

MISSION MINISTÉRIELLE
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÈGLEMENT
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES
COMPTES POUR

2020

BUDGET
ANNEXE

TRANSPORTS AÉRIENS,
SURVEILLANCE ET
CERTIFICATION



PROGRAMME 614

TRANSPORTS AÉRIENS, SURVEILLANCE ET CERTIFICATION

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | BILAN STRATÉGIQUE

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES

Damien CAZÉ

Directeur général de l'aviation civile

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

La pandémie de COVID-19 a engendré durant l'année 2020 une crise économique et sociale majeure pour l'ensemble des acteurs du transport aérien, de la construction aéronautique et de sa supply chain. Les conséquences directes de cette crise en matière de fermetures des frontières et de restrictions des déplacements, ont eu dès le mois de mars un impact immédiat sur les activités de surveillance et de certification de la DGAC.

Dans le même temps, cette crise a renforcé la priorité de la transition écologique et de la relance de l'activité dans le cadre de la décarbonation du transport aérien et des innovations technologiques décisives pour construire les avions de demain.

Elle a été également l'occasion de démontrer le rôle que peut jouer le transport aérien durant ce type de crise en contribuant aux rapatriements de ressortissants français, au transport de marchandises de première nécessité ou médicales ainsi qu'à la continuité territoriale avec les territoires ultra-marins pour le transport de fret et les évacuations sanitaires.

Évolutions européennes et actions de coopération internationale

Dans le cadre du Brexit, la DGAC a favorisé certains ajustements à l'accord sur la relation future du Royaume-Uni et de l'Union européenne dans le transport aérien en ce qui concerne l'attribution des droits de trafic. Elle a par ailleurs concouru à assurer une transition fluide au 1^{er} janvier 2021 dans l'aviation.

Au sein de l'Union européenne, la DGAC a œuvré auprès de ses partenaires avec succès pour obtenir une modification rapide de la règle d'utilisation des créneaux aériens. En outre, elle a mis en place une relation privilégiée avec la présidence allemande du Conseil de l'UE dont elle a pu tirer parti pour promouvoir ses positions sur la révision du « Ciel unique » (projet de règlement « SES II+ »).

Elle a par ailleurs contribué, au travers du comité Ciel unique, à la rédaction et à l'adoption du règlement 2020/1627 de la Commission relatif à des mesures exceptionnelles à appliquer au système de redevances et de performance pour la période de référence 2020-2024 en raison des impacts de la pandémie.

A l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), avec les pays dits « affinitaires », elle a contribué au renouvellement de la charte d'éthique de l'Organisation et à la mise en place d'une gestion financière plus rigoureuse.

Malgré le contexte sanitaire, la DGAC a maintenu la plupart de ses programmes de coopération internationale. Plusieurs séminaires et actions de formation ont ainsi été réalisés à distance en faveur des experts des autorités partenaires.

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

Afin de répondre à l'objectif d'une transition écologique respectueuse des objectifs de la COP 21 et de la concilier avec une reprise du secteur, la DGAC a soutenu la préparation de la relance verte dans le cadre transformé de la

décarbonation du transport aérien, par son implication dans les mesures prises aussi bien sur le plan national, qu'europpéen et international.

Au plan national, elle a impulsé le déploiement des carburants aéronautiques durables en étant à l'initiative dès le mois de février du lancement d'un appel à manifestation d'intérêt qui a permis d'identifier 15 projets de développement d'une filière de production émanant pour la grande majorité de différents consortiums industriels. Elle a également œuvré à la mise en place d'un mécanisme incitatif pour la consommation de ces produits basée sur la taxe relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB), laquelle s'est concrétisée dans la loi de finances pour 2021.

A l'échelle européenne, la DGAC a soutenu, en lien avec le SGAE et avec l'aide de ses partenaires européens, l'initiative « Refuel Europe – Aviation » de la Commission européenne qui vise à mettre en place un objectif minimum d'incorporation de carburants durables.

Sur le plan international, au sein de l'OACI et du CAEP, la DGAC a contribué à la prise en compte des carburants aéronautiques durables dans le programme mondial de compensation des émissions CORSIA. Elle a par ailleurs continué à soutenir les efforts visant à faire entrer en vigueur ce mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂, dont la phase pilote a débuté le 1^{er} janvier 2021.

