

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET ANNEXE
MISSION MINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2021



PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

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

L'aviation civile a été profondément touchée par la crise sanitaire dès le premier trimestre 2020 et les conséquences économiques et sociales sont lourdes pour l'ensemble des acteurs du transport aérien et de la filière aéronautique. Au-delà de la poursuite des axes stratégiques menés au cours des années précédentes, la DGAC déploiera ses efforts pour accompagner et soutenir le secteur aérien dans toutes ses composantes, afin de l'aider à traverser cette période difficile et de le doter des meilleures chances de reprise, tout en relevant le défi de la transition écologique.

Évolutions européennes et action de coopération internationale

L'année 2021 sera une année importante à plus d'un titre : la France assurant la présidence du Conseil de l'Union européenne à compter du 1^{er} semestre 2022, la DGAC sera mobilisée pour préparer en amont les travaux du groupe aviation du Conseil qu'elle pilotera. De façon générale, elle œuvrera au niveau de l'Union aux mesures nécessaires pour favoriser et accompagner la reprise économique du transport aérien. Mobilisée durant sa première année de mandat par les réponses à apporter aux effets de la crise sanitaire, la Commission européenne devrait s'employer à son programme de révision de la réglementation sur de nombreux sujets (le Ciel unique, les redevances aéroportuaires, les droits des passagers, les créneaux horaires, la mise en œuvre du Green Deal).

Dans le cadre de la mise en œuvre du Ciel unique européen, la DGAC travaillera au déploiement du programme SESAR. Elle portera une attention particulière aux suites que la Commission proposera au rapport du « groupe des sages », notamment au niveau législatif, en cohérence avec la position exprimée par la France au Conseil des ministres des transports de décembre 2019.

Elle continuera de jouer un rôle moteur dans les travaux du Conseil du bloc d'espace aérien fonctionnel FABEC, formé par les autorités civiles et militaires de France, d'Allemagne, de Suisse, de Belgique, des Pays Bas et du Luxembourg, en veillant à l'ajustement du règlement sur la performance et les redevances des services de navigation aérienne (UE n°2019/317) et à l'adoption d'objectifs pertinents de performance, au niveau de l'Union comme aux niveaux locaux, pour la période 2020-2024.

Enfin, la DGAC continuera d'accompagner la bonne mise en œuvre des règlements européens de sécurité et d'interopérabilité par tous les acteurs concernés et de s'impliquer dans les travaux d'élaboration par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) de nouveaux règlements concernant la gestion du trafic aérien, ainsi que les services rendus aux drones.

En matière de coopération internationale en 2021, la DGAC poursuivra son action de coopération avec la Chine, le Japon et la Russie, en lien étroit avec les entreprises françaises du secteur et en fonction de leurs intérêts. Elle relancera après la crise sanitaire sa coopération institutionnelle avec les pays ayant besoin d'aide pour la formation de leurs cadres, leur organisation générale ou pour relever leur niveau de sécurité, via des actions bilatérales ou multilatérales menées dans le cadre européen (Union européenne, AESA) ou dans celui de l'OACI (Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Program ou COSCAP, initiative "No Country Left Behind", programmes de procédures de navigation satellitaire basées sur la performance en terme de précision (Flight Procedure Program ou FPP).

Le premier axe stratégique du programme est d'accélérer la transition écologique de l'aviation civile et de lui assurer les conditions d'un développement durable.

La DGAC favorisera grâce à l'ensemble des moyens réglementaires, budgétaires et d'expertise dont elle dispose, l'avènement d'une aviation plus respectueuse de l'environnement.

A cet effet, la DGAC assure déjà sur le programme budgétaire 190 le financement des actions de recherche et de développement de projets de moteurs à hydrogène, d'hybridation électrique de la propulsion des aéronefs, de moteurs ultra-sobres et d'innovation en matière de conception : tous ces projets ont un effet direct sur le climat par la réduction des émissions (CO₂, NOx, particules fines, principalement).

Suivant cet objectif,

- à l'échelle nationale, la DGAC mettra en œuvre la feuille de route pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables inscrite au Plan de transformation ministérielle et veillera à l'application du CORSIA par les opérateurs français. En application de la loi d'orientation des mobilités, elle apportera son expertise au CGEDD dans la production du rapport sur la décarbonation du secteur. Enfin, elle assurera une coordination nationale des réflexions et études sur les émissions de particules ultrafines ;
- à l'échelle européenne, elle contribuera aux réflexions engagées dans le cadre du Green Deal et notamment à l'initiative Refuel Aviation dédiée aux carburants aéronautiques durables ou encore au renforcement du marché carbone européen ;
- au niveau international, elle prendra une part active aux travaux du Comité de la Protection de l'Environnement en Aviation (CAEP) auprès de l'OACI et contribuera à la réflexion autour de la mise en place d'un objectif climatique de long terme pour l'aviation internationale.

En matière de protection contre les nuisances sonores :

- au niveau européen, la DGAC défendra le maintien des seuils de bruit admissibles pour les avions subsoniques et pour les avions supersoniques en projet. Pour garantir le bon contrôle des normes de bruit applicables aux avions subsoniques, elle participera aux travaux visant à déterminer le niveau de performance environnementale des avions en production et en projet ;
- au plan national, elle poursuivra son action en faveur de la réduction des nuisances sonores nocturnes sur les principaux aéroports. A ce titre, elle soutient, désormais dans le cadre du comité permanent de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle (CDG), la poursuite des réflexions et actions issues du groupe de travail sur les vols de nuit à CDG et impulsées par le préfet de la région d'Ile-de-France en 2015. Elle travaillera également avec le comité permanent de la CCE de l'aérodrome de Paris-Orly, réactivé en 2019, à la réduction des nuisances sonores engendrées par l'activité aérienne sur la plateforme. Elle assurera la supervision des études d'approche équilibrée initiées sur ces deux plateformes franciliennes, ainsi que de celles envisagées sur d'autres aéroports relevant de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) en vue de l'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation.

