



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

**PROGRAMME 614**  
Transports aériens, surveillance et certification



PROGRAMME 614

**Transports aériens, surveillance et certification**

---

MINISTRE CONCERNÉE : CATHERINE VAUTRIN, MINISTRE DU PARTENARIAT AVEC LES TERRITOIRES ET DE LA DÉCENTRALISATION

# 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 2025, la DSAC poursuivra ses actions destinées à garantir la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais largement européen couvrant les domaines de la production, de la maintenance, des opérations aériennes, des personnels navigants, des aéroports et du contrôle aérien, dans un contexte de forte reprise du trafic aérien. Elle visera à demeurer une autorité nationale de surveillance de premier plan Europe, comme le montrent les audits réguliers de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) auxquels elle est soumise comme toutes les autres autorités européennes.

Elle finalisera 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 nouveau plan « Horizon 2028 », qui porte sur la période 2024-2028, et qui fixe les priorités d'action pour l'amélioration de la sécurité.

Dans le cadre de l'amélioration continue de la sécurité, la DSAC continuera à développer 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 potentiellement problématiques.

Dans un double contexte de contraintes sur les ressources et d'augmentation de son périmètre d'intervention (nouvelles réglementations couvrant la surveillance des risques cyber, assistance en escale, équipements et systèmes de la navigation aérienne et équipements aéroportuaires), la DSAC a l'objectif de mettre en œuvre des modes de fonctionnement permettant une meilleure maîtrise de ses activités avec une meilleure prise en compte des ressources allouées.

Au niveau international, la DSAC priorisera ses interventions en fonction des ressources disponibles sur les activités les plus impactantes en termes d'amélioration de la sécurité et de la sûreté : contribution aux travaux réglementaires de l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous pilotage de l'AESA ou de l'OACI pour la sécurité aérienne, et de la Commission européenne pour le domaine de la sûreté), ainsi que l'action en sous-traitance de l'AESA pour la production de tâches touchant notamment à la navigabilité et à la qualification des simulateurs de vols.

Elle continuera également son action sur certains sujets stratégiques concernant :

- les nouveaux usages (taxis aériens, aviation décarbonée, dirigeables) : la DSAC développera, au niveau national, ou assurera la promotion au niveau international et européen, de nouveaux cadres réglementaires flexibles et adaptés au caractère innovant de ces activités ;
- les drones : la DSAC s'assurera de la bonne application par les exploitants du cadre européen, durant la dernière phase de la transition réglementaire en cours qui s'achèvera fin 2025. Elle veillera également à pouvoir répondre aux demandes de certification de nouveaux prestataires de services d'espace aérien au profit des drones (prestataires « U-Space ») ;

- la cybersécurité : la DSAC continuera à préparer le secteur aux nouvelles exigences des règlements européens applicables à compter de fin 2025, et mettra en place les modalités de surveillance associées ;
- la sûreté : la DSAC 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, notamment 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.

La DSAC maintiendra également ses efforts pour simplifier, rendre plus intelligible ou rendre plus ouvert aux innovations le corpus réglementaire national résiduel pour les acteurs hors champ de la réglementation européenne (aéronefs spécifiques, petits aérodromes, activités étatiques...), tout en maintenant ou en améliorant le niveau de sécurité qu'il offre et en recherchant une convergence maximale avec la réglementation européenne lorsque cela est pertinent.

Enfin, l'année 2025 devrait voir la transformation en taxes des redevances de certification et de surveillance.

## **Le deuxième axe stratégique du programme conduit par la direction du Transport aérien vise à :**

### **Poursuivre la décarbonation du transport aérien**

La DTA poursuivra ses six actions stratégiques afin de réduire les émissions du trafic aérien et de lutter contre la pollution atmosphérique des activités aériennes :

- Piloter l'affectation des crédits de recherche pour la construction aéronautique civile (Programme 190) afin de construire les avions décarbonés de demain au sein du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile ;
- Réduire les émissions du trafic aérien en contribuant notamment à la naissance et au développement d'une filière de production de carburants d'aviation durables en France ;
- Lutter contre la pollution atmosphérique des activités aériennes ;
- Contribuer à la réduction des nuisances sonores autour des aéroports ;
- Protéger la biodiversité aéroportuaire ;
- Renforcer le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, acteurs du secteur et représentants de la société civile.