Outre la décarbonation du transport aérien, la lutte contre les nuisances sonores a constitué le deuxième axe d'effort de la DGAC. En ce qui concerne l'aide à l'insonorisation, la DGAC a initié la mise en place du dispositif d'aide à l'insonorisation en faveur des riverains de l'aérodrome de Lille-Lesquin et le classement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique dans le 1^{er} groupe tarifaire de la TNSA.

La préservation de la biodiversité sur les aéroports a constitué le troisième axe d'effort. En lien avec le Muséum national d'histoire naturelle, la DGAC a établi une feuille de route à destination de ses services, des aéroports et compagnies aériennes et des usagers du transport aérien, visant à concilier la sécurité des activités aériennes (protection contre le péril aviaire) avec la protection et la valorisation de la biodiversité sur les aéroports. Elle a par ailleurs fait accepter l'interdiction des produits phytosanitaires sur les aéroports et contribué à l'adoption d'un arrêté interdisant l'utilisation de ces produits sur les aéroports à compter du 1^{er} juillet 2022.

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

• Au plan de la sécurité

Les compagnies françaises n'ont connu aucun accident mortel en 2020, à l'image des cinq années précédentes. Pour le seul transport public régulier, aucun accident mortel n'est à déplorer depuis 2009 pour les compagnies françaises.

En aviation générale, l'accidentologie de 2020 (32 accidents mortels ayant causé la mort de 57 personnes) reste dans la moyenne haute des dix dernières années, et la tendance reste très légèrement baissière sur dix ans. Cette année, le nombre moyen de morts par accident a été exceptionnellement élevé. L'essentiel de ces accidents se répartit à part quasi égale entre ultralégers motorisés (ULM) et avions.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a fortement orienté son action du fait de la crise sanitaire pour répondre au mieux aux besoins des opérateurs. Ceci a permis à de nombreuses opérations hors normes de se réaliser (rapatriements de passagers, transport de fret ou de malades), d'organiser la résilience du secteur en vue de la reprise (extension des validités des agréments et licences, suivi des conditions de maintien de compétences des pilotes, contrôleurs aériens, mécaniciens aéronautiques), et d'accompagner la reprise de l'activité.

En 2020, la DSAC a poursuivi ses actions de surveillance destinées à garantir et améliorer la sécurité des activités aériennes, dans un cadre réglementaire désormais entièrement européen, en assurant à distance ce qui était possible de l'être. Elle a animé 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 inclue de nouveaux thèmes par rapport à la période précédente : drones, interfaces sécurité-sûreté.

La DSAC a poursuivi en 2020 la mise en œuvre 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. Ces approches ont pour objectif de rendre la surveillance plus pertinente pour les opérateurs et plus efficace car plus ciblée sur les points clés posant problème.

Dans le champ réglementaire national, la DSAC a poursuivi 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'action internationale a été très soutenue, qu'il s'agisse de la contribution aux travaux réglementaires de l'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.

Dans le domaine des drones, la DSAC a préparé la transition vers le cadre réglementaire européen qui entre progressivement en vigueur entre 2020 à 2023. Elle a élaboré et publié plusieurs arrêtés visant à rendre la transition pour nos opérateurs la plus aisée possible.

S'agissant de la sûreté, la DSAC a poursuivi son « projet de service sûreté », qui a permis d'analyser de façon exhaustive l'efficacité des dispositifs mis en œuvre et de définir les axes d'amélioration, en particulier sur la capacité des agents de sûreté à détecter les objets prohibés.

Dans le domaine de la cybersécurité, elle a activement contribué aux travaux réglementaires applicables aux acteurs de l'aérien menés par l'AESA, en liaison avec le Conseil pour la Cybersécurité du transport aérien. Elle a engagé les réflexions sur les méthodes de surveillance de la conformité à ces exigences des opérateurs de l'aérien.

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

La DSAC a poursuivi le renforcement de son système de management, et a obtenu en 2020 le renouvellement de sa certification ISO 9001-2015. Les méthodes de surveillance ont été adaptées au télétravail et à l'usage de la vidéoconférence. Les actions visant à faciliter la relation avec les usagers et améliorer l'efficacité de notre action de surveillance ont été poursuivies : en particulier une deuxième version de la plateforme Meteor d'échanges dématérialisés avec les opérateurs a été mise en service début 2020.