En 2021, la DGAC continuera de promouvoir les atterrissages dits « en descente douce » et conclura la réflexion sur les configurations préférentielles.

En matière de biodiversité sur les aéroports, la DGAC veillera à la mise en œuvre des orientations prévues par la feuille de route « biodiversité » définie à l'issue des Assises nationales du transport aérien et, de façon générale, à l'amélioration de la concertation avec les usagers, les élus et les citoyens pour limiter les nuisances environnementales et rendre leur niveau compatible avec l'intérêt général tiré de l'activité aérienne.

Le deuxième axe stratégique du programme est de continuer à faire progresser la sécurité et la sûreté du transport aérien.

Dans un contexte de risque terroriste continu, l'amélioration permanente de notre système de sûreté reste une priorité pour la DGAC. Elle se traduit par la définition de mesures adaptées, proportionnées, soutenables et innovantes, qui prennent en compte les nouvelles menaces tout en tenant compte des effets de la crise sanitaire sur le transport aérien.

En 2021, la DGAC poursuivra ses efforts en matière d'innovation en menant la deuxième phase de son programme « vision sûreté », qui s'appuie sur des projets opérationnels impliquant les acteurs du transport aérien et qui se traduit par des expérimentations innovantes conduites en partenariat avec les aéroports français, comme par exemple, à Paris-Orly où a été testée l'utilisation de chiens pour la détection d'explosifs sur des personnes en 2020.

En matière d'analyse du risque :

- concernant la détection d'engins explosifs, la DGAC poursuivra en 2021 ses travaux sur la détection d'engins pouvant être placés sur un passager, dans un bagage de cabine ou de soute ou encore dans le fret ;
- concernant la menace « interne », portant sur un acte malveillant pouvant être commis par des personnels du secteur aérien, la DGAC travaille à la mise en œuvre pour le début de l'année 2021 d'un criblage régulier par le service national des enquêtes de sécurité (SNEAS) du ministère de l'Intérieur, visant notamment les personnes accédant aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports français ;
- concernant la menace provenant des vols de pays « sensibles » vers le territoire français, l'évaluation des aéroports étrangers les plus vulnérables se poursuivra dans la mesure où les missions d'évaluation seront rendues possibles par la levée des restrictions dues à la situation sanitaire ;
- dans le cadre de la menace provenant des systèmes portables antiaériens (Manpads) ou d'armes d'infanterie pouvant être dirigées contre un aéronef au sol ou en vol depuis l'extérieur de l'aéroport, l'évaluation des aéroports étrangers les plus vulnérables sera poursuivie avec la reprise des missions d'évaluation ; le programme d'évaluation de la menace contre les aéroports français sera poursuivi ;
- enfin, le programme évaluant les vulnérabilités de la zone publique des aéroports français, mené en coopération avec le ministère de l'Intérieur, se poursuivra en 2021.

En outre, la DGAC sera attentive en 2021 aux risques liés au survol des zones de conflit. Sur la base d'une analyse de risques réalisée en lien avec les services de renseignement français, la DGAC édicte des conditions de survol de certaines zones dans le monde, comme cela a été le cas au début de l'année 2020 avec une restriction émise concernant le survol des espaces aériens irakien et iranien, compte tenu de vives tensions entre les Etats-Unis et l'Iran.

Outre ces menaces qui existent depuis plusieurs années, la DGAC poursuivra un suivi permanent et approfondi 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) instauré en 2018 pour définir la stratégie du secteur et piloter sa mise en œuvre, la menace chimique ou encore la menace représentée par l'usage malveillant de drones.

Enfin, dans ce contexte, la DGAC continuera d'assurer en 2021 une présence active et déterminée dans les instances nationales et européennes, dans les enceintes multilatérales (Organisation de l'aviation civile internationale, Union européenne, Conférence européenne de l'aviation civile..) et les groupes informels (Core Group) afin d'analyser les risques qui pèsent sur le secteur aérien, de promouvoir des solutions innovantes, de renforcer la coopération et, le cas échéant, de faire évoluer la réglementation nationale et/ou européenne.

Le troisième axe stratégique du programme est d'assurer une régulation économique efficace

En raison de la crise sanitaire sans précédent et de ses conséquences sur l'emploi dans le secteur du transport aérien, la DGAC a d'ores et déjà pris des mesures d'accompagnement social des salariés et des compagnies aériennes comme l'ouverture du dispositif d'activité partielle aux personnels navigants, et en assurera le suivi au cours de l'année 2021. Compte tenu des destructions d'emplois liées à la crise, elle apportera tout son soutien en termes d'analyse et de conseil aux actions des services publics de l'emploi (Pôle Emploi, DIRECCTE, Missions locales ...), participant ainsi au maintien de l'employabilité des personnels. Elle mènera des actions d'accompagnement à la reconversion et de maintien des qualifications, en vue de garantir le maintien du vivier de compétences nécessaire à la reprise économique du secteur.

Concernant son rôle d'autorité concédante des aéroports français les plus importants ou stratégiques et de régulateur des redevances aéroportuaires pour ceux de ces aéroports de moins de 5 millions de passagers annuels, la DGAC veillera tout particulièrement à garantir un partage équitable de la valeur entre aéroports et transporteurs, conformément à la mission que lui confient les textes et dans un contexte post-crise difficile tant pour les compagnies aériennes que pour les aéroports. Elle sera 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. A ce titre, elle contribuera à établir la position des autorités françaises dans le cadre des travaux, engagés par la Commission européenne, de révision de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires. Elle 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. Elle veillera enfin 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.

S'agissant plus particulièrement des entreprises de transport aérien françaises, la DGAC suivra de près leur situation financière et leurs projets d'adaptation à la conjoncture économique post-crise, tout en veillant aux conditions d'une

concurrence loyale entre les transporteurs aériens desservant la France et à la défense de leurs intérêts à l'international, notamment dans le cadre des négociations des accords aériens.