### **Garantir un haut niveau de sûreté au transport aérien et à ses passagers**

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 programmes dédiés des services spécialisés de l'État. En partenariat avec le ministère de l'Intérieur, la DTA veillera à la bonne mise en œuvre dans les aéroports français de la nouvelle réglementation européenne aéroportuaire dite « Entry-Exit system » (EES).

### **Accompagner la poursuite des transformations du transport aérien**

La DTA œuvrera avec les collectivités territoriales au maintien des liaisons d'aménagement du territoire et veillera au respect des droits de trafic par les pays tiers, à celui d'une concurrence loyale entre transporteurs aériens et au développement des liaisons aériennes avec le monde.

Elle travaillera à la pérennité des entreprises du transport aérien et de leurs emplois en préservant les savoir-faire et l'expertise. Elle suivra attentivement 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'interlocutrice des partenaires sociaux du secteur en vue de promouvoir le dialogue social et la négociation collective et de mener à bien la mise en place d'une couverture conventionnelle pour les salariés du secteur qui en sont dépourvus.

Dans son rôle d'autorité concédante des aéroports français, la DTA veillera à garantir un partage équitable de la valeur entre les aéroports et les transporteurs aériens. Elle assurera le renouvellement des concessions des aéroports de Nantes, Mayotte, Cayenne, Tahiti et Nouméa. De même, elle mènera à bien le réaménagement des infrastructures aéroportuaires à Mayotte pour renforcer sa connectivité avec la métropole.

### **Soutenir la qualité de service, l'innovation et la modernisation de la navigation aérienne**

La DTA veillera à l'amélioration de la qualité de service rendue aux passagers et continuera de les protéger en veillant au respect de leurs droits avec une attention particulière portée aux passagers handicapés ou à mobilité réduite.

Elle contribuera au renforcement et à l'adaptation du secteur aux nouveaux enjeux de mobilité en favorisant l'intermodalité de l'avion et du rail et en assistant les régions dans leurs stratégies aéroportuaires. Elle poursuivra, en lien avec la DGITM, le pilotage et l'animation de l'Agence de l'Innovation dans les Transports.

La DTA contribuera à l'exécution, par les prestataires de services de navigation aérienne français, du plan de performance pour la période de référence RP4 (2025 – 2029).

### **Porter la voix de la France à l'international et faire rayonner le savoir-faire industriel national**

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 prioritaires 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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	86	95	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	0,3	0,2	<1,2	0,6	0,6	0,6
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	93	88	95	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 majeurs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée** : la cible est de <0,6.

Proposition de modification de l'indicateur à compter de 2025 : restreindre le périmètre au suivi des écarts majeurs « niveau 1 » pour le domaine de la sécurité et « niveau 4 » pour la sûreté) qui donnent lieu à des mesures de limitations immédiates avec des corrections sans délai par l'organisme et conformément aux règles européennes. Ceci permet de rendre plus homogène d'un domaine technique à l'autre la signification

de l'indicateur, par rapport à la situation antérieure où étaient comptabilisés les écarts dits « significatifs », moins bien définis. La cible est donc revue en conséquence.

Pour les années à venir, nous proposons une cible 2025, 2026, 2027 à 0.6.

**Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit** : la cible 95 % correspond à un résultat jugé satisfaisant vis-à-vis de l'objectif, et dont l'expérience indique qu'il est exigeant

## 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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Pourcentage d'inspections au sol réalisées sur des exploitants aériens étrangers priorisés et opérant de manière régulière sur les aéroports français	%	34	91	80	80	80	80

#### Précisions méthodologiques

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

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

#### JUSTIFICATION DES CIBLES

Au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État est responsable de la surveillance de ses propres exploitants et garantit leur aptitude à effectuer du transport international. Depuis une trentaine 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...) 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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	65	61	80	80	70	70

#### 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						
		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	65	95	NA	70	95

## JUSTIFICATION DES CIBLES

Le tableau ci-dessus détaille les prévisions 2024 et 2025 par catégorie d'enquête.

La complexité de certaines enquêtes influe sur leur durée. Les nombreuses enquêtes ouvertes 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.

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.



Ces 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. Face à cette éventualité, le BEA a préparé un plan de continuité visant à anticiper le besoin d'un ajustement temporaire de ses activités et de son fonctionnement.