• Au plan de la sûreté du transport aérien

La menace terroriste à l'encontre du secteur aérien est restée prégnante comme l'illustre l'élévation du plan Vigipirate au niveau « Urgence attentat » fin octobre 2020. Ce contexte a conduit la DGAC, avec l'appui des ministères partenaires, à poursuivre son action pour maintenir un haut niveau de sûreté aérienne en France et sur les aéroports étrangers fréquentés par les compagnies desservant le territoire national.

Pour ce qui est du survol des zones de conflit, la DGAC est demeurée particulièrement vigilante en 2020 aux risques liés à la présence d'armements aux capacités anti-aériennes susceptibles de mettre en jeu la sécurité des vols civils, y compris à une altitude de croisière. Elle a ainsi pris en janvier 2020 sur la base d'une analyse poussée des risques une interdiction de survol des espaces aériens irakien et iranien et en juillet 2020 une interdiction de survol de l'est de l'espace aérien arménien et de l'ouest de l'espace aérien azerbaïdjanais. En outre, afin de contribuer à l'amélioration de la sûreté des vols au niveau mondial, la DGAC a pris une part importante aux travaux du « Safer Skies Consultative Committee » (SSCC), initié en 2020 par le Canada avec pour objectif de renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien dans le monde entier en comblant les lacunes méthodologiques dans le traitement du survol des zones de conflits par l'aviation civile.

Dans ce contexte, la DGAC a continué à assurer une présence active et déterminante dans les instances européennes, dans les enceintes multilatérales (Organisation de l'aviation civile internationale - OACI, Conférence européenne de l'aviation civile - CEAC) et les groupes informels (Core Group), au sein desquels les échanges se sont poursuivis afin d'analyser les risques qui pèsent sur le secteur aérien, de promouvoir des solutions innovantes, de faire évoluer la réglementation et de renforcer la coopération tout en tenant compte des menaces émergentes que sont les cyberattaques, les attaques chimiques et l'emploi malveillant de drones.

Concernant l'amélioration du système de sûreté par des mesures technologiques innovantes, la DGAC a poursuivi en France, dans le cadre du programme « Vision sûreté », les expérimentations sur la reconnaissance faciale lors du parcours passager ou l'utilisation de moyens innovants pour renforcer la protection périmétrique de l'aéroport.

Toujours dans le cadre national, la DGAC, en lien avec le ministère de l'Intérieur, a mis en place le « criblage régulier » (tous les six mois) des personnes titulaires de l'habilitation nécessaire pour pénétrer en zone de sûreté à accès réglementé ou dans certaines installations sensibles de la navigation aérienne.

Le haut-niveau et la fiabilité du dispositif de sûreté de l'aviation civile en France ont été confirmés par les résultats d'un audit conduit par l'OACI en septembre 2020 dans le cadre de son programme USAP-CMA (Universal security audit program-Continuous Monitoring Activity), qui a conclu à un taux de conformité très élevé (supérieur à 99%) du dispositif français aux normes et pratiques recommandées en matière de sûreté de l'annexe 17 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

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

La France a été le premier Etat-membre à obtenir le 31 mars de la Commission européenne l'autorisation d'une aide d'Etat destinée à atténuer les dommages de la pandémie subis par les compagnies aériennes, en mettant en place un moratoire de paiement de la taxe d'aviation civile et de la taxe de solidarité qui devaient être payées entre mars et décembre 2020, et en reportant leur paiement sur une période pouvant s'étendre jusqu'à 24 mois.

En lien avec le MEAE, la DGAC est intervenue dès le début de la crise pour définir et installer un dispositif efficace, en vue de permettre, au printemps 2020, le rapatriement des citoyens français bloqués à l'étranger et l'import de matériel médical, notamment via un « pont aérien » depuis la Chine pour les masques.