Elle assumera en outre son rôle de protecteur des droits des passagers aériens, en recherchant une évolution de la réglementation en vigueur pour remédier à l'insuffisance de protection juridique constatée après la faillite d'Aigle Azur et de XL Airways en 2019 et les effets de la crise sanitaire. Ainsi, elle œuvrera à la révision du règlement CE 261/2004 (indemnisation et assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol) et à l'actualisation du règlement CE 2027/97 (responsabilité civile des transporteurs aériens à l'égard des passagers et de leurs bagages) en tenant compte du contexte nouveau créé par la pandémie. Elle agira en priorité au niveau européen afin que des règles pour l'exploitation des services de transport aérien puissent être établies en vue de garantir un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent. Elle apportera enfin son appui aux ministères chargés de la santé et de l'agriculture pour lutter contre la propagation internationale des épidémies.

Concernant ses autres missions de régulation, la direction du transport aérien (DTA) poursuivra parallèlement ses travaux sur le traitement des passagers indisciplinés, y compris par des mécanismes de sanctions administratives. Elle assurera également la présidence de la négociation des conventions collectives du personnel sol et hélicoptères. Elle contribuera, en lien avec le ministère du travail, à mettre en œuvre la politique de rapprochement des branches et favorisera un dialogue social constructif qui permettrait de faire bénéficier d'une couverture conventionnelle les salariés du secteur qui en sont aujourd'hui dépourvus. Elle participera à la lutte contre les fraudes et notamment les faux détachements. Elle contribuera également aux projets PNR (Passenger Name Record), ETIAS (European Travel Information and Authorization System) et EES (Entry-Exit System) et à la lutte contre le trafic d'êtres humains sur les points concernant les passagers aériens, ainsi qu'aux travaux relatifs à la maîtrise des temps d'attente dans les aéroports.

Enfin la DGAC, pour documenter et étayer son action de régulation, mettra à contribution ses capacités d'analyse des évolutions économiques du secteur, en particulier en matière de concurrence, de connectivité aérienne du territoire et des retombées économiques du transport aérien. Elle s'attachera à développer la dimension prospective de ses travaux et rendra publiques ses études les plus abouties (revue « écl[AIR]age ») en alimentant la collection des notes d'analyse de sa Direction du transport aérien (DTA). En s'appuyant notamment sur le Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) dont la DTA 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. Elle poursuivra également la fourniture des données de référence et leur publication en ligne : bulletin mensuel de trafic "tendanCiel", indices des prix du transport aérien de passagers, données de ponctualité pour l'Autorité de qualité de service dans les transports (AQST), émissions CO2 pour l'éco-calculateur, émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de la loi de transition énergétique, résultats des enquêtes auprès des passagers.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Concourir à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile
INDICATEUR 1.1	Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés
INDICATEUR 1.2	Nombre de contrôles ciblés d'aéronefs étrangers sur les aéroports français effectués annuellement rapporté au nombre total de contrôles
INDICATEUR 1.3	Efficacité dans la conduite des enquêtes techniques de sécurité et dans l'exploitation de leurs résultats
OBJECTIF 2	Limiter les impacts environnementaux du transport aérien
INDICATEUR 2.1	Respect 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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	91	88	>90	>90	>90	>90
Nombre d'écarts significatifs à la réglementation détectés par organisme audité ou inspecté sur une base programmée	ratio	2,3	0,6	<2	<2	<2	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	95	95	95	95	95

Précisions méthodologiquesSource 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 retards ou annulations éventuels.

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

La cible de 90% est réaliste vis-à-vis des aléas d'exécution du programme de surveillance.

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

La cible de 2 est le résultat de l'agrégation des cibles par domaines, lesquelles sont évaluées au vu de l'historique, et qui reflètent un niveau de conformité jugé satisfaisant.

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

La cible de 95% correspond à un résultat jugé satisfaisant vis-à-vis de l'objectif, et dont l'expérience indique qu'il est exigeant.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Pourcentage de contrôles ciblés	%	28	26	30	30	30	35

Précisions méthodologiques

La surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait actuellement principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage.

Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés.

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La surveillance des compagnies étrangères sur le territoire français se fait actuellement principalement par des contrôles dit « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft), normalisés au niveau européen et effectués par sondage. Les contrôles ciblés sont ceux qui sont effectués suite à une demande spécifique de la DSAC, soit ponctuellement, soit sur des appareils appartenant à des compagnies pour lesquelles la DSAC souhaite des contrôles plus rapprochés.

L'objectif consiste à développer une politique de contrôles ciblés sur les compagnies les plus exposées à un risque de mauvaise performance en termes de sécurité. La cible retenue est compatible avec les objectifs européens.

INDICATEUR mission**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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	38	56	70	80	80	80

Précisions méthodologiques

Source des données : BEA

Mode de calcul : l'indicateur de l'année n est la proportion d'enquêtes clôturées en moins de douze mois parmi celles ouvertes durant l'année n-1. À partir de 2019 ce sous-indicateur peut être décliné en fonction de la complexité de l'enquête classée par catégories variant de 1 à 3.

Commentaires : l'indicateur ne distingue pas les enquêtes en fonction de leur complexité. Ainsi, les accidents de transport public réclament au moins un an et demi d'enquête. Toutefois, la majorité des enquêtes conduites par le BEA concerne des accidents d'aviation générale ou de travail aérien et celles-ci peuvent être réalisées dans des délais plus courts. Il convient enfin de signaler que pour les accidents de transport public pour lesquels la clôture de l'enquête ne peut intervenir dans les douze mois, le BEA veille à produire, à la date anniversaire de l'événement, un rapport d'étape sur les premiers résultats en sa possession. Par ailleurs, le BEA n'a que peu de moyens d'action sur le nombre d'enquêtes ouvertes. En effet, celles-ci résultent de l'accidentologie constatée et des obligations réglementaires qui s'imposent au BEA pour la plupart d'entre elles. Enfin, cet indicateur ne mesure pas la performance du BEA dans son activité de contribution à des enquêtes conduites pour des organismes étrangers, domaine qui constitue une part croissante de son activité globale. Pour l'ensemble de ces raisons une cible à 100 % ne peut être fixée.