Une révision de la politique d'enquête du BEA devrait être mise en œuvre à compter de 2025. Elle devrait amener le BEA à privilégier les enquêtes de catégorie 2 et par conséquent le sous-indicateur associé aux enquêtes de catégorie 2. La cible pour 2026 et 2027 serait alors établie à 70 %

## 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 CO<sub>2</sub> 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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Proportion des quotas d'émission achetés par les compagnies françaises (SEQE-UE)	%	19,6	28,6	~45,7	~64,8	~97	~97
Proportion des émissions des compagnies françaises qui donnent lieu au paiement de l'externalité carbone (CORSIA + SEQE-EU)	%	74,6	77,3	~80	~80	~80	~80

#### Précisions méthodologiques

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

**Source des données :** A l'année n+1 (mai - juin), la DGAC dispose des déclarations d'émissions vérifiées des compagnies aériennes françaises soumises aux dispositifs de marché carbone (CORSIA et 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 CO<sub>2</sub> dans l'UE, les compagnies aériennes doivent restituer chaque année des quotas correspondant à leurs émissions de CO<sub>2</sub> 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 par : 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 CO<sub>2</sub> des vols internationaux pour celles excédant un niveau de référence d'émissions. Ce niveau fixé à la 41<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI en 2022 correspond à la totalité 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. Au 1<sup>er</sup> 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.

## INDICATEUR mission

### 2.2 – Respect de la réglementation environnementale

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Nombre de dossiers de manquements sanctionnés par l'ACNUSA	Nb	352	637	<=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	%	92,11	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5	>=92,5

#### Précisions méthodologiques

**Source des données** : l'ACNUSA pour le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> critère.

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

#### **Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :**

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

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

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

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

Cet indicateur mesure le pourcentage de vols réalisés sur les principaux aéroports avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores. Précisément, il s'agit du ratio, calculé sur la base de l'année civile pour l'ensemble des 12 plateformes aéroportuaires concernées, entre le nombre de vols opérés avec les avions des chapitres 3, 4, 5 et 14 de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (10 EPNdB jusqu'en 2021) et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres sur ces mêmes aéroports. Ainsi, à compter de 2022, l'indicateur est calculé en considérant les vols de marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB (au lieu de 10 EPNdB jusqu'en 2021), mais en maintenant la valeur cible  $\geq 92,5$  %.

## JUSTIFICATION DES CIBLES

#### **Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :**

Cet indicateur représente le nombre de dossiers de manquements sanctionnés pendant l'année considérée en commission de sanctions par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) sur les 12 plus grandes plates-formes aéroportuaires. L'indicateur suit désormais les infractions sanctionnées et non les manquements examinés, afin d'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. A cadre réglementaire et trafic constant, et sous réserve des évolutions de la réglementation et des compagnies en activité, l'indicateur devrait connaître une tendance à la baisse, du fait de l'amélioration de la conformité aux restrictions d'exploitation. Toutefois, l'entrée en vigueur en 2022 de couvre-feux en programmation sur les aéroports de Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse (en attendant de possibles nouvelles restrictions d'exploitation sur les aéroports métropolitains où des études d'impact selon l'approche équilibrée ont été initiées – Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Toulouse, Marseille, Bordeaux, Lille) pourrait conduire à une augmentation du nombre de sanctions prononcées. Dans ce contexte, La valeur de cet indicateur et son maintien de la cible de l'indicateur à sous 450 témoigne de l'ambition a 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 afin de tenir compte du rythme de renouvellement des flottes aériennes et du niveau d'exigence fixé sur certaines plates-formes à travers les restrictions en vigueur.