La DGAC a également obtenu l'adoption de mesures permettant d'aider les opérateurs du secteur à surmonter la crise, comme le moratoire sur les règles d'utilisation des créneaux aéroportuaires, adopté en quinze jours, qui a évité de pénaliser les grandes compagnies aériennes dont Air France (laquelle aurait dû faire des vols à vide ou perdre les créneaux correspondants aux vols non réalisés).

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

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

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

INDICATEUR mission

1.1 – Réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Taux de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial	%	91	88	>90	>90	77	>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	1,3	<2
Pourcentage des rapports d'audit émis moins de quarante-cinq jours après la fin de l'audit	%	97	95	95	95	97	95

Commentaires techniques

Source des données : DGAC

Pourcentage de réalisation des plans de surveillance conformément au programme initial

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

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

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

Commentaires techniques

Source des données : DGAC

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

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	%	38	56	70	80	67	70

Commentaires techniques

Source des données : BEA

Mode de calcul :

Le sous-indicateur de l'année n est la proportion d'enquêtes clôturées en moins de douze mois parmi celles ouvertes durant l'année n-1. 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:

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

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

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

	2019 réalisé			2020 cible			2020 réalisé		
	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3	Enquête de catégorie 1	Enquête de catégorie 2	Enquête de catégorie 3
Part des enquêtes clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident	0 %	43 %	82 %	0 % - 100% en 18 mois	70 %	100 %	-	55 %	95 %

Le tableau suivant présente le détail du calcul de l'indicateur 2020.

Niveaux d'enquête	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Total
Enquêtes ouvertes en 2019	0	95	41	136
Clôturées en moins d'un an	0	52	39	91
Indicateur 2020	-	55 %	95 %	67 %

ANALYSE DES RÉSULTATS

Indicateur 1.1

En 2020, 77% des programmes de surveillance ont été réalisés. Ce résultat est calculé par rapport aux plans de surveillance initiaux approuvés début 2020, avant la crise COVID. La mise en place d'actions de surveillance à distance, et un objectif de rattrapage au second semestre, ont permis ce résultat compte tenu du contexte de la crise sanitaire et au regard de la cible 2020 assignée

Le nombre d'écarts significatifs par organisme audité par le programme a légèrement augmenté en 2020 soit un ratio de 1,3 en écart en moyenne sur 1 337 organismes contre 0,6 écarts significatifs en 2019. Cette augmentation a été observée principalement sur le prestataire de la Navigation Aérienne (DSNA) qui a vu son nombre d'écarts significatifs augmenter.

Les résultats par domaine laissent apparaître des disparités (navigabilité, opérations, navigation aérienne, aéroports, sûreté, personnels navigants) dues essentiellement à des différences de critères pour la définition des écarts à prendre en compte, critères eux-mêmes liés à des réglementations différentes. L'analyse des résultats est délicate en raison de ces disparités. Les entreprises doivent également, dans la plupart des domaines de sécurité aérienne, s'adapter aux nouveaux règlements européens, la phase de transition constituant pour elles un effort important qui conduit à plus d'écarts réglementaires qu'une fois la nouvelle réglementation bien assimilée. La situation est au global satisfaisante, comme le confirment les bons résultats des audits de l'Agence Européenne de Sécurité aérienne.

97% des rapports d'audits ont été transmis à nos opérateurs surveillés en moins de 45 jours soit 5 408 rapports. Il est à noter que le délai moyen de l'envoi de ces rapports de 10,8 jours a encore diminué en 2020.

Indicateur 1.2

Le ciblage des inspections SAFA sur les compagnies en surveillance renforcée atteint un niveau de 26% soit 252 contrôles ciblés. Ce bilan est en forte baisse par rapport à l'année 2019 (soit 424 contrôles ciblés en 2019). Ce résultat est lié à la crise sanitaire qui a fortement réduit le trafic aérien soit 30% des vols assurés en 2020. Par ailleurs, on constate une réduction du nombre d'opérateurs étrangers en contrôle renforcé (peu d'opérateurs autres que ceux figurant sur la liste de priorisation européenne), ce qui est un signe positif en termes de sécurité aérienne.