La catégorisation d'enquête est la suivante :

- **Enquête de catégorie 1** : Enquête dite "majeure" sur un accident impliquant un aéronef exploité sous certificat de transporteur aérien de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5,7 tonnes pour un avion ou 3,18 t pour un hélicoptère au cours duquel 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

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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** : enquête dont les axes d'approfondissement et d'analyse sont circonscrits de manière à pouvoir donner lieu à un rapport « simplifié ». Par opposition à ce qui est prévu par 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** : 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. Cette catégorie d'enquête est le plus souvent réservé à l'aviation légère pour des typologies d'événements ne donnant, par expérience, pas lieu à des conséquences corporelles graves.

Détail du sous indicateur 1 par catégorie d'enquête

	Unité	2019			2020 cible		
		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	%	0%	43%	82%	0%	70%	100%

En 2019, l'effort mis par le BEA pour sortir du stock en cours des enquêtes anciennes a été poursuivi. L'indicateur s'établit en 2019 à 56% soit le taux de 2017. La diminution du stock des affaires anciennes et l'adaptation du niveau d'investissement en fonction des enseignements de sécurité attendus pour chaque enquête devrait permettre d'améliorer l'indicateur avec un l'objectif cible de 80%. La cible pour les différentes catégories serait alors de 100% pour les enquêtes de catégorie 3, 70% pour les enquêtes de catégorie 2.

La clôture des enquêtes de catégorie 1, par expérience, n'est pas réalisable en 1 an. L'objectif du BEA est une réalisation en 18 mois. Le sous indicateur associé à ces enquêtes est de 0%.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

S'agissant de la part des enquêtes de sécurité clôturées en moins de 12 mois, l'indicateur s'établit en 2019 à 56%, en progression par rapport à 2018.

La diminution du stock des enquêtes anciennes s'est poursuivie en 2020. L'actualité de ce début d'année 2020 a permis au BEA d'y concentrer un effort particulier. Le bénéfice attendu pour les prochaines années est d'augmenter la ressource disponible pour traiter les enquêtes de moins d'un an et les nouvelles enquêtes de sécurité.

Ce résultat est obtenu grâce à une modification de la politique d'enquête du BEA afin d'adapter le niveau d'investissement aux enseignements de sécurité attendus pour chaque enquête. Ainsi, en 2019, l'indicateur ramené aux seules enquêtes de niveau 3 était de 82% et celui des enquêtes de niveau 2 s'établit à 43%. De même l'implication du BEA dans des enquêtes étrangères est mieux ciblé pour se concentrer sur les accidents présentant des enjeux importants pour les entités françaises.

La diminution du nombre d'enquêtes anciennes et la modification de la politique d'enquête du BEA devraient permettre d'améliorer l'indicateur avec un l'objectif cible de 80%. La cible pour les différentes catégories serait alors de 100% pour les enquêtes de catégorie 3, 70% pour les enquêtes de catégorie 2.

OBJECTIF mission

2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien

Il s'agit de favoriser un modèle de développement du transport aérien plus respectueux de l'environnement et des conditions de vie des populations riveraines des aéroports. Cet objectif impose d'améliorer les performances acoustiques des avions fréquentant les plus grandes plates-formes aéroportuaires.

INDICATEUR mission**2.1 – Respect de la réglementation environnementale**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	298	336	<=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	%	96,2	91,6	>=92,5	>=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.

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

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

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

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

Taux de vols réalisés sur les 11 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 11 principales 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 10 EPNdB et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres sur ces mêmes aéroports.

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. Sous réserve des évolutions de la réglementation et des compagnies en activité, l'indicateur devrait connaître une tendance à la baisse, du fait de l'amélioration de la conformité aux restrictions d'exploitation.

Taux de vols réalisés sur les 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. Pour le PLF 2021, cette marge a été définie à 10 EPNdB, comme pour l'exercice précédent, afin de tenir compte du rythme de renouvellement des flottes aériennes.

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 10 EPNdB et l'ensemble des vols effectués par les avions de ces mêmes chapitres

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

sur ces mêmes aéroports. La valeur cible de cet indicateur, qui avait été augmentée en PLF 2020, est maintenue à 92,5%.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2021 / PRÉSENTATION SELON L'ARTICLE 18-II DE LA LOLF

Section / Nature de dépense	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Section des opérations courantes	30 494 943	29 644 429	10 395 000	30 494 943	29 644 429	10 395 000
Achats et services extérieurs	26 994 641	25 783 527	10 395 000	26 994 641	25 783 527	10 395 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	252 700	208 300		252 700	208 300	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	3 221 602	3 646 602		3 221 602	3 646 602	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	26 000	6 000		26 000	6 000	
Section des opérations en capital	14 000 000	14 835 781	10 000	14 000 000	14 835 781	10 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	14 000 000	14 835 781	10 000	14 000 000	14 835 781	10 000
Total	44 494 943	44 480 210	10 405 000	44 494 943	44 480 210	10 405 000

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET SECTION

Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Développement durable et régulation	16 810 442	17 141 882	3 500 000	16 810 442	17 141 882	3 500 000
Section des opérations courantes	9 212 442	8 980 448	3 500 000	9 212 442	8 980 448	3 500 000
Section des opérations en capital	7 598 000	8 161 434		7 598 000	8 161 434	
02 – Surveillance et certification	24 589 802	24 189 394	6 895 000	24 589 802	24 189 394	6 895 000
Section des opérations courantes	18 971 802	18 303 282	6 895 000	18 971 802	18 303 282	6 895 000
Section des opérations en capital	5 618 000	5 886 112		5 618 000	5 886 112	
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 094 699	3 148 934	10 000	3 094 699	3 148 934	10 000
Section des opérations courantes	2 310 699	2 360 699		2 310 699	2 360 699	
Section des opérations en capital	784 000	788 235	10 000	784 000	788 235	10 000
Total	44 494 943	44 480 210	10 405 000	44 494 943	44 480 210	10 405 000

