériens, surveillance et certification

Programme n° Justification au premier euro
614

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
0	0	54 798 277	54 052 719	16 706 452

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
16 706 452	6 655 735 7 075 000	2 301 762	673 955	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
48 498 989 9 260 000	43 628 216 2 185 000	8 252 649	3 485 487	207 637
Totaux	59 543 951	10 554 411	4 159 442	207 637

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
79,32 %	14,29 %	6,03 %	0,36 %

Justification par action

ACTION (39,8 %)

01 - Développement durable et régulation

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	19 278 963	19 278 963	2 275 000
Crédits de paiement	0	19 358 677	19 358 677	2 275 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	10 494 056	10 573 770
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	10 494 056	10 573 770
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	4 250 000	4 250 000
Transferts aux autres collectivités	4 250 000	4 250 000
Total	19 278 963	19 358 677

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces crédits visent notamment 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. Ils s'élèvent à 8 M€. Ce montant tient compte du transfert de 980 k€ au bénéfice du P613 lié à la prise en charge par ce programme d'une grande partie des crédits logistiques du service technique de l'aviation civile (STAC) pour son site de Bonneuil sur Marne à la suite de la mise en œuvre de la modernisation des fonctions support à la DGAC. Sans tenir compte de cette mesure de périmètre, les crédits de fonctionnement augmentent de 0,6 M€ par rapport à 2023, essentiellement pour tenir compte, en plus de l'inflation, des besoins supplémentaires en équipement, déplacement ou formation de la gendarmerie des transports aériens (GTA), dans la perspective des Jeux olympiques et Paralympiques de 2024.

Ce poste couvre les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (3,2 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (1,8 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (0,8 M€). Il finance également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie des transports aériens qui joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile (2,1 M€).

Ces crédits permettront notamment en 2024 de mener des études et prestations liées au développement durable et à la sûreté, comme par exemple des études sur l'impact sociétal des VTOL, la poursuite des audits d'aéroports sur l'utilisation de la taxe de sûreté et de sécurité, la réalisation d'enquêtes auprès des passagers destinées à enrichir les bases de données de la sous-direction des études, des statistiques et de la prospective de la DTA ou la poursuite des études d'impact selon l'approche équilibrée par les DSAC interrégionales.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme	n°	Justification au premier euro
614		

Ces crédits permettront également l'achat de matériel tant pour le STAC (0,7 M€) que pour la GTA (0,7 M€). En effet, pour cette dernière, la montée en puissance des missions de sécurisation des enceintes aéroportuaires exige de poursuivre le plan d'acquisition d'équipements spécifiques liés à la lutte anti-drone (0,2 M€) et de moyens d'observation et d'intervention (0,3 M€). Engagée depuis 2022, cette démarche vise à disposer d'un dispositif robuste sur les aéroports dans la perspective des Jeux olympiques et Paralympiques 2024. Les achats du STAC bénéficieront en particulier aux laboratoires bruit et qualité de l'air et à la détection d'explosifs ainsi qu'au département structure et adhérence pour les expérimentations sur les chaussées aéronautiques.

Par ailleurs, les dépenses au profit des organismes extérieurs (2,6 M€) augmentent de +0,4 M€ par rapport à 2023 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 2,4 M€ en 2024, en hausse de +0,9 M€ par rapport à 2023.

Les autres charges de gestion courante regroupent les subventions diverses imputées sur le titre 6 (4,3 M€) en augmentation de +2,3 M€ par rapport à 2023. Cette hausse est liée à la participation de la DGAC à la rénovation du bâtiment qu'occupe l'Organisation de l'aviation civile internationale à Neuilly-sur-Seine. En dehors de cette dépense exceptionnelle, les subventions consistent essentiellement en un soutien aux fédérations aéronautiques françaises ainsi qu'à l'Aéro-club de France et sont destinées à promouvoir des actions en faveur des jeunes, des actions de formation et de sécurité.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 4,5 M€ et restent stables par rapport à la LFI pour 2023.

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 : maintenance et poursuite de l'amélioration applicative du système de gestion des habilitations nationales et des titres de circulation en matière de sûreté aérienne (0,9 M€) ;
- les évolutions sur les autres applications informatiques de la DTA (0,7 M€) ;
- la poursuite des travaux au profit du laboratoire de détection des explosifs du service technique de l'aviation civile à Biscarosse.

Les autres dépenses d'investissement concernent essentiellement les acquisitions d'équipements mobiliers, immobiliers et techniques du STAC (0,6 M€) tels qu'un véhicule d'essai adapté aux appareils permettant d'effectuer le relevé de dégradation des chaussées, du matériel d'essais de portance du sol, un réseau d'antennes radar, des évolutions des différentes applications informatiques.

ACTION (52,0 %)**02 – Surveillance et certification**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	25 214 166	25 214 166	6 850 000
Crédits de paiement	0	27 020 088	27 020 088	6 850 000

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

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

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

Pour 2024, la **dotation initiale** (fonctionnement et investissement) inscrite sur l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élève au total à **25 214 166 € en AE et 27 020 088 € en CP** (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF 2024 pour **6 850 000 € en AE et CP**) soit une augmentation des crédits budgétaires de **+3 % en AE +10 % en CP** par rapport à 2023 et se répartit comme suit en AE et CP :

- **19 211 911 € en AE et 19 295 833 € en CP** destinés aux dépenses d'exploitation, soit une **augmentation** des crédits budgétaires de **5 % en AE et en CP** par rapport à l'exercice 2023 destinée à pallier notamment l'inflation sur certains postes de dépense ;
- **6 002 255 € en AE et 7 724 255 € en CP** pour les dépenses d'investissement représentant une **diminution de -3 % en AE et une augmentation de 25 % en CP** par rapport à la dotation initiale inscrite en 2023, 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	19 211 911	19 295 833
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	19 211 911	19 295 833
Dépenses d'investissement	6 002 255	7 724 255
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	6 002 255	7 724 255
Total	25 214 166	27 020 088

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits liés aux dépenses « *Achats et services extérieurs* » pour 2024 s'élèvent à **18 990 611 € en AE et 19 074 533 € en CP** soit une **augmentation de dépenses d'environ 5 %** par rapport aux dotations inscrites en 2023. Les charges financières restent constantes, à hauteur de 221 300 € en AE=CP.