Indicateur 1.3

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

La neutralisation de l'activité aérienne durant plusieurs semaines en 2020 du fait de la crise sanitaire a contribué à concentrer ponctuellement les ressources sur la rédaction des rapports. Toutefois, l'analyse de la production des rapports sur les 3 premiers mois de l'année 2020 montre que le rythme de production de rapport était déjà supérieur à celui des années précédentes sur la même période. Ceci suggère que les bons résultats de cette année ne résultent pas uniquement d'un effet conjoncturel lié à la période de confinement du printemps, mais également d'améliorations structurelles dans le processus de production.

D'ailleurs, si le nombre global d'enquêtes ouvertes par le BEA au cours de l'année est en léger recul (-12 %) par rapport à 2019, le nombre d'accidents mortels est resté stable. Le nombre de victimes a même fortement augmenté (+56 %) en raison du nombre important d'occupants impliqués dans plusieurs accidents dont les contextes d'exploitation particuliers conduisent le BEA à explorer certaines composantes systémiques dans le cadre d'enquêtes plus complexes. A l'international, le BEA a été amené à nommer moins de représentants accrédités du fait de la baisse globale de l'activité aérienne mais a investi d'importantes ressources dans deux enquêtes majeures.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Dans ce contexte, le BEA a publié 189 rapports au cours de l'année 2020. Pour la seconde année consécutive, le nombre de rapports publiés est plus important que le nombre de nouvelles enquêtes ouvertes (119 en 2020). Ce résultat témoigne des efforts du BEA pour réduire le stock d'enquêtes en cours, tout en s'attachant à maintenir un niveau de qualité élevé.

La diminution du stock d'enquêtes devrait progressivement permettre d'approcher davantage l'objectif de 80% des clôtures d'enquêtes en moins d'un an. Cet objectif se décline au sein du BEA, par catégories d'enquêtes :

- 100% des rapports d'enquêtes de catégorie 3 devraient être publiés en moins d'un an, la plupart de ces rapports devant être publiés en moins de 4 mois.
- 70% des rapports d'enquêtes de catégorie 2 devraient être publiés en moins d'un an. Aucune enquête de catégorie 2 ne devrait dépasser 2 ans.

OBJECTIF**2 – Limiter les impacts environnementaux du transport aérien****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	2020 Réalisation	2020 Cible PAP 2020
Nombre de dossiers de manquements examinés par l'ACNUSA	Nb	298	336	<=450	<=450	239	<=450
Taux de vols réalisés sur les 11 plus grandes plates-formes avec les avions les plus performants en termes d'émissions sonores	%	91,6	91,6	>=92,5	>=92,5	90,0	>=92,5

Commentaires techniques

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

Nombre d'infractions sanctionnées par l'ACNUSA :

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

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

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

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Pour le premier indicateur, la cible fixée pour 2020 est atteinte : le nombre de manquements sanctionnés, 239, reste inférieur à la cible prévue (fixée à 450). Pour information, le nombre total de dossiers examinés s'élève à 301. Il convient de rappeler que l'indicateur correspond au nombre de manquements examinés suivis d'une sanction par l'Autorité de contrôle des Nuisances aéroportuaires (ACNUSA), ce qui répond effectivement au suivi de l'objectif fixé (« limiter les impacts sur l'environnement du transport aérien ») et à l'indicateur illustré (« respect de la réglementation environnementale »).

Pour le second indicateur, le résultat s'élève à 90,0%, en baisse par rapport aux années précédentes.

Concernant le périmètre de ce second indicateur, les aéroports suivis par cet indicateur sont ceux répondant à l'un des deux critères fixés par l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts :

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

En 2020, l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim est désormais exclu du périmètre de cet indicateur, quand celui de Lille-Lesquin intègre le champ des aéroports suivis par cet indicateur (trafic 2019 : 21 253 mouvements).

