

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

MINISTRE CONCERNÉ : ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	9
Présentation des crédits	13
Justification au premier euro	15

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile

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

Le programme « Transports aériens, surveillance et certification » a pour objet de mettre en oeuvre la politique de

sécurité, de sûreté et de développement durable, de vérifier la conformité de l'ensemble des acteurs du secteur aux règlements qui leur sont applicables lorsque ce contrôle relève de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), et de veiller à ce que le développement du transport aérien se déroule dans un cadre économique équilibré. Ces exigences réglementaires reprennent les normes de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sont, pour la plupart, d'origine européenne.

Évolutions européennes

La DGAC poursuivra une politique active de contribution à la mise en oeuvre du Ciel unique européen.

Après l'adoption du règlement sur la performance et les redevances des services de navigation aérienne (UE n°2019/317) et de la décision de la Commission fixant les objectifs de performance au niveau de l'Union pour la période de performance 2020-2024, la direction du transport aérien (DTA), tout en veillant à la bonne application du plan de performance 2015-2019, préparera le plan de performance 2020-2024, en liaison avec les partenaires du FABEC, et mènera les consultations nécessaires, notamment des transporteurs aériens. Enfin, elle soumettra ce plan à la Commission pour accord, cette dernière phase se prolongeant jusque dans le 1^{er} semestre 2020.

La DTA accompagnera, dans son domaine de compétence, la bonne mise en oeuvre des règlements européens de sécurité et d'interopérabilité par tous les acteurs concernés. Elle s'impliquera dans les travaux de développement de règlements nouveaux par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) concernant la gestion du trafic aérien.

Elle soutiendra une utilisation efficace et coordonnée des ressources de l'Union et d'Eurocontrol dans la mise en oeuvre du Ciel unique européen, en favorisant la dimension pan-européenne du réseau de gestion du trafic aérien, notamment lors de l'examen des suites à donner au récent rapport du « groupe des sages » sur l'avenir du Ciel unique européen.

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

- **SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ**

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est engagée depuis 2016 dans son plan stratégique « DSAC 2020 » qui doit permettre d'accélérer les évolutions sur les métiers de la surveillance de sécurité, de sûreté, et d'appui en régions aux missions régaliennes, tout en conduisant des actions fortes d'amélioration de la qualité et de l'efficacité des processus internes comme de relations avec les usagers.

En 2020, la DSAC poursuivra ses actions destinées à garantir et améliorer la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais entièrement européen. Elle animera le Programme de Sécurité de l'Etat dans le cadre du plan stratégique pour la sécurité aérienne pour la période 2019-2023 « Horizon 2023 » qui fixe les priorités d'action d'amélioration de la sécurité, et qui y inclut de nouveaux thèmes par rapport à la période précédente : drones, interfaces sécurité-sûreté.

La DSAC poursuivra en 2020 la mise en oeuvre des nouvelles approches de la surveillance fondées 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. Une première phase a été mise en oeuvre pour tous les opérateurs en 2019, consistant à

moduler le cycle de surveillance en fonction de leur performance de sécurité. Une deuxième phase sera démarrée en 2020, qui complète l'approche par un dialogue approfondi avec chaque opérateur sur les risques spécifiques identifiés dans son exploitation.

Tous les domaines d'intervention de la DSAC sont depuis 2019 sous réglementation européenne : production, maintenance, opérations aériennes, personnels navigants, aéroports, contrôle aérien. La DSAC poursuivra son action de surveillance des opérateurs en étant, pour cela, et comme toutes les autres autorités européennes de sécurité aérienne, soumise à des audits réguliers de l'AESA. Elle veillera en particulier à vérifier la conformité des opérateurs prestataires de services de navigation aérienne, notamment la DSNA, au nouveau règlement 2017/373 dit IR ATM, applicable au 1er janvier 2020. Elle poursuivra les actions de simplification opérationnelles de la surveillance des compagnies aériennes, telles qu'identifiées lors des assises du transport aérien. Elle poursuivra également les actions visant à simplifier le corpus réglementaire national résiduel pour les acteurs hors champ de la réglementation européenne, aéronefs spécifiques et petits aérodromes en particulier, en recherchant une convergence maximale chaque fois que cela est possible. Ainsi seront poursuivis les travaux 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 2020 verra la mise en œuvre 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 cyber sécurité.

- Pour les drones, la DSAC travaillera à mettre en œuvre la transition vers le cadre réglementaire européen ce qui suppose un important travail de préparation et de transposition tant pour la DSAC que pour les opérateurs de drones soumis à cette nouvelle réglementation qui différera sur certains points du cadre national actuel.
- S'agissant de l'assistance en escale, la DSAC contribuera activement à l'élaboration réglementaire à venir, en privilégiant une approche basée sur des standards industriels.
- Dans le domaine de la cyber sécurité, elle contribuera aux travaux réglementaires applicables aux acteurs de l'aérien menés par l'AESA, en liaison avec le Conseil pour la Cyber sécurité du transport aérien. Elle définira les méthodes de surveillance de la conformité à ces exigences des opérateurs de l'aérien.

La DSAC poursuivra les travaux en coopération avec l'AESA et avec l'Organisation de l'aviation internationale (OACI) visant à préparer l'arrivée de nouveaux modes de transport (mobilité aérienne urbaine, vols suborbitaux, aéronefs de haute altitude dit « pseudo satellites » ,...).

Elle poursuivra une activité internationale soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de AESA ou de l'OACI, de la participation aux audits internationaux d'autres autorités (menés sous pilotage AESA ou OACI pour la sécurité aérienne sous celui de la Commission européenne s'agissant du domaine de la sûreté) ou encore de l'action en sous-traitance de l'AESA pour la production de tâches touchant à la navigabilité et à la qualification des simulateurs de vols.