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



## Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	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		10 494 056 15 159 501	4 534 907 3 034 907	4 250 000 4 250 000	19 278 963 22 444 408	2 275 000 1 959 384
02 – Surveillance et certification		19 211 911 19 188 380	6 002 255 5 475 663	0 0	25 214 166 24 664 043	6 850 000 6 900 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 765 940 2 799 623	1 239 920 1 180 982	0 0	4 005 860 3 980 605	135 000 70 000
<b>Totaux</b>		<b>32 471 907 37 147 504</b>	<b>11 777 082 9 691 552</b>	<b>4 250 000 4 250 000</b>	<b>48 498 989 51 089 056</b>	<b>9 260 000 8 929 384</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	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		10 573 770 15 256 854	4 534 907 3 034 907	4 250 000 4 250 000	19 358 677 22 541 761	2 275 000 1 959 384
02 – Surveillance et certification		19 295 833 19 292 607	7 724 255 6 910 663	0 0	27 020 088 26 203 270	6 850 000 6 900 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne		2 665 267 2 699 280	1 239 919 1 180 981	0 0	3 905 186 3 880 261	135 000 70 000
<b>Totaux</b>		<b>32 534 870 37 248 741</b>	<b>13 499 081 11 126 551</b>	<b>4 250 000 4 250 000</b>	<b>50 283 951 52 625 292</b>	<b>9 260 000 8 929 384</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2024 PLF 2025 Prévision indicative 2026 Prévision indicative 2027			
3 - Dépenses de fonctionnement	32 471 907 37 147 504 34 417 400 35 326 324	9 260 000 8 879 384 7 155 000 6 995 000	32 534 870 37 248 741 34 583 681 35 582 605	9 260 000 8 879 384 7 155 000 7 065 000
5 - Dépenses d'investissement	11 777 082 9 691 552 9 119 287 8 764 578	50 000 40 000 40 000	13 499 081 11 126 551 9 645 286 8 764 577	50 000 40 000 40 000
6 - Dépenses d'intervention	4 250 000 4 250 000 2 000 000 2 000 000		4 250 000 4 250 000 2 000 000 2 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>48 498 989</b> <b>51 089 056</b> <b>45 536 687</b> <b>46 090 902</b>	<b>9 260 000</b> <b>8 929 384</b> <b>7 195 000</b> <b>7 035 000</b>	<b>50 283 951</b> <b>52 625 292</b> <b>46 228 967</b> <b>46 347 182</b>	<b>9 260 000</b> <b>8 929 384</b> <b>7 195 000</b> <b>7 105 000</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2024 PLF 2025			
3 – Dépenses de fonctionnement	32 471 907 37 147 504	9 260 000 8 879 384	32 534 870 37 248 741	9 260 000 8 879 384
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	32 471 907 37 147 504	9 260 000 8 879 384	32 534 870 37 248 741	9 260 000 8 879 384
5 – Dépenses d'investissement	11 777 082 9 691 552	50 000	13 499 081 11 126 551	50 000
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	11 777 082 9 691 552	50 000	13 499 081 11 126 551	50 000
6 – Dépenses d'intervention	4 250 000 4 250 000		4 250 000 4 250 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	4 250 000 4 250 000		4 250 000 4 250 000	
<b>Totaux</b>	<b>48 498 989</b> <b>51 089 056</b>	<b>9 260 000</b> <b>8 929 384</b>	<b>50 283 951</b> <b>52 625 292</b>	<b>9 260 000</b> <b>8 929 384</b>



## 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	22 444 408	22 444 408	0	22 541 761	22 541 761
02 – Surveillance et certification	0	24 664 043	24 664 043	0	26 203 270	26 203 270
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	0	3 980 605	3 980 605	0	3 880 261	3 880 261
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>51 089 056</b>	<b>51 089 056</b>	<b>0</b>	<b>52 625 292</b>	<b>52 625 292</b>

#### ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

#### ■ 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					-357 751	-357 751	<b>-357 751</b>	<b>-357 751</b>
Mesures de simplification SIR	► 613				-357 751	-357 751	<b>-357 751</b>	<b>-357 751</b>



## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
19 663 153	0	58 301 571	59 138 650	16 389 626

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
16 389 626	10 592 913 -166 000	3 890 898	1 896 592	145 223
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
51 089 056 8 929 384	42 032 379 9 095 384	6 445 478	2 176 136	299 063
<b>Totaux</b>	<b>61 554 676</b>	<b>10 336 376</b>	<b>4 072 728</b>	<b>444 286</b>

#### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
85,19 %	10,74 %	3,63 %	0,50 %