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2020

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 (RAP 2019)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019	AE (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020
10 977 593		59 308 869	57 415 810	12 870 652

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP au-delà de 2023
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020	CP demandés sur AE antérieures à 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE antérieures à 2021
12 870 652	7 026 582	2 925 229	2 215 800	703 041
AE nouvelles pour 2021 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021
44 480 210 10 405 000	37 453 628 10 405 000	6 228 349	618 233	180 000
Totaux	54 885 210	9 153 578	2 834 033	883 041

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2021

CP 2021 demandés sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2022 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021
87 %	11 %	1 %	0 %

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION

01 – Développement durable et régulation

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Section des opérations courantes	9 212 442	8 980 448	3 500 000	9 212 442	8 980 448	3 500 000
Achats et services extérieurs	6 030 840	5 398 846	3 500 000	6 030 840	5 398 846	3 500 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2						
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante	3 181 602	3 581 602		3 181 602	3 581 602	
Charges financières						
Charges exceptionnelles						
Section des opérations en capital	7 598 000	8 161 434		7 598 000	8 161 434	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	7 598 000	8 161 434		7 598 000	8 161 434	
Total	16 810 442	17 141 882	3 500 000	16 810 442	17 141 882	3 500 000

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Le poste achats et services extérieurs retrace les dépenses de fonctionnement liées à l'action, qui vise à la régulation économique du secteur aérien dans le respect des principes du développement durable et la recherche permanente du renforcement de la sûreté. Ces crédits s'élèvent à 5,4 M€ en AE et en CP. Ce poste intègre une prévision de diminution de -0,6 M€ (notamment sur les frais de communication et de publication, de représentation, de déplacement, de formation et d'entretien immobilier) au titre des efforts de maîtrise des dépenses développés par la DGAC dans le contexte de crise et d'endettement du BACEA.

Les crédits couvrent non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions (1,05 M€), mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (1,22 M€) et des missions régaliennes des DSAC interrégionales (0,84 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 (1,15 M€).

Des études et prestations liées notamment au développement durable et à la sûreté seront également diligentées (1,15 M€). Ainsi, dans le domaine du développement durable, seront menées diverses études relatives aux émissions de particules ultrafines, à l'automatisation des contrôles relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance, au remplacement des produits phytosanitaires (principalement le glyphosate) sur les aéroports.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Elles regroupent les dépenses au profit d'organismes extérieurs (1,79 M€ sur le titre 3) et des subventions diverses imputées sur le titre 6 (1,79 M€) pour un montant global de 3,58 M€.

Ce poste est en augmentation de 0.4 M€ par rapport à 2020 afin 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 en novembre 2019 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 du consortium Australie, Canada, France et Japon (ACFJ) par l'intermédiaire d'un centre (nommé SPECTRA) exploité par Météo-France, Collectes Localisation Satellites (une filiale du CNES), et l'*European Satellite Services Provider* (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 du BOP 614-1 sont :

- 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 (0,8 M€). Cette évolution vise, notamment, à permettre la mise en œuvre d'un "criblage régulier" (enquête administrative tous les 6 mois, au lieu de tous les 3 ans actuellement) de l'ensemble des personnes titulaires d'une habilitation pour accéder en zone de sûreté à accès réglementé des aérodromes ;
- des travaux d'extension et de modernisation du laboratoire de détections des explosifs (1,76 M€) avec la création de deux bâtiments de test, une salle de stockage ainsi qu'une salle d'odorologie ;
- le PNR pour 2,6 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.

Les autres dépenses d'investissement (3 M€) concernent les acquisitions d'équipements mobiliers, immobiliers et techniques du STAC tels que des appareils de mesures de la qualité de l'air destinés à réaliser des expérimentations en milieu aéroportuaire, et celles des évolutions des différentes applications informatiques notamment dans le domaine du développement durable.

ACTION

02 – Surveillance et certification

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Section des opérations courantes	18 971 802	18 303 282	6 895 000	18 971 802	18 303 282	6 895 000
Achats et services extérieurs	18 694 102	18 064 982	6 895 000	18 694 102	18 064 982	6 895 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	252 700	208 300		252 700	208 300	
Charges éligibles au titre 2						
Subventions, transferts et interventions						
Autres charges de gestion courante		25 000			25 000	
Charges financières						
Charges exceptionnelles	25 000	5 000		25 000	5 000	
Section des opérations en capital	5 618 000	5 886 112		5 618 000	5 886 112	
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Acquisitions d'immobilisations	5 618 000	5 886 112		5 618 000	5 886 112	
Total	24 589 802	24 189 394	6 895 000	24 589 802	24 189 394	6 895 000

Les activités de surveillance et de certification de la DGAC sont retracées au sein de l'action 2 « Surveillance et certification » du programme 614 et sont 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).

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 2021, la **dotation initiale** (fonctionnement et investissement) inscrite en AE et en CP sur l'action n° 02 « Surveillance et certification » s'élève au total à **24 189 394 €** (hors attributions de produit et fonds de concours estimés en PLF 2021 pour **6 895 000 €** en AE et CP) soit une diminution globale des crédits budgétaires de **1,63%** par rapport à l'exercice 2020, notamment au titre des efforts de maîtrise des dépenses développés dans le contexte de crise et d'endettement du BACEA (notamment sur les frais de communication et de publication, de représentation, de déplacement, de formation, de véhicules et d'immobilier).