S'agissant de la sûreté, dans un contexte de menace qui devrait se maintenir à un niveau très élevé, elle poursuivra ses actions visant à améliorer l'efficacité des dispositifs mis en œuvre et en particulier la capacité des agents de sûreté à détecter les objets prohibés. 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, enfin en participant aux missions « vols entrants » d'évaluation de la situation sur les aéroports étrangers ciblés.

- **SUR LE PLAN DE LA SÛRETÉ**

Dans un contexte terroriste où le niveau de menace ne diminue pas, la direction du transport aérien (DTA) prend en compte les nouveaux risques (vols en provenance de pays tiers, côté ville des aéroports, cyber, drones, menace interne) tout en poursuivant ses actions pour protéger l'aéronef au départ du territoire national.

Au plan international, la DTA poursuit son action au sein des instances internationales traitant de sûreté afin de faire prévaloir, chaque fois que possible, les positions françaises et valoriser les solutions issues de l'expertise française dans les négociations tendant à faire évoluer les textes internationaux.

Au niveau européen l'influence française est sans cesse réaffirmée pour élever le niveau de sûreté de l'Union. En 2018, la France a ainsi largement contribué à renforcer les contrôles d'antécédents des personnels aéroportuaires.

Au niveau national, les modifications réglementaires , visent à renforcer la sûreté tout en préservant la facilitation. Par ailleurs, la DTA a lancé en 2018 la deuxième phase de son programme d'innovation « vision sûreté » en l'élargissant à

de nouveaux domaines (bagages de soute, fret...) et de nouveaux partenaires (entreprises de transport aérien, fretistes...). En 2019, la DTA poursuit ses efforts pour mener des expérimentations innovantes en partenariat avec les aéroports français. C'est le cas, par exemple, à Paris-CDG où un équipement automatique de détection d'explosifs dans les bagages de cabine est testé.

Le déploiement du système de traitement informatisé des titres de circulation et des habilitations (STITCH), notamment pour l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports, s'est terminé fin janvier 2019. Il conviendra en 2020 d'asseoir la gouvernance durable du système et l'harmonisation des procédures avec notamment la mise en œuvre du criblage régulier par le service national des enquêtes de sécurité (SNEAS) ainsi que sa contribution au criblage initial qui devrait intervenir en 2020. Le certificat de membre d'équipage sécurisé biométrique mis en œuvre en mai-juin devra faire l'objet d'un suivi attentif et d'une campagne de promotion auprès des entreprises de transport aérien pour élargir l'adhésion au dispositif. Enfin, les actions entamées sur l'évaluation du comportement se poursuivront.

En termes d'analyse du risque pesant sur le transport aérien, un suivi permanent et approfondi sera mené concernant les nouvelles menaces terroristes qui peuvent peser sur l'aviation civile, en particulier les menaces cyber au travers du Conseil pour la Cyber-sécurité du Transport Aérien (CCTA) installé en 2018 pour définir la stratégie du secteur et piloter sa mise en œuvre.

Par ailleurs, les vols au départ d'escales jugées sensibles, le côté ville des aéroports français, le survol des zones de conflit et la protection des aéroports contre la menace liée aux *Man Portable Air Defense System* dits *Manpads* ou armes d'infanterie restent pleinement d'actualité. En parfaite collaboration avec les directions concernées du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère de l'intérieur, mais aussi avec des partenaires privilégiés tels que les Etats-Unis et le Royaume-Uni, les évaluations des vulnérabilités d'aéroports étrangers dans le cadre des missions « Vols entrants » et les actions d'assistance et de coopération liées à ces évaluations se poursuivront dans l'objectif d'améliorer de manière durable la sûreté des vols à destination du territoire français. De même, les actions dans le cadre de la prévention du risque « MANPADS et Arme d'Infanterie » continueront, notamment en poursuivant le soutien aux autorités des pays tiers. Un suivi régulier sera effectué sur le survol des zones de conflit au profit des transporteurs aériens français.

Au plan national, le programme d'évaluation des vulnérabilités du côté ville des aéroports français initié en 2018 en coopération avec le ministère de l'intérieur se poursuivra. Sur la base du retour d'expérience des missions d'évaluation conduites, un guide de bonnes pratiques à l'attention des acteurs concernés sera rédigé.

Le deuxième axe stratégique du programme vise à limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Les axes stratégiques de l'action de la DGAC sont inscrits dans la stratégie nationale du transport aérien 2025, issue des travaux des Assises du transport aérien. Le développement durable du secteur constitue le premier de ces axes : « *Participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde* ». Cela inclut notamment la réduction des nuisances sonores subies par les riverains, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air autour des aéroports. Pour atteindre cet objectif, le programme porte des actions réglementaires et de régulation, des mesures opérationnelles, mais aussi de recherche en construction aéronautique et de soutien aux efforts internationaux de lutte contre le changement climatique.

Au niveau international, la DGAC participera en 2020 aux travaux du douzième cycle de travail triennal du comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, destinés à réduire les émissions sonores et gazeuses à la source.

Concernant le changement climatique, la DGAC contribuera activement à la mise en œuvre continue du mécanisme mondial de compensation et de réduction des gaz à effet de serre appelé CORSIA « *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* ».

Elle continuera à mettre en œuvre la réglementation européenne relative au système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (*Emissions Trading Scheme* – ETS) et participera à l'évolution du dispositif au-delà de 2020 afin de tenir compte de la mise en œuvre du CORSIA.