*Justification par action***ACTION (43,9 %)****01 - Développement durable et régulation**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>22 444 408</b>	<b>22 541 761</b>	<b>1 959 384</b>	<b>1 959 384</b>
Dépenses de fonctionnement	15 159 501	15 256 854	1 959 384	1 959 384
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	15 159 501	15 256 854	1 959 384	1 959 384
Dépenses d'investissement	3 034 907	3 034 907	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	3 034 907	3 034 907	0	0
Dépenses d'intervention	4 250 000	4 250 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	4 250 000	4 250 000	0	0
<b>Total</b>	<b>22 444 408</b>	<b>22 541 761</b>	<b>1 959 384</b>	<b>1 959 384</b>

**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**

Ces crédits visent les dépenses de fonctionnement liées à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté. Ils s'élèvent à 9,4 M€, en hausse de 1,5 M€ par rapport à l'an dernier. Cette augmentation est liée à un ajustement de la ventilation entre les crédits de fonctionnement et d'investissement afin de mieux refléter l'équilibre entre ces dépenses. Étaient notamment inscrites en titre 5, des dépenses informatiques et d'équipement inférieures au seuil d'immobilisation, des dépenses d'entretien lourd de bâtiments, des études de faisabilité.

Ce poste couvre les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (3,5 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (STAC) (2,6 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (1,2 M€). Il finance également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie des transports aériens (GTA) 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 en 2025 de mener des études et prestations liées aux missions de régulation et d'élaboration des politiques publiques notamment en matière de transition écologique et de sûreté, comme par exemple la poursuite des études sur l'impact sociétal des VTOL, des audits d'aéroports sur l'utilisation de la taxe de sûreté et de sécurité, des études d'impact selon l'approche équilibrée par les DSAC interrégionales ou des études liées aux différentes missions du STAC (réalisation de campagnes d'essais géo radar, pénétromètre, essais de sol, création d'un outil de modélisation des chaussées ...).

Ces crédits couvriront également les frais de fonctionnement liés aux applications métiers (assistance à maîtrise d'ouvrage notamment) pour 1,2 M€ et l'achat de matériel tant pour le STAC (0,4 M€) que pour la GTA (0,5 M€). Pour cette dernière, la diminution de ce poste s'explique par la montée en puissance ces trois dernières années des acquisitions d'équipements liés à la lutte anti-drone et aux moyens d'observation et d'intervention dans la perspective des Jeux olympiques et Paralympiques. Les achats du STAC bénéficieront en particulier aux laboratoires bruit et qualité de l'air et à la détection d'explosifs.

Les dépenses au profit des organismes extérieurs (5,8 M€) augmentent de 3,2 M€ en 2025 pour prendre en compte la contribution du ministère de la transition écologique au fonds de solidarité dédié au soutien des systèmes de gestion du trafic aérien de l'Ukraine et de la Moldavie.

Ces dépenses permettent également :

- 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 CO<sub>2</sub> pour le transport aérien ;
- de contribuer à hauteur de 20,5 % au budget de l'agence nationale des données de voyage qui gère la plateforme PNR (*Passenger name record*, fichier relatif aux données des passagers). Pour mémoire, cette plateforme permet l'utilisation des données des dossiers passagers recueillies par les transporteurs aériens pour la prévention et la détection des infractions terroristes. Cette participation est estimée à 2,4 M€ en 2025.

Les autres dépenses sont des charges d'intervention qui regroupent les subventions diverses imputées sur le titre 6 (4,3 M€). Elles sont stables par rapport à 2024 et comprennent la participation de la DGAC à la rénovation du bâtiment qu'occupe l'Organisation de l'aviation civile internationale à Neuilly-sur-Seine (2,25 M€). En dehors de cette dépense, 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 3 M€ en baisse de 1,5 M€ par rapport à la LFI pour 2024 compte-tenu de l'ajustement de la ventilation des crédits entre fonctionnement et investissement.

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 : poursuite de l'amélioration du système applicatif de gestion des habilitations nationales et des titres de circulation en matière de sûreté aérienne (0,2 M€) ;
- les évolutions sur les autres applications informatiques de la DTA (0,9 M€) et notamment celle relative au niveau de bruit des aéronefs (NBA) pour 0,2 M€ ;
- la poursuite des travaux au profit du laboratoire de détection des explosifs du STAC à Biscarosse (0,3 M€) ainsi que la création d'un premier bâtiment pour une nouvelle méthode de certification cynotechnique « free running ».