Concernant la répartition par nature de dépenses, **18 278 282 €** en AE et en CP sont destinés aux dépenses d'exploitation auxquels s'ajoute une subvention de **25 000 €** en AE et en CP, ce qui représente un total pour les **dépenses de fonctionnement** de **18 303 282 €** soit une minoration pour cette catégorie de dépense en 2021 de **3,52%** par rapport à 2020 correspondant aux mouvements suivants :

- Prise en compte de deux mesures de périmètre négatives en AE et en CP entre les services de la DSAC (P614) au profit d'une part, du Service des systèmes d'information et de la modernisation (P613) pour un montant de **221 237 €** relative au projet VEGA pour le déploiement de la solution « Office 365 » (messagerie et outils collaboratifs) et d'autre part, de la DSN pour un montant de **30 000 €** correspondant au transfert de la logistique de la DSAC/Nord-Est non effectué en 2019 comme pour les autres DSAC interrégionales de métropole ;
- Prise en compte d'une mesure de périmètre positive en AE et en CP entre la Direction du transport aérien et la DSAC pour **25 000 €** (T3) destinée au financement de la maintenance de l'application SAGA suite au rattachement de la mission MDA de la DTA en 2020 à la DSAC/Nord ;
- Prise en compte de **mesures d'économie** dans le cadre de la **crise sanitaire** impactant notamment les postes de dépenses de fonctionnement comme les frais de déplacement, la formation, les frais de représentation et les prestations de services.

Pour les dépenses en investissement, les dotations budgétaires 2021 sont de **5 886 112 €** en AE et en CP soit une hausse de **4,77%** par rapport à 2020.

Ces dotations sont destinées à prendre en compte les financements notamment d'opérations immobilières programmées et lancées au cours des exercices antérieurs, d'investissements liés à des besoins prioritaires comme le développement d'applications spécifiques au métier de la surveillance du secteur aérien dont la mesure de périmètre en AE et en CP entre la Direction du Transport Aérien et la DSAC pour **50 000 €** relative à l'évolution de l'application IMMAT (gestion des immatriculations) suite au rattachement de la mission des immatriculations de la DTA en 2020 à la DSAC/Nord.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les crédits liés aux dépenses « **Achats et services extérieurs** » s'élèvent à **18 089 982 €** en AE et CP et se ventilent entre les **moyens généraux** pour **3 826 300 €** en AE et **3 871 300 €** en CP et les **missions de surveillance** pour **14 263 682 €** en AE et **14 218 682 €** en CP tels que détaillés dans le tableau suivant :

Identifiant de la dépense en €	2021			Commentaires
	AE	CP	% /Total Exploit.	
Moyens généraux				
Fluides (hors carburant)	753 500	753 500	4%	Dépenses énergétiques (électricité, gaz, eau)
Carburant	277 800	277 800	2%	Charge des échelons régionaux dans le cadre de leurs déplacements professionnels nécessaires aux missions de surveillance
Achats divers	977 500	977 500	5%	Dépenses des directions interrégionales : Fournitures et équipements de bureau, équipements logistiques, frais médicaux gérés pour l'ensemble de la DGAC et achats de matériels divers dont 26 % de cette dotation sont destinés aux dépenses des actions menées dans le domaine de la sûreté par le service technique de l'aviation civile (STAC). Prise en compte également des fournitures d'hygiène et d'équipement due à la crise sanitaire (masques, gels hydro-alcooliques,...)
Informatique	990 500	1 030 500	5%	Dépenses liées au renouvellement du parc informatique et achat de consommables, de logiciels et de petits matériels bureautiques et connectiques des services de la DSAC notamment dans le cadre du télétravail suite à la situation sanitaire.
Nettoyage	827 000	832 000	5%	Poste principalement géré par voie de contrat/marché mutualisé (démarche d'externalisation). Le nettoyage des locaux représente une dépense plus importante pour les DSAC interrégionales en raison de la crise sanitaire
Totaux moyens généraux	3 826 300	3 871 300	21%	Hausse sensible des moyens généraux due au contexte sanitaire par rapport à 2020