Au plan national, la DGAC poursuivra son action en faveur de la réduction des nuisances sonores, en particulier la nuit, sur les principaux aéroports. Elle accompagnera, désormais dans le cadre du comité permanent de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG), la poursuite des réflexions et actions issues du groupe de travail sur les vols de nuit à CDG impulsées par le préfet de région Ile-de-France en 2015. Il s'agira, notamment, de continuer à développer les atterrissages dits « en descente douce » et conclure la réflexion sur les configurations préférentielles. Elle assurera le suivi des études d'approche équilibrée envisagées sur les aéroports soumis au contrôle de l'ACNUSA en vue de l'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation. La DGAC travaillera aussi avec le comité permanent de la CCE de l'aéroport de Paris-Orly, réactivé en 2019 dans le but de diminuer les nuisances sonores engendrées par l'activité aérienne sur la plateforme.

En matière de qualité de l'air, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a publié son rapport concernant l'application de l'article 45 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Les programmes d'actions transmis à l'ADEME par les 11 principaux aéroports français avaient pour objectif de tracer une trajectoire de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques aux horizons 2020 et 2025 (réduction de 10% et de 20% de ces intensités par rapport à 2010). L'évaluation de l'ADEME indique que ces objectifs devraient être remplis selon toute probabilité.

La DGAC poursuivra les efforts dans le domaine de la lutte contre les nuisances sonores aériennes en déclinant les axes stratégiques définis à l'issue des Assises.

Par ailleurs, la mise en œuvre des orientations contenues dans la feuille de route « biodiversité » définie à l'issue des Assises nationales du transport aérien sera initiée.

En matière de développement durable des territoires autour des aéroports, l'administration veillera à améliorer la concertation locale entre parties prenantes pour apporter des réponses aux nuisances environnementales, compatibles avec le développement de l'activité.

Le troisième axe de la stratégie du programme est d'assurer une régulation efficace

L'année 2020 verra se poursuivre les missions de la DTA d'autorité concédant pour les aéroports d'Etat et de régulateur des redevances aéroportuaires pour les aéroports d'Etat de moins de 5 millions de passagers annuels.

Ceux d'un trafic supérieur relèvent depuis 2016 de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, qui devrait être intégrée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) au cours de l'année 2020. Dans un contexte difficile pour les compagnies aériennes, la DTA veillera particulièrement, conformément à la mission que lui confient les textes, à un partage équitable de la valeur entre aéroports et transporteurs, en étant attentive à la modération des redevances payées par les compagnies, au même titre qu'à la qualité du service public rendu ou à une juste rémunération des exploitants d'aéroports.

La DTA continuera également à accompagner la mise en œuvre des lignes directrices de la Commission européenne en matière d'aides d'État aux aéroports et compagnies aériennes. La DTA veillera à concilier les objectifs d'aménagement du territoire et de développement économique local avec ceux d'une concurrence loyale et d'un développement durable des aéroports.

En 2020, la DGAC veillera, par l'intermédiaire notamment de l'attribution de licences d'exploitation, à soutenir les entreprises de transport aériennes françaises. Elle assurera, par ailleurs, une concurrence loyale entre les transporteurs aériens desservant la France, et défendra l'essor des transporteurs français à l'international.

Elle assurera la présidence de la négociation des conventions collectives du personnel sol et hélicoptères. Elle assurera sa part dans l'exercice de codification du code des transports. Elle participera à la lutte contre les fraudes et

les faux détachements. Elle soutiendra les actions visant à favoriser l'emploi dans le secteur aérien et la féminisation des métiers.

La DGAC assumera son rôle majeur pour la protection des passagers aériens, en veillant à l'application de leurs droits. Elle participera activement aux discussions sur la révision du règlement CE 261/2004 (indemnisation et assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard importants d'un vol) et l'actualisation du règlement CE 2027/97 (responsabilité civile des transporteurs aériens à l'égard des passagers et de leurs bagages), si celles-ci reprennent. La DGAC poursuivra parallèlement ses travaux sur le traitement du phénomène des passagers indisciplinés.

Elle poursuivra son engagement actif en faveur des droits des passagers handicapés et à mobilité réduite, en veillant à la bonne application du règlement (CE) 1107/2006 (droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens) et en participant aux travaux de transposition de la directive européenne récemment adoptée dans le domaine de l'accessibilité des biens et services.

Elle apportera son appui aux ministères chargés de la santé et de l'agriculture pour lutter contre la propagation internationale des épidémies. Elle contribuera aux projets PNR (*Passenger Name Record*), ETIAS (*European Travel Information and Authorization*) system et EES (*Entry-Exit System*) sur les volets concernant les passagers aériens ainsi qu'aux travaux relatifs à la maîtrise des temps d'attente dans les aéroports.

Au cours de l'année 2020, la DGAC analysera les évolutions économiques du secteur, en particulier la concurrence, la connectivité aérienne de la France et les retombées économiques du transport aérien. Elle s'attachera à rendre publique ses études les plus abouties en alimentant la collection des notes d'analyse de la DGAC, écl[AIR]ages. En s'appuyant notamment sur le Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) dont elle assure le secrétariat, elle animera la réflexion des différents acteurs du transport aérien sur les évolutions du secteur et effectuera le suivi de la stratégie nationale du transport aérien.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Objectif	Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile
Indicateur	Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés
Indicateur	Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles
Indicateur	Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats
Objectif	Limiter les impacts environnementaux du transport aérien
Indicateur	Respect de la réglementation environnementale

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Objectif mission

CONCOURIR À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Indicateur mission

Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	91	91	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	1,7	2,3	<2	<2	<2	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	98	97	95	95	95	95

Précisions méthodologiques

Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial :

Cet indicateur permet le suivi du plan de surveillance des organismes surveillés tel qu'il est élaboré par les directions techniques en début d'année. Il mesure la réalisation des engagements de la DSAC en matière de surveillance auprès de ses clients. En début d'année, un programme de surveillance est envoyé aux organismes concernés. L'objectif est de s'assurer de la bonne réalisation des engagements pris et d'analyser les retards ou annulations éventuels.