Les autres dépenses d'investissement concernent essentiellement les acquisitions d'équipements mobiliers, immobiliers et techniques du STAC, notamment pour les travaux d'auscultation des pistes ou pour le programme de recherche et développement visant à développer un système innovant de caractérisation des interfaces (achat de capteurs et connectique).

**ACTION (48,3 %)****02 – Surveillance et certification**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>24 664 043</b>	<b>26 203 270</b>	<b>6 900 000</b>	<b>6 900 000</b>
Dépenses de fonctionnement	19 188 380	19 292 607	6 900 000	6 900 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	19 188 380	19 292 607	6 900 000	6 900 000
Dépenses d'investissement	5 475 663	6 910 663	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	5 475 663	6 910 663	0	0
<b>Total</b>	<b>24 664 043</b>	<b>26 203 270</b>	<b>6 900 000</b>	<b>6 900 000</b>

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 2025, la **dotation initiale** (fonctionnement et investissement) inscrite sur l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élève au total **24 664 043 € en AE et 26 203 270 € en CP** (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF 2025 pour **6 900 000 € en AE et CP**) soit une diminution des crédits budgétaires de **2,2 % en AE et 3 % en CP** par rapport à 2024 et se répartit comme suit en AE et CP :

- **19 188 380 € en AE et 19 292 607 € en CP** destinés aux dépenses d'exploitation, soit un **maintien** des crédits budgétaires **en AE et en CP** conformes à l'exercice 2024
- **5 475 663 € en AE et 6 910 663 € en CP** pour les dépenses d'investissement représentant une **diminution d'environ 10 % en AE et en CP** par rapport à la dotation initiale inscrite en 2024, ajustée en fonction de la programmation des projets immobiliers en cours et de la poursuite de l'axe prioritaire attachée au domaine de la digitalisation des activités de la DSAC.

**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**

Les crédits liés aux dépenses « *Achats et services extérieurs* » pour 2025 s'élèvent à **18 952 880 € en AE et 19 057 107 € en CP** en stagnation par rapport aux dotations inscrites en 2024. Les charges financières sont en légère augmentation, à hauteur de 235 500 € en AE=CP.

Ces dotations budgétaires se ventilent entre les **moyens généraux** pour **3 883 500 € en AE et 4 077 100 € en CP** et les **missions de surveillance** pour **15 069 380 € en AE et 14 980 007 € en CP**.

**DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**

Les dépenses globales d'investissement au titre de 2025 s'élèvent à **5 475 663 € en AE et 6 910 663 € 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 : 2 835 00 € en AE et 3 395 000 € en CP.**

En 2025, 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 2025, 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 2025 sont principalement les suivantes :

- La continuation de l'informatisation de la gestion du pôle médical (projets **Archiméd** et **medATCO**) ;
- La continuation de la dématérialisation des démarches des dossiers pilotes, l'ajout de nouvelles fonctionnalités au portail dédié aux personnels navigants (PN) et la finalisation de 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), **6Tzen** (Démarches en ligne du personnel navigant), **Météor** (dématérialisation des audits et des contrôles), **Océane** (gestion des examens des personnels navigants), **Sigebel** (gestion des licences et des titres aéronautiques), **Saga** (gestion des programmes de vols) et **Immat** (gestion des registres des immatriculations des aéronefs), **Périclès** (gestion des activités de la sûreté), **Qualif-AFIS** (gestion des qualifications des AFIS), **Éccairs2** (gestion des événements de sécurité),
- L'assistance aux DT dans leurs missions de maîtrise d'ouvrage notamment pour les projets SI PN, Archiméd et Océane (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) ;

**Dépenses de renouvellement des parcs matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 2 675 663 € en AE et 3 550 663 € en CP.** Celles-ci comprennent notamment :

- **Parcs automobile et équipement : 645 000 € 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 2025 d'un renouvellement de sa flotte à hauteur de 19 véhicules en cohérence avec la politique de verdissement de la flotte automobile. Le montant estimé pour ce poste de dépense est de **550 000 € en AE et en CP**.

Concernant l'achat de **matériels** et d'**équipements**, il s'agit de **l'acquisition de serveurs** dont le montant global estimé pour ces achats est de **35 000 € en AE et en CP** et de **l'installation de bornes de recharges électriques** dans trois DSAC en région à hauteur de 60 000 € en AE et CP.