Identifiant de la dépense en €	2021			Commentaires
	AE	CP	% /Total Exploit.	
Missions de surveillance				
Locations	668 800	668 800	4%	Besoins recensés par les services (salles d'examen aéronautiques, photocopieurs, machine à affranchir, fontaines à eau, avions et hélicoptères pour pilotes inspecteurs, pistes pour des essais d'adhérence, de glissement, de portance et caméra de détection infrarouge pour prévention des incursions sur piste) et principalement la location du Dôme de Roissy par la DSAC/Nord (+ 49%).
Maintenance des matériels	1 025 700	1 025 700	6%	Maintien des moyens opérationnels de l'ensemble des services de la DSAC (matériels de restaurants administratifs, matériels informatiques et téléphonie, climatisation, chaudières, photocopieurs, ascenseurs, équipements de reprographie, réparation outillages, matériels d'incendie, maintenance des moyens d'essais,...) ;
Entretien des bâtiments	521 700	521 700	3%	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 (travaux de réhabilitation, aménagement de bâtiments et de mise en conformité)
Communication et documentation	212 600	212 600	1%	Financement pour la confection de plaquettes «métier», de documentations spécifiques et de publications sur l'observatoire de la sécurité dans le cadre de l'action menée par la DSAC qui assure et garantit la promotion de la sécurité aérienne.Ce poste enregistre également les dépenses relatives aux abonnements, aux journaux spécialisés (documentations aéronautiques), à l'achat de publications spécialisées (revues techniques et cartes aéronautiques auprès du SIA) et au financement de colloques, séminaires et symposiums sur la sûreté en transport aérien.
Etudes (dont subvention)	167 000	167 000	1%	Dépenses destinées aux 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 (mouvements aviaires, comparaisons inter-laboratoires, constitution d'une base de données avec la ligue de protection des oiseaux et fabrication des émulseurs). Prise en compte sur ce poste de la subvention FONCSI relative à des réflexions sur les thématiques relevant de la sécurité aérienne et répondant à l'intérêt de l'aviation civile.
Frais de réception	138 500	138 500	1%	Baisse sur ce poste due à la crise sanitaire, limitation des prestations spécifiques et extérieures liées aux événements organisés par la DSAC
Télécommunication et affranchissement	796 300	801 300	4%	Frais de téléphonie fixe et mobile (équipements et abonnements dont tablettes) indispensables aux agents compte tenu des contraintes liées à une nomadisation imposée par la réalisation des missions de surveillance et de certification et au fait du développement important du télétravail. Concernant les frais d'affranchissement, ils concernent les correspondances pour les examens, les licences, les ULM et les drones.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Frais de déplacement	3 599 500	3 599 500	19%	Poste marqué par une baisse de sa dotation en raison de la crise sanitaire qui impacte fortement la mission du SCN dans le cadre de son activité de surveillance (inspections sur site (audits) auprès d'entreprises, d'aéroports et d'opérateurs aériens). Concernant les activités de la DSAC au niveau européen, notamment celles en lien avec l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), celles-ci sont également touchées par ce contexte ainsi que les déplacements des personnels du service médical de la DGAC. Compte tenu de la contrainte connue à laquelle s'ajoutent la mutualisation d'effectifs entre directions interrégionales et la diminution des sites DSAC (changement géographique), le SCN cherche à diminuer ces coûts de frais de déplacement et multiplie le recours à l'usage de la visioconférence et de l'audioconférence.
Formation	1 828 795	1 790 595	10%	Les grands axes prioritaires sont la 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, le montant de 230 000 € en AE et en CP destiné aux missions et au maintien des qualifications des pilotes inspecteurs et des corps techniques de la DGAC nécessitant l'utilisation d'aéronefs de l'ENAC est maintenu. Aussi, 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 services	5 304 787	5 292 987	29%	Ce poste correspond principalement aux dépenses suivantes : Organisme de contrôle en vol (OCV) : Onze commandants de bord de compagnies aériennes sont mis à disposition de la DGAC, à temps partiel, pour contribuer à l'ensemble des missions suivantes : contrôles en vol, de sécurité mais aussi expertises pour la DGAC. Ces mises à disposition, au travers des conventions établies entre le directeur général de l'aviation civile et les compagnies aériennes s'effectuent contre remboursement et sont estimées à 3 400 000 € en AE et en CP. Prestataire extérieur : L'Organisme de la sécurité de l'aviation civile (OSAC) est l'entité habilitée à la surveillance et à 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 cet organisme 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. Cette prestation est évaluée à 1 500 000 € en AE et en CP. Prestations diverses : Un effort de maîtrise des dépenses sur ce poste est enregistré avec un montant de 404 787 € en AE et de 392 987 € en CP. Il comptabilise les charges relatives aux diverses prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC (contrats pour la médecine du travail (contrôle médical) et la médecine à norme, l'indemnisation d'intérimaires, forum des métiers, élaboration du rapport d'activité annuel, prise en charge du symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité, plan stratégique SCN, mise en œuvre du processus qualité et certification du service à compétence nationale (SCN), traduction de documents et diverses prestations d'analyse et de récolte de données relatives au trafic aérien dans le cadre du programme de sécurité de l'État, audits pour la sécurité des systèmes d'information face au risque de cybercriminalité).
Totaux Missions de surveillance	14 263 682	14 218 682	78%	
TOTAL "Achats et services extérieurs"	18 089 982	18 089 982	99%	-

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

Les dépenses globales prévues par les services interrégionaux sont estimées à **208 300 €** en AE et CP (1%) sur ce poste et sont destinées au paiement des taxes foncières afférentes aux terrains et aux logements dont la DGAC a la propriété.

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Concernant les charges exceptionnelles, une prévision initiale est inscrite pour **5 000 €** en AE et CP et correspond au risque contentieux pour 2021.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses globales d'investissement au titre de 2021 s'élèvent à **5 886 112 €** en AE et en CP.

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).

1. Dépenses informatiques : 2 756 112 € en AE et 1 392 502 € en CP

La DSAC poursuit en 2021 ses efforts 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.

Ainsi, les dépenses informatiques pour 2021 sont principalement les suivantes :

- la gestion de développement des applications **MADISON Lot 1 (Météor, AlphaTango/Médrano et Archimed)** ;
- les évolutions techniques et fonctionnelles de **Périclès** (outil de gestion de la Sûreté) ;
- la maintenance applicative de **Sigebel** (gestion des licences et des titres aéronautiques) ;
- les évolutions fonctionnelles et de sécurité d'**Océane** (gestion des examens des Personnels Naviguant) gérées dans **MADISON (lot 2)** ,
- les évolutions fonctionnelles des outils de gestion des drones (**AlphaTango** et le didacticiel de formation des télé-pilotes de loisir) ;
- les évolutions fonctionnelles et la maintenance applicative de **SAGA** ;
- les évolutions techniques (migration) et fonctionnelles de l'application **IMMAT**(gestion des registres des immatriculations des aéronefs).

2. Dépenses de renouvellement des parcs matériels, d'entretien et d'évolution du patrimoine : 3 130 000 € en AE et 4 493 610 € en CP

2.1 Parcs automobile et équipement : 316 000 € en AE et en CP

Le parc automobile de l'ensemble des services régionaux de la DSAC fait l'objet d'un renouvellement partiel de sa flotte à hauteur de 9 véhicules pour un montant prévisionnel de **152 000 €** en AE et CP (application circulaire de 2017 du premier ministre).

Concernant les équipements, il s'agit de l'acquisition de serveurs informatiques pour les DSAC/Sud-Ouest et Antilles-Guyane. Ces achats permettent le remplacement des matériels devenus obsolètes (sécurité informatique et évolution technologique) pour **164 000 €** en AE et CP.