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

Cet indicateur permet de suivre le nombre d'écarts significatifs constatés lors d'actions de contrôle par organisme. Il est la consolidation de sous indicateurs par domaine d'activité (navigabilité et opérations, navigation aérienne, aéroports et sûreté, personnels navigants). Compte tenu de la diversité de ces derniers, des valeurs cibles pour chacun des domaines sont également fixées. Chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'un ou plusieurs audits par an, 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 :

Cet indicateur permet de quantifier, de formaliser puis de communiquer rapidement le résultat des audits afin que l'entreprise puisse prendre les mesures appropriées. Afin d'assurer la qualité des rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Sous-indicateur 1.1 : Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

Il est prévu de reconduire en 2020 et 2021 la cible 2019 de >90 % de taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial, ce qui permet de tenir compte des aléas en cours d'année (audits reportés ou rajoutés par rapport au programme initial).

Sous-indicateur 1.2 : Nombre moyen 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'ensemble des actions de contrôle est le nombre moyen d'écart 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. Chaque entreprise sous le contrôle de la DSAC fait l'objet d'un ou plusieurs audits par an, dans le cadre d'un programme de surveillance déterminé. Le ratio actualisé en 2019 (<2 par entreprise en moyenne pour l'ensemble des domaines) est maintenu pour 2020 et au titre de l'année 2021.

Sous-indicateur 1.3 : Pourcentage des rapports d'audits émis moins de 45 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 les mesures appropriées. Afin d'assurer la qualité des rapports et dans un souci d'homogénéité de traitement, un circuit de relecture/validation de qualité est nécessaire, le taux d'envoi des rapports est maintenu à 95 % en 2020 et 2021.

Indicateur

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés	%	31	28	35	30	30	35

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Les contrôles ciblés sont ceux effectués soit à la suite d'une demande spécifique de la direction de la DSAC, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC a émis un « avis général d'attention soutenue ».

Mode de calcul : Numérateur/Dénominateur

Numérateur (a) contrôles ciblés : nombre d'écart significatifs constatés à la réglementation ou au référentiel de l'organisme (587 de contrôles réalisés en 2016 et 572 en 2017).

Dénominateur (b) total des contrôles : nombre d'organismes différents audités ou inspectés sur une base programmée et annoncée (le total réalisé en 2016 est de 1992 et 1822 en 2017).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les contrôles SAFA (*Safety Assessment for Foreign Aircrafts*) ont été renforcés depuis 2006. Leur nombre et la proportion de contrôles ciblés sont jugés aujourd'hui satisfaisants au regard des pratiques des pays voisins. La cible 2019 a été revue à la baisse suite au nombre d'inspections au sol SAFA/SACA réalisées en 2018. Cette diminution constatée en 2018 a été pilotée par l'EASA dans le cadre de l'expérimentation *System Wide Coordination*. L'EASA est satisfaite de ce niveau d'implication de la DSAC et il a été fixé pour 2020 une cible à 30% soit 510 contrôles ciblés.

Indicateur

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	56	38	70	60	70	70

Précisions méthodologiques

Part des enquêtes clôturées dans le délai de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident grave

Source des données : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

Mode de calcul : le sous-indicateur de l'année N est le pourcentage des enquêtes ouvertes durant l'année N-1 qui ont été clôturées en moins de douze mois.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour ce qui concerne la part des enquêtes clôturées dans le délai de douze mois après la survenance de l'accident ou de l'incident grave :

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) ;
- du type d'exploitation (aviation générale, travail aérien, transport public) ;
- de la complexité technique ;
- des conflits de priorité avec d'autres enquêtes en cours.

Ainsi, pour un incident ou un accident purement matériel d'aviation générale, hors conflits de priorité, la durée moyenne peut-être de l'ordre de 6 mois. Pour une catastrophe de transport public, elle peut atteindre plusieurs années (ex : AF447, disparu en 2009 dans l'océan atlantique pour lequel la seule phase de recherche de l'épave a duré environ 2 ans et l'enquête 3 ans au total). Les enquêtes de ce type sont bien sûr peu fréquentes, mais elles mobilisent une grande partie des ressources humaines du BEA pendant de longues périodes.

L'objectif visé est une durée moyenne inférieure à 1 an, mais le BEA doit répartir ses ressources entre les enquêtes majeures et les autres enquêtes de façon à assurer une juste répartition de ses moyens. À ce titre, une valeur de 70 % est jugée comme une cible raisonnable au titre de l'année 2020 et correspond ainsi au résultat attendu.

Objectif mission

LIMITER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT AÉRIEN

Il s'agit de favoriser un modèle de développement du transport aérien respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet objectif impose d'une part de sanctionner les compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation environnementale mise en place sur les plates-formes aéroportuaires et d'autre part d'améliorer les performances acoustiques des avions fréquentant les plus grandes plates-formes aéroportuaires.

Indicateur mission

Respect de la réglementation environnementale

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	328	298	<=450	<=450	<=450	<=450
Taux de vols réalisés sur les 11 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	91,5	96,2	>=90	>=92,5	>=92,5	>=92,5

Précisions méthodologiques

Source des données : l'ACNUSA pour le 1er 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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

Cet indicateur représente le nombre de dossiers de manquements examinés en commission de sanctions par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) sur les aéroports assujettis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA – 11 plates-formes à ce jour) pendant l'année considérée . 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 dissuader en grande partie la commission de manquements. Toutefois, la valeur cible de cet indicateur pour l'année 2019 doit être considérée avec prudence : le Conseil constitutionnel, saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur les dispositions relatives aux sanctions administratives instruites par l'ACNUSA, a décidé en d'abroger à compter du 30 juin 2018 les dispositions du code des transports encadrant les missions de sanction de l'autorité. Le dispositif réglementaire, incluant une disposition législative et un décret en Conseil d'Etat, n'a été pleinement rétabli qu'en octobre 2018. L'ACNUSA n'a pu siéger en formation de sanctions qu'à partir de la mi-novembre 2018. La valeur de cet indicateur en 2018, 296, est inférieure à la cible prévue et cette valeur est particulièrement faible en raison de ce contexte. Les valeurs en 2019 devraient continuer de s'en trouver affectées.