Le nombre d'aéroports suivis s'élève à 12 : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

Concernant le résultat 2020, la baisse de l'indicateur traduit un recul des résultats constatés sur plusieurs plateformes en raison du contexte sanitaire et s'explique principalement par la chute du trafic de vols commerciaux, dont les aéronefs sont généralement plus performants que ceux de certains autres types de trafic. Il est possible néanmoins de souligner que, pour cinq plateformes sur les douze, le résultat continue de s'améliorer et que pour quatre d'entre elles il est d'ores et déjà supérieur à la cible. De plus, le résultat en pourcentage est à relativiser compte tenu de la chute du trafic : les données utilisées ne représentent que 40% de celles utilisées pour 2019. En nombre absolu, les mouvements réalisés avec des appareils moins performants ont malgré tout continué de diminuer.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

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

Section / Nature de dépense	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	30 494 943	37 397 479	11 270 000	30 494 943	34 821 209	11 270 000
Achats et services extérieurs	26 994 641	31 842 929	11 270 000	26 994 641	29 721 019	11 270 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	252 700	323 871		252 700	316 498	
Autres charges de gestion courante	3 221 602	4 915 533		3 221 602	4 472 381	
Charges exceptionnelles	26 000	315 146		26 000	311 311	
Section des opérations en capital	14 000 000	7 141 435	90 000	14 000 000	4 615 965	90 000
Acquisitions d'immobilisations	14 000 000	7 141 435	90 000	14 000 000	4 615 965	90 000
Total	44 494 943	44 538 914	11 360 000	44 494 943	39 437 174	11 360 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET SECTION

Action / Section	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
01 – Développement durable et régulation	16 810 442	13 942 031	3 480 000	16 810 442	13 227 315	3 480 000
Section des opérations courantes	9 212 442	11 894 969	3 480 000	9 212 442	10 984 213	3 480 000
Section des opérations en capital	7 598 000	2 047 062		7 598 000	2 243 102	
02 – Surveillance et certification	24 589 802	28 507 602	7 870 000	24 589 802	23 980 563	7 870 000
Section des opérations courantes	18 971 802	23 785 932	7 790 000	18 971 802	22 041 830	7 790 000
Section des opérations en capital	5 618 000	4 721 670	80 000	5 618 000	1 938 733	80 000
04 – Enquêtes de sécurité aérienne	3 094 699	2 089 281	10 000	3 094 699	2 229 296	10 000
Section des opérations courantes	2 310 699	1 716 578		2 310 699	1 795 166	
Section des opérations en capital	784 000	372 703	10 000	784 000	434 130	10 000
Total	44 494 943	44 538 914	11 360 000	44 494 943	39 437 174	11 360 000

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2019	Prévues en LFI pour 2020	Ouvertes en 2020	Ouvertes en 2019	Prévues en LFI pour 2020	Ouvertes en 2020
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	7 773 048	11 360 000	5 177 201	7 773 048	11 360 000	5 177 201

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2019	Prévues en LFI pour 2020	Ouvertes en 2020	Ouverts en 2019	Prévus en LFI pour 2020	Ouverts en 2020
Total	7 773 048	11 360 000	5 177 201	7 773 048	11 360 000	5 177 201

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2020		726 537		726 537				
03/2020		821 978		821 978				
05/2020		1 218 111		1 218 111				
07/2020		1 267 519		1 267 519				
09/2020		647 237		647 237				
10/2020		495 818		495 818				
Total		5 177 201		5 177 201				

ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
23/01/2020		3 291 997						
Total		3 291 997						

ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
06/02/2020		18 890		289 738				
Total		18 890		289 738				

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
12/02/2020		143 039		1 271 129				
Total		143 039		1 271 129				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
30/11/2020						4 412 944		3 962 943
Total						4 412 944		3 962 943

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		8 631 126		6 738 068		4 412 944		3 962 943

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

PASSAGE DU PLF À LA LFI

Un amendement parlementaire (Assemblée nationale) de **42,82 k€** (T3) en AE et en CP a abondé le programme 614. Cet amendement était destiné à la revalorisation du barème de remboursement des frais de repas pour les agents publics en formation ou en mission avec un rehaussement de la prise en charge de 15,25 € par repas à 17,50 €. Il s'agit de la seule modification apportée entre le PLF et la LFI.