2.2 Bâtiments : 2 814 000 € en AE et 4 177 610 € en CP

La programmation des dépenses d'infrastructures et de patrimoine menées par les unités opérationnelles inscrites en 2021 portent sur les projets suivants étant précisé que certains financements ont fait l'objet de report sur 2021 suite à la crise sanitaire touchant la gestion 2020 :

- **DSAC Centre Est** : Travaux d'extension sur le site de la DSAC/CE pour l'agrandissement du lieu de restauration notamment dans le cadre des mesures sanitaires (100 000 € en AE et en CP) ;
- **DSAC Ouest** : Poursuite des travaux d'extension du siège (1 800 000 € en CP) ;
- **DSAC Sud Est** : Réfection réseau d'eau d'Aix (151 000 € en CP) et réaménagement des bureaux (15 000 € en AE et CP) ; réaménagement des locaux de la délégation Côte d'Azur (35 000 € en AE et CP) et réfection façade de la délégation Corse (30 000 € en AE) ; changement des fenêtres côté nord du bâtiment du siège (240 000 € en AE) ; Changement chauffage des logements du bâtiment Estrambord (30 000 € en CP) ;
- **DSAC Sud** : Poursuite de l'aménagement de locaux (Aile J) sur le site de Blagnac (332 000 € en AE et en CP) ;
- **DSAC Sud-Ouest** : travaux d'extension sur la plateforme bordelaise priorisé par le CLAS (300 000 € en AE et CP) ; travaux pour création d'une salle de secours informatique pour serveurs (80 000 € en AE et CP) ;
- **DSAC Océan Indien** : Restructuration des installations de climatisation et ventilation du siège (125 000 € en AE et CP) ; travaux d'isolation phonique et sécurisation sur logements (50 000 € en AE et CP) ;
- **DSAC Antilles-Guyane** : Rénovation du parc de logements en Guyane (50 000 € en AE et CP), en Martinique (165 000 € en AE et CP) et en Guadeloupe (85 000 € en AE et CP) ;
- **SEAC Polynésie française**: Lancement des travaux 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 (1 207 000 € en AE et 859 610 € en CP).

ACTION**04 – Enquêtes de sécurité aérienne**

Section / Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Section des opérations courantes	2 310 699	2 360 699		2 310 699	2 360 699	
Achats et services extérieurs	2 269 699	2 319 699		2 269 699	2 319 699	
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	784 000	788 235	10 000	784 000	788 235	10 000
Amortissements des prêts et avances						
Majoration de l'amortissement de la dette						
Acquisitions d'immobilisations	784 000	788 235	10 000	784 000	788 235	10 000
Total	3 094 699	3 148 934	10 000	3 094 699	3 148 934	10 000

ÉLÉMENTS 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). Dans ce contexte, le BEA doit pouvoir maintenir son haut niveau d'expertise et garantir l'impartialité de ses enquêtes, cela implique qu'il puisse continuer à réaliser les investissements techniques nécessaires et maintenir son effectif d'enquêteurs. Ainsi le BEA a ouvert, en 2019, 137 enquêtes en France et a participé à 271 enquêtes à l'étranger.

Le budget du BEA est dimensionné afin de lui permettre un fonctionnement nominal du service, la réalisation des enquêtes d'ampleur faible à modérée sans difficulté technique particulière, et de le doter d'une capacité d'investissement lui permettant d'assurer le bon entretien des bâtiments dont il est gestionnaire ainsi que l'acquisition et la maintenance en condition opérationnelle des équipements techniques nécessaires à son activité. En cas

d'accident majeur, des enquêtes nécessitant des opérations complexes, voire des opérations exceptionnelles, doivent être lancées. Ces événements sont néanmoins par nature aléatoire, et ne peuvent pas être anticipés, s'ils surviennent lors d'un exercice budgétaire donné, des solutions doivent dès lors être trouvées pour permettre leur financement.

2- Tendances et objectif

Le budget prévisionnel, en hausse très sensible de 1,75 % pour 2021, est de **3 148 934 € en AE et en CP** (3 094 699 en AE et CP en LFI 2020) . 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 ;
- pour le domaine de la communication, les textes internationaux auxquels la France est partie, impose au BEA de communiquer sur ses enquêtes avec une obligation de traduction de rapport, de tirage et de mise à jour du site internet,

a) Soutien des enquêteurs

Un montant 2020 reconduit en 2021, soit **35 000 € en AE et en CP** sera consacré au soutien aux enquêtes : notamment les équipements des enquêteurs (habillement spécifique, protection individuelle).

Identifiant de la dépense	AE = CP
Soutien aux enquêtes (Équipement des enquêteurs, transport d'épaves)	35 000

b) Contrats de prestations de service (hors déplacements et formation professionnels)

Identifiant de la dépense	AE	CP
Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péages-parking)	422 183	413 353
Marchés à procédure adaptée	262 393	251 788
TOTAL	684 576	665 141

c) Déplacements et formation professionnels

Identifiant de la dépense	AE	CP
Déplacements professionnels	800 000	800 000
Formation professionnelle	250 000	250 000
TOTAL	1 050 000	1 050 000

d) Autres dépenses

Identifiant de la dépense	AE	CP
Dépenses sur bons de commande	550 123	569 558
TOTAL	550 123	569 558

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), l'entretien des bâtiments (250 000 € en AE et CP) ou encore, la mise en place de deux nouvelles mesures, la première concerne les enquêtes ULM (50 K€) et la seconde tient compte de l'obligation de traduction des rapports, du tirage et de la mise à jour du site internet (28 K€).

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiant de la dépense	AE	CP
---------------------------	----	----

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

A - équipement des enquêteurs	35 000	35 000
B -marchés de prestations de service	684 576	665 141
C - marché de déplacements et formation professionnelle	1 050 000	1 050 000
D - autres dépenses sur bons de commande	550 123	569 558
TOTAL	2 319 699	2 319 699

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 **788 235 € en AE et en CP**, plus une estimation de 10 000 € en AE et CP provenant des ADP (784 000 en AE et CP pour 2020 hors ADP).

Pour l'investissement, les dépenses prévues sont principalement :

L'acquisition d'équipements techniques de laboratoire, ainsi que sur le développement de logiciels spécifiques, pour exemple, on notera la nécessité de développer dès 2020, un nouveau logiciel de suivi des enquêtes afin de conserver les fonctionnalités existantes dans la version V1 du logiciel Eccairs de la Commission Européenne, mais qui seront abandonnées dans sa version V2. Cela imposera au BEA un investissement estimé à 100 000 € en 2021 en AE et CP.

La rénovation du bâti existant, avec notamment la poursuite du plan pluriannuel qui a été établis suite à l'audit énergétique réalisé en 2018 sera reportée d'un an. Le report de charges sur l'année 2022 est de 100 000 €.