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

Cet indicateur représente le pourcentage de vols réalisés sur les aéroports assujettis à la TNSA 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 plates-formes concernées, entre les vols opérés avec les avions de marge acoustique supérieure ou égale à 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise Decibel*) et l'ensemble des vols effectués, exprimé en pourcentage. L'objectif de l'indicateur consiste à ce que sa valeur réalisée soit supérieure ou égale à la cible.

Les mesures environnementales déployées sur les aéroports (restrictions d'accès, taux des taxes et des redevances défavorables aux aéronefs les moins performants) incitent à la modernisation des flottes fréquentant les aéroports français, ce qui permet de rehausser l'objectif pour 2019 et 2020, soit $\geq 92,5$ %.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2020 / Présentation selon l'article 18-II de la LOLF

Crédits par section Dépenses Crédits du programme	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Section des opérations courantes	29 855 386	30 452 118	11 270 000	29 855 386	30 452 118	11 270 000
Achats et services extérieurs	26 797 784	26 951 816	11 270 000	26 797 784	26 951 816	11 270 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	330 000	252 700		330 000	252 700	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	2 621 602	3 221 602		2 621 602	3 221 602	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	106 000	26 000		106 000	26 000	
Section des opérations en capital	12 515 583	14 000 000	90 000	12 515 583	14 000 000	90 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	12 515 583	14 000 000	90 000	12 515 583	14 000 000	90 000
614 Transports aériens, surveillance et certification	42 370 969	44 452 118	11 360 000	42 370 969	44 452 118	11 360 000

2020 / Présentation par action et section

Crédits par action Crédits par section Crédits du programme	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 Développement durable et régulation	16 170 975	16 798 927	3 480 000	16 170 975	16 798 927	3 480 000
Section des opérations courantes	8 604 195	9 200 927	3 480 000	8 604 195	9 200 927	3 480 000
Section des opérations en capital	7 566 780	7 598 000		7 566 780	7 598 000	
02 Surveillance et certification	23 346 398	24 560 495	7 870 000	23 346 398	24 560 495	7 870 000
Section des opérations courantes	18 942 495	18 942 495	7 790 000	18 942 495	18 942 495	7 790 000
Section des opérations en capital	4 403 903	5 618 000	80 000	4 403 903	5 618 000	80 000
04 Enquêtes de sécurité aérienne	2 853 596	3 092 696	10 000	2 853 596	3 092 696	10 000
Section des opérations courantes	2 308 696	2 308 696		2 308 696	2 308 696	
Section des opérations en capital	544 900	784 000	10 000	544 900	784 000	10 000
614 Transports aériens, surveillance et certification	42 370 969	44 452 118	11 360 000	42 370 969	44 452 118	11 360 000

2020 / Présentation des transferts en crédits

	Programme source	Programme cible	T2 hors CAS pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE hors T2	CP hors T2	Total AE	total CP
Transferts sortants						3 268	3 268	3 268	3 268

(en euros)

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS

	Programme source	Programme cible	T2 hors CAS pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE hors T2	CP hors T2	Total AE	total CP
Contribution à l'activité du SNEAS - part BACEA	614	176				3 268	3 268	3 268	3 268
Solde des transferts						-3 268	-3 268	-3 268	-3 268

(en euros)

2020 / Présentation des transferts en ETPT

	Programme source	Programme cible	ETPT ministériels	ETPT hors Etat
Transferts sortants				
Contribution à l'activité du SNEAS - part BACEA	614	176		
Solde des transferts				

(en ETPT)

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
11 172 046		53 734 626	52 135 166	12 771 506

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
12 771 506	9 723 622	2 809 269	237 915	700
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
44 452 118 11 360 000	34 728 496 11 360 000	9 176 245	547 377	
Totaux	55 812 118	11 985 514	785 292	700

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
83 %	16 %	1 %	0 %

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

Action n° 01
**DÉVELOPPEMENT DURABLE ET
RÉGULATION**

Crédits par section Dépenses Crédits de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Section des opérations courantes	8 604 195	9 200 927	3 480 000	8 604 195	9 200 927	3 480 000
Achats et services extérieurs	6 022 593	6 019 325	3 480 000	6 022 593	6 019 325	3 480 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	2 581 602	3 181 602		2 581 602	3 181 602	
Charges financières						
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	7 566 780	7 598 000		7 566 780	7 598 000	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	7 566 780	7 598 000		7 566 780	7 598 000	
01 Développement durable et régulation	16 170 975	16 798 927	3 480 000	16 170 975	16 798 927	3 480 000

ELEMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Ces crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (1,432 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (STAC) (1,605 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (0,9 M€). Ils financent également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie du transport aérien qui joue un rôle central dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile (1,245 M€) ainsi que celui des équipes spécialisées des bases aériennes (0,5 M€)

Des études et prestations liées au développement durable ou dans le domaine de la sûreté sont également diligentées (1,15 M€). Ainsi, dans le domaine du développement durable, une importante étude est prévue en 2020, afin de mieux appréhender la réalité des émissions de particules autour des aéroports liées au transport aérien.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Elles regroupent les dépenses au profit d'organismes extérieurs (1,39 M€ sur le titre 3) et des subventions diverses imputées sur le titre 6 (1,79 M€) pour un montant global de 3,18 M€.