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Mouvements réglementaires sur le programme 614 :

- Par arrêté du 23 janvier 2020 (JORF du 25 janvier 2020) portant report de crédits, **3,29 M€** en AE, correspondant aux AE affectées non engagées de 2019 (AENE) ont été ouverts sur le programme 614 ;
- Par arrêtés des 6 et 12 février 2020 (JORF des 8 et 16 février 2020) portant report de crédits, ont été ouverts respectivement sur le programme 614, 18,89 K€ en AE et 289,74 K€ en CP correspondant aux fonds de concours de 2019 sur 2020, ainsi que 143,04 K€ en AE et 1 271,13 K€ en CP correspondant aux crédits non affectés en AE et disponibles en CP ;
- Par décret n°2020-1480 du 30 novembre 2020 (JORF du 1er décembre 2020) portant répartition des crédits ouverts et annulés par la loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020, les montants de **4,41 M€** en AE et **3,96 M€** en CP ont été annulés sur le programme 614.

ORIGINE ET EMPLOI DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Un montant global de 5,18 M€ en AE et en CP a été ouvert en 2020 sur le programme 614 au titre des attributions de produits. Aucun fonds de concours n'a été rattaché au programme en 2020.

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

- versements par l'Agence Européenne pour la Sécurité aérienne (AESA) pour des prestations OSAC et DSAC 2019 et 2020 ainsi que des frais d'expertise DSAC dans le cadre de la standardisation pour un montant global de 4,79 M€ ;
- frais de supervision relatif à l'habilitation de l'Organisme pour la Sécurité de l'Aviation civile (OSAC) dans le domaine des contrôles et des vérifications en matière de sécurité de l'aviation civile pour 0,25 M€ ;
- prestations d'expertises versées par divers organismes pour 0,02 M€.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Par ailleurs, conformément au décret n° 2006-1004 du 10 août 2006, un versement de 0,03 M€ en AE et CP en provenance du service des domaines à la suite de ventes de biens mobiliers (produits de cessions) a également été ouvert selon les dispositions du II de l'article 17 de la Loi organique n°2001-692 du 1er août 2001.

■ RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

Les crédits du programme ont fait l'objet d'une annulation partielle en loi de finances rectificative pour 2020 pour un montant de 4,41 M€ en AE et 3,69 M€ en CP.

DÉPENSES PLURIANNUELLES

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

AE 2020	CP 2020
AE ouvertes en 2020 * (E1) 48 713 125	CP ouverts en 2020 * (P1) 47 270 068
AE engagées en 2020 (E2) 44 538 914	CP consommés en 2020 (P2) 39 437 174
AE affectées non engagées au 31/12/2020 (E3) 3 191 503	<i>dont CP consommés en 2020 sur engagements antérieurs à 2020</i> (P3 = P2 - P4) 6 626 690
AE non affectées non engagées au 31/12/2020 (E4 = E1 - E2 - E3) 982 709	<i>dont CP consommés en 2020 sur engagements 2020</i> (P4) 32 810 484

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 brut (R1) 10 977 593				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019 (R2) -388 828				
Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 net (R3 = R1 + R2) 10 588 765	-	CP consommés en 2020 sur engagements antérieurs à 2020 (P3 = P2 - P4) 6 626 690	=	Engagements ≤ 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R4 = R3 - P3) 3 962 075
AE engagées en 2020 (E2) 44 538 914	-	CP consommés en 2020 sur engagements 2020 (P4) 32 810 484	=	Engagements 2020 non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R5 = E2 - P4) 11 728 430
				Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020 (R6 = R4 + R5) 15 690 505
				Estimation des CP 2021 sur engagements non couverts au 31/12/2020 (P5) 12 921 823
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2021 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2020 (P6 = R6 - P5) 2 768 682

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

* LFI 2020 + reports 2019 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

Concernant le suivi des crédits de paiements associés à la consommation des autorisations d'engagement (hors titre 2) du programme 614, le montant d'engagements non couverts par des paiements au 31 décembre 2020 s'élève à **15,69 M€** et sont répartis à hauteur de :

- 5,09 M€ sur l'action 1 « développement durable et régulation », à savoir :

- le poste études : conventions en cours d'exécution, notamment le service technique de l'aviation civile (STAC) avec Ariane Groupe pour le projet financé par le fonds de sécurité intérieure "FSI" (création de kits pour la formation et l'évaluation des chiens d'explosifs), ainsi qu'une étude de faisabilité pour une évolution logicielle avec l'institut français des sciences techniques, et une étude relative aux émissions de particules ultrafines dans l'environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique ;
 - les postes fluides, maintenances et entretien des bâtiments ;
 - le poste formation : entraînement aérien