Ces dotations budgétaires se ventilent entre les **moyens généraux** pour **3 012 500 € en AE et en CP** et les **missions de surveillance** pour **15 978 111 € en AE et 16 062 033 € en CP**.

Transports aériens, surveillance et certification

Programme	n°	Justification au premier euro
614		

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses globales d'investissement au titre de 2023 s'élèvent à **6 002 255 €** en AE et **7 724 255 €** en CP et représentent 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 : 3 325 255 € en AE et **4 321 255 €** en CP.

En 2024, 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 2024, 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 :

- La continuation 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), Péricleès (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 : 2 677 000 € en AE et **3 403 000 €** en CP. Celles-ci comprennent notamment :

- **Parcs automobile et équipement : 795 000 €** en AE et 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 2024 d'un renouvellement de sa flotte à hauteur de 15 véhicules en cohérence avec la politique de verdissement de la flotte automobile. Le montant estimé pour ce poste de dépense est de **375 000 €** en AE et **en CP**.

Concernant l'achat de **matériels** et d'**équipements**, il s'agit de **l'acquisition de serveurs**, de **matériels informatiques** pour plusieurs DSAC 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 **420 000 €** en AE et en CP.

- **Bâtiments : 1 882 000 € en AE et 2 608 000 € en CP**

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

DSAC Centre Est : Création d'un parking associatif sur le site de la DSAC/CE (150 000 € en AE et en CP) ;

DSAC Ouest : Création espace convivialité (135 000 € en CP)

DSAC Nord-Est : Finalisation du projet concernant l'optimisation de l'opération de relocalisation de la DSAC/NE (859 000 € en CP);

DSAC Sud Est : Travaux de réaménagement des locaux (50 000 € en AE et 50 000 € en CP) ; réfection de l'étanchéité de la toiture terrasse du siège de la DSAC/SE ;

DSAC Sud-Ouest : Travaux d'étanchéité de la toiture du bloc technique (200 000 € en AE et en CP) ; travaux de modernisation du parking P8 avec dessin, structure et clôtures avec installation d'ombrières photovoltaïques et installation de bornes de recharges électriques (592 000 € en AE et 300 000 € en CP)

DSAC Sud : Travaux d'étanchéité de la toiture du bloc technique du site de Blagnac (100 000 € en AE en CP) ; aménagement de l'éclairage des parkings (50 000 € en AE et CP) ; Aménagement des parkings, de l'éclairage, création d'ombrières (180 000 € AE et 152 000 € en CP).

DSAC Océan Indien : rénovation des logements à la Réunion et à Mayotte (50 000 € en AE et CP) et rénovation des bâtiments (de Mayotte et de la Réunion (170 000 € en AE et 270 000 € en CP)

DSAC Antilles-Guyane : Poursuite de la rénovation du parc des logements en Martinique et Guyane (140 000 € en AE et en CP).

ACTION (8,3 %)

04 - Enquêtes de sécurité aérienne

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	4 005 860	4 005 860	135 000
Crédits de paiement	0	3 905 186	3 905 186	135 000

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.

Le BEA a ouvert, en 2022, 139 enquêtes en France et a participé à 169 enquêtes à l'étranger.

Le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité (ENCASIA) a signé le 8 mars 2023 une convention de délégation de gestion avec le Bureau d'enquêtes et d'analyses

Transports aériens, surveillance et certification

Programme	n°	Justification au premier euro
614		

pour la sécurité de l'aviation civile qui exerce dès lors la gestion administrative et financière du réseau.

Le BEA sera ainsi attributaire de la subvention européenne de fonctionnement de l'ENCASIA qui se monte à 160 000 € sur deux exercices. A cet effet, un fonds de concours a été créé en avril 2023.

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	2 765 940	2 665 267
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 765 940	2 665 267
Dépenses d'investissement	1 239 920	1 239 919
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 239 920	1 239 919
Total	4 005 860	3 905 186

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Le budget prévisionnel de fonctionnement, en hausse de l'ordre de 12 % pour 2024, soit 2 765 940 € en AE et 2 665 267 € en CP (2 454 240 € 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 0,7 M€ en AE et 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 1,8 M€ en AE et 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, estimés à 0,3 M€ pour l'année 2024 et en frais de déplacement, estimés à 0,7 M€ en raison de la forte reprise de l'activité aéronautique et de l'augmentation 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 0,3 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 1 239 919 en AE et en CP en 2024 (1 460 888 € en 2023) auquel s'ajoutent des attributions de produits (ADP) estimés à 55 k€ en AE et CP, est en baisse de l'ordre de 18 %.

Cela reflète l'achèvement de la construction du laboratoire matériaux. Ce budget va néanmoins permettre de poursuivre son équipement en gros outillage, notamment en lançant le marché d'acquisition d'un microscope à balayage électronique à effet de champ. Il est aussi prévu de lancer les études pour la modernisation du laboratoire avionique et enregistreur de vol. Le parc de véhicule du BEA va continuer à être adapté au contexte de ses missions.

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