Ce poste est en augmentation par rapport à 2019 . Il doit permettre d'assurer la contribution française au financement du service de la météorologie de l'espace estimée à 1,2 M€ par an. Sa mise en place a été actée par le Conseil de l'OACI (décision du Conseil C215.DEC.07) avec un service fourni gratuitement les 3 premières années de fonctionnement. Au-delà des trois premières années, un financement par redevances est admis par l'OACI.

La France contribuera aux services d'ACFJ (consortium regroupant l'Australie, le Canada, la France et le Japon) par l'intermédiaire d'un centre (nommé SPECTRA) exploité par Météo-France, Collectes Localisation Satellites (une filiale du CNES), et l'ESSP. Les contributions seront versées à ces trois entités.

Les subventions consistent en un soutien aux fédérations aéronautiques françaises ainsi qu'à l'Aéro-club de France.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

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. Les principales lignes d'investissement concernent :

- le programme STITCH : évolution de l'application et de gestion des habilitations nationales et des titres de circulation pour l'accès aux zones réservées des aéroports (0,9 M€);
- les projets de reconnaissance biométrique ainsi que le développement d'outils pour le pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile (0,3 M€);
- le laboratoire de détections des explosifs (1,4 M€);
- le PNR (*passenger name record*) pour 1,3 M€ : la DGAC est un contributeur 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 ;
- la poursuite du programme Vision Sûreté II, piloté par la DGAC (0,6 M€). Il a pour objectif de renforcer la sûreté aéroportuaire, à travers l'expérimentation industrielle et la modernisation des moyens d'inspections filtrage, en collaboration avec les industries du secteur.

Les autres dépenses d'investissement concernent les équipements mobiliers et immobiliers techniques du STAC et celles des évolutions des différentes applications informatiques (3,1 M€).

Action n° 02

SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

Crédits par section Dépenses Crédits de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Section des opérations courantes	18 942 495	18 942 495	7 790 000	18 942 495	18 942 495	7 790 000
Achats et services extérieurs	18 507 495	18 664 795	7 790 000	18 507 495	18 664 795	7 790 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	330 000	252 700		330 000	252 700	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante						
Charges financières						
Charges exceptionnelles	105 000	25 000		105 000	25 000	
Section des opérations en capital	4 403 903	5 618 000	80 000	4 403 903	5 618 000	80 000
Amortissements des prêts et avances						

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Crédits par section Dépenses Crédits de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	4 403 903	5 618 000	80 000	4 403 903	5 618 000	80 000
02 Surveillance et certification	23 346 398	24 560 495	7 870 000	23 346 398	24 560 495	7 870 000

ELEMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE
ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Retraccées sur l'action 02 «Surveillance et certification» du programme 614, les activités de surveillance et de certification de la DGAC sont exercées principalement 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).

Participent également à ces activités la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) et le service d'Etat 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 au service des systèmes d'information et de la modernisation (SSIM) 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.

Les échelons interrégionaux assurent également des activités de support pour l'ensemble des entités de la DGAC situé sur leur ressort géographique (restauration, entretien de locaux, soutien informatique de gestion, services médicaux et sociaux, etc.).

Pour 2020, la dotation initiale (fonctionnement et investissement) inscrite sur l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élève au total à 24 560 495 € en AE et en CP et se répartit comme suit :

- 18 942 495 € en AE et en CP destinés aux dépenses d'exploitation, dotation identique à celle de 2019 ;
- 5 618 000 € en AE et en CP pour les dépenses d'investissement représentant une augmentation de + 27,57 % par rapport à la dotation initiale inscrite en 2019.

Les crédits liés aux dépenses «**Achats et services extérieurs**» se ventilent entre les moyens généraux et les missions de surveillance.

	AE	CP	Commentaire
Moyens généraux	3 559 800 €	3 575 800 €	
Fluides (hors carburant)	912 500 €	912 500 €	Soit 5 % du budget de fonctionnement
Carburant	302 000 €	302 000 €	Soit 2 % du budget de fonctionnement : charge des échelons régionaux dans le cadre de leurs déplacements professionnels nécessaires aux missions de surveillance.
Achats divers	799 300 €	799 300 €	Soit 4 % du budget de fonctionnement : crédits destinés aux directions interrégionales. 21 % de cette dotation sont destinés aux dépenses des actions dans le domaine de la sûreté par le service technique de l'aviation civile (STAC).
Matériel bureautique et renouvellement du parc informatique	770 800 €	770 800 €	Soit 4 % du budget de fonctionnement
Nettoyage	775 200 €	791 200 €	Soit 4 % du budget de fonctionnement : prestations largement externalisées et gérées par contrat/marché mutualisé.
Mission de surveillance	15 104 995 €	15 088 995 €	
Locations	599 370 €	599 370 €	Soit 3 % du budget de fonctionnement : dépenses qui concernent principalement la DSAC Nord pour la location du Dôme de Roissy (~ 52 % du poste de dépenses)