- **Bâtiments : 2 030 663 € en AE et 2 905 663 € en CP**

La programmation des dépenses d'infrastructure et de patrimoine menée par les unités opérationnelles inscrites en 2025 portent notamment sur les projets suivants :

**DSAC Centre Est** : Réfection totale du système de climatisation et de chauffage du bâtiment (150 000 € en AE et en CP).

**DSAC Ouest** : opération d'extension de l'espace convivialité (215 000 € en CP), Remplacement des menuiseries du siège de la DSAC Ouest au titre de la rénovation énergétique (200 000 € en AE et CP).

**DSAC Nord-Est** : Finalisation du projet concernant l'optimisation de l'opération de relocalisation de la DSAC/NE (340 000 € en CP).

**DSAC Sud Est** : Travaux de rénovation de la cantine du site d'Aix en Provence, réfection de l'étanchéité de la toiture terrasse du bâtiment MACAZA, Poursuite des travaux de rénovation des bâtiments administratifs (255 000 € en AE et 35000 € en CP).

**DSAC Sud-Ouest** : Installation d'une nouvelle laveuse dans le restaurant administratif (100 000 € en AE et CP), réfection de plusieurs salles de réunions (100 000 € en AE et CP), travaux d'étanchéité du bloc technique (300 000 € en AE et CP).

**DSAC Sud** : Rénovation 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), création d'ombrières (100 000 € en AE et CP).

**DSAC Océan Indien** : rénovation des logements à la Réunion et à Mayotte (30 000 € en AE et CP) et rénovation des bâtiments de Mayotte et de la Réunion (70 000 € en AE et CP), Travaux d'étanchéité (80 000 € en AE et CP).

**DSAC Antilles-Guyane** : Poursuite de la rénovation des bâtiments et du parc des logements en Martinique et Guyane sur la base du plan pluriannuels « Travaux et grosses réparations » (140 000 € en AE et CP).

**STAC** : Création d'une plateforme technique de balisage (190 000 € en AE et CP)

## ACTION (7,8 %)

### 04 - Enquêtes de sécurité aérienne

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>3 980 605</b>	<b>3 880 261</b>	<b>70 000</b>	<b>70 000</b>
Dépenses de fonctionnement	2 799 623	2 699 280	20 000	20 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 799 623	2 699 280	20 000	20 000
Dépenses d'investissement	1 180 982	1 180 981	50 000	50 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 180 982	1 180 981	50 000	50 000
<b>Total</b>	<b>3 980 605</b>	<b>3 880 261</b>	<b>70 000</b>	<b>70 000</b>

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

#### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Le budget prévisionnel de fonctionnement, en hausse de l'ordre de 1 % pour 2025, soit 2 799 623 € en AE et 2 699 281 € en CP (2 765 940 € en AE et 2 665 267 € en CP en LFI 2024) permettra normalement de couvrir les dépenses 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 0,9 M€ en AE et en CP. Ce montant doit permettre 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 ainsi que les achats de logiciels bureautiques et le renouvellement de licences informatiques associées (environ 0,3 M€ en AE et en CP). Il intègre aussi la couverture des fluides et de l'énergie.

- **Services extérieurs**

Le montant prévisionnel de ce poste est de 1,9 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 en forte augmentation. Il intègre aussi les besoins en formation des enquêteurs, estimés à 0,3 M€ pour l'année 2025 et les frais de déplacement, estimés à 0,7 M€ en lien avec la reprise de l'activité aéronautique et avec la forte activité internationale du BEA.

#### DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le budget d'investissement, qui s'établit à hauteur de 1 180 982 € en AE et 1 180 981 € en CP en 2023 (1 239 919 € en AE et en CP en LFI 2024) est en baisse de l'ordre de 5 %.

Ce budget va néanmoins permettre de poursuivre l'équipement du BEA en gros outillage et matériel pour le département Technique, et de moderniser le laboratoire du pôle avionique et enregistreur de vol (PESA) à compter de l'exercice 2025. Le réseau informatique du BEA et de ses antennes sera aussi modernisé et

renforcé. Le parc de véhicule du BEA va continuer à être adapté au contexte de ses missions et au verdissement de la flotte.

Les autres investissements envisagés concernent la mise aux normes des locaux dans le but de poursuivre les économies d'énergie.