Maintenance des matériels	1 059 700 €	1 051 700 €	Soit 6 % du budget de fonctionnement : maintien des moyens opérationnels de l'ensemble des services de la DSAC.
Entretien des bâtiments	562 500 €	562 500 €	Soit 3 % du budget de fonctionnement. ; maintien et préservation du patrimoine immobilier géré par la DSAC (hors échelon central) dans le cadre de conventions de mutualisation entre les services d'un même site géographique.
Communication et documentation	183 000 €	183 000 €	Soit 1 % du budget de fonctionnement : confection de plaquettes «métier», de documentations spécifiques et de publications sur l'observatoire de la sécurité, dépenses relatives aux abonnements, aux journaux spécialisés (documentations aéronautiques), à l'achat de publications spécialisées et au financement de colloques, séminaires et symposiums.
Etudes	165 000 €	165 000 €	Soit 1 % du budget de fonctionnement : études d'évaluation et/ou de faisabilité demandées par les unités opérationnelles dans le cadre de travaux de réhabilitation ou d'aménagement de bâtiments et des demandes spécifiques notifiées par le STAC
Frais de réception	198 500 €	198 500 €	Soit 1 % du budget de fonctionnement : financement de prestations spécifiques et extérieures, liées aux événements organisés par la DSAC
Frais de Télécom et d'affranchissement	855 200 €	855 200 €	Soit 4 % du budget de fonctionnement : poste de dépense essentiel pour les agents compte-tenu des contraintes liées à la nomadisation imposée par la réalisation des missions de surveillance et de certification, et du fait des dépenses liées au télé-travail
Frais de déplacement	4 134 000 €	4 134 000 €	Soit 22 % du budget d'exploitation : pourcentage significatif correspondant à la mission du SCN pour réaliser l'activité de surveillance : inspections sur site (audits) auprès d'entreprises, d'aéroports et d'opérateurs aériens. D'autres déplacements concernent les activités de la DSAC au niveau européen (en lien avec l'Agence européenne de sécurité aérienne) ainsi que l'ensemble des déplacements des personnels du service médical de la DGAC pris en charge par la DSAC depuis 2017. Les mutualisations d'effectifs entre directions interrégionales, ainsi que la diminution du nombre de sites DSAC, conduisent à une tendance haussière de ce poste de dépenses. Dans la mesure du possible, la DSAC cherche à limiter ces coûts, notamment via un recours accru à la visioconférence et l'audioconférence.
Formation	1 870 525 €	1 870 525 €	Soit 10 % du budget de fonctionnement : dans le cadre du schéma directeur pluriannuel de formation, les axes prioritaires restent identiques à 2019 : poursuite de l'effort sur l'anglais, la place de la DSAC en Europe et à l'international, les formations techniques pour la surveillance de la sécurité et de la sûreté, le pilotage, l'action territoriale, le management et l'efficacité au quotidien. Au sein de l'enveloppe de l'échelon central, 230 000 € en AE et en CP sont prévus pour les missions et le maintien des qualifications des pilotes inspecteurs et des corps techniques de la DGAC nécessitant l'utilisation des aéronefs de l'ENAC. Le montant des autres services tient compte de la dotation inscrite pour l'entraînement aérien des personnels DGAC (310 000 €) gérée par la DSAC/sud-ouest.
Prestations de service	5 477 200 €	5 469 200 €	Soit 29 % du budget de fonctionnement. Ce poste correspond principalement à : <ul style="list-style-type: none"> les dépenses de l'organisme de contrôle en vol (OVC) : douze commandants de bord de compagnies aériennes sont mis à disposition de la DGAC, à temps partiel, pour contribuer aux missions de contrôles en vol, de sécurité mais aussi d'expertises pour la DGAC. Le remboursement de ces mises à disposition est estimé à 3 400 000 € en 2020 ; les dépenses de prestataire extérieur : l'Organisme de la sécurité de l'aviation civile (OSAC) est l'entité habilitée dédiée à la surveillance et la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs. La DSAC fait appel à l'expertise des agents de cette entité pour l'élaboration de la réglementation technique, la participation à des groupes de travail internationaux, ou la réalisation d'autres prestations non compensées par des redevances auprès des usagers. La rémunération de ces prestations est estimée à 1 500 000 € ; les dépenses de prestations diverses : ce poste comptabilise les dépenses relatives aux diverses prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC (contrats pour la médecine du travail et la médecine à norme, indemnisation d'intérimaires, actions de communication, mise en œuvre du processus qualité et à la certification du service à compétence nationale (SCN), traduction de documents, audits pour la sécurité des systèmes d'information pour faire face au risque de cybercriminalité...). La rémunération de ces prestations est estimée à 577 200 € en AE et 569 200 € en CP.

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

Les dépenses globales prévues par les services interrégionaux sont estimées à **252 700 €** en AE et CP (1%) sur ce poste. Elles sont destinées au paiement des taxes foncières afférentes aux terrains et aux logements vacants dont la DGAC a la propriété.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Concernant les charges exceptionnelles, une prévision initiale est inscrite pour **25 000 €** en AE et CP et correspond au risque contentieux pour 2020.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

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).

1. Dépenses informatiques : 1 226 000 € en AE et 1 176 000 € en CP

La DSAC poursuit ses efforts en 2020 pour le maintien et le développement d'applications spécifiques et spécialisées afin d'optimiser son fonctionnement et de garantir la qualité de service aux usagers.

Pour 2020, les dépenses informatiques sont principalement :

- la poursuite du développement du nouveau système d'information de gestion du pôle médical (**ArchiMed**) ;
- la poursuite du développement de la dématérialisation des échanges entre la DSAC et les organismes contrôlés (projet **METEOR** – 3ème lot) ;
- les évolutions techniques et fonctionnelles de **Périclès** (outil de gestion de la Sûreté) ;
- les évolutions fonctionnelles de **Sigebel** (gestion des licences et des titres aéronautiques) ;
- les évolutions fonctionnelles et de sécurité d'**Océane** (gestion des examens des Personnels Naviguant),
- les évolutions fonctionnelles des outils de gestion des drones (**AlphaTango** et le didacticiel de formation des télé-pilotes de loisir) ;

2. Dépenses d'évolution du patrimoine : 4 392 000 € en AE et 4 442 000 € en CP

La programmation des dépenses d'infrastructures et de patrimoine menées par les unités opérationnelles inscrites en 2020 portent sur les projets suivants :

- **DSAC Centre Est** : travaux d'extension sur le site de la DSAC/CE (150 000 € en AE et en CP) ;

- **DSAC Ouest** : Poursuite des travaux d'extension du siège (961 000 € en AE et 2 000 000 € en CP) ;

- **DSAC Nord-Est** : Lancement du projet immobilier pour le regroupement des services de la DGAC sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (1 200 000 € en AE et 600 000 € en CP) ;

- **DSAC Sud Est** : Réfection réseau d'eau d'Aix (240 000 € en AE et 120 000 € en CP) ; réaménagement des locaux de la délégation Côte d'Azur (31 000 € en CP) ;

- **DSAC Sud** : Poursuite de l'aménagement de locaux (Aile J) sur le site de Blagnac (82 000 € en AE et en CP) ; changement des vitrages des murs rideaux et portes d'accès (215 000 € en AE et CP) ; travaux électriques bloc technique de Blagnac (75 000 € en AE et CP) ;

- **DSAC Sud-Ouest** : projet immobilier d'extension sur la plateforme bordelaise priorisé par le CLAS (380 000 € en AE et CP) ;

- **DSAC Océan Indien** : Restructuration des installations de climatisation et ventilation du siège de la DSAC/OI, aménagement de bureaux et travaux sur les logements de la Réunion (140 000 € en AE et CP) ;
- **DSAC Antilles-Guyane** : Rénovation de la délégation et du parc de logements en Guyane (244 000 € en AE et en CP). Lancement de travaux destinés à la sécurisation de la maison des Associations en Guadeloupe avec l'aménagement du parking et la réfection des clôtures (115 000 € en AE et CP) et rénovation de logement en Martinique (90 000 € en AE et CP) ;
- **SEAC Polynésie française** : Lancement du projet immobilier pour le regroupement des agents du service d'État de l'aviation civile de Polynésie française en zone nord sur l'aéroport de Faa'a (500 000 € en AE et 200 000 € en CP).

Action n° 04**ENQUÊTES DE SÉCURITÉ
AÉRIENNE**

Crédits par section Dépenses Crédits de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Section des opérations courantes	2 308 696	2 308 696		2 308 696	2 308 696	
Achats et services extérieurs	2 267 696	2 267 696		2 267 696	2 267 696	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	40 000	40 000		40 000	40 000	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	1 000	1 000		1 000	1 000	
Section des opérations en capital	544 900	784 000	10 000	544 900	784 000	10 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	544 900	784 000	10 000	544 900	784 000	10 000
04 Enquêtes de sécurité aérienne	2 853 596	3 092 696	10 000	2 853 596	3 092 696	10 000

ELEMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS**

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).

1- Éléments de contexte

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, tels 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).

Ainsi le BEA ouvre en moyenne 149 enquêtes en France et participe à 320 enquêtes à l'étranger.

2- Tendances et objectifs

Le budget prévisionnel, en hausse de 8,4 % pour 2020, est de **3 092 696 € en AE et en CP** (2 853 596 en AE et CP en LFI 2019) . Il permettra de couvrir les dépenses :

- de maintenance des équipements de laboratoire (contrats de maintenance) ;
- de maintien d'un niveau de qualification élevé pour ses enquêteurs de sécurité (formation professionnelle) ;
- pour la sécurité des personnels (dont les équipements des enquêteurs de sécurité) ;
- pour la sécurité des systèmes informatiques et protection des données.

Divers achats sont réalisés sous la forme de bons de commande et répondent ainsi, en majorité, au besoin de matériels techniques tels que la fourniture de matériels de prélèvements sur site et de laboratoire (180 000 € en AE et en CP) ou encore à l'entretien des bâtiments (250 000 € en AE et CP).

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiant de la dépense	AE	CP
1. équipement des enquêteurs	35 000	35 000
1. marchés de prestations de service	659 005	656 984
1. marché de déplacements et formation professionnelle	1 072 000	1 069 600
1. autres dépenses sur bons de commande	501 691	506 112
TOTAL	2 267 696	2 267 696

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les achats de logiciels bureautiques et le renouvellement de licences informatiques associées représentent un montant de **40 000€ en AE et en CP**. Le montant reste stable par rapport aux années précédentes.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Afin de prendre en compte la modification de la réglementation relative au calcul des intérêts moratoires, il est prévu une dotation particulière pour paiement des intérêts moratoires d'un montant de **1 000 € en AE et en CP**.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

- Le budget d'investissement est de **784 000 € en AE et en CP** (544 900 € en AE et CP pour 2019).

Pour l'investissement, les dépenses prévues sont principalement :

- des travaux pour améliorer la performance énergétique du bâtiment : à la suite de l'audit énergétique réalisé en 2018, des travaux de rénovation du bâtiment existant ont été identifiés. Un programme pluriannuel de travaux a été établi, les premiers travaux ayant commencé au second semestre 2018, L'augmentation des dépenses d'investissement du BEA en LFI 2020 doit permettre de poursuivre les travaux d'amélioration des performances énergétiques sur les prochains exercices, avec notamment le remplacement des fenêtres de toitures en 2020
- le parc automobile du BEA est vieillissant, les véhicules reformés ne seront pas tous remplacés. La politique mise en œuvre vise à mieux adapter le parc aux besoins des enquêtes.
- les autres postes de dépenses seront principalement le développement de logiciels spécifiques, ainsi que l'acquisition d'équipements techniques de laboratoire. De fait, il est nécessaire de développer un nouveau logiciel de suivi des enquêtes . Cela imposera au BEA un investissement estimé à 200 000 € en 2020 et à 100 000 € en 2021 en AE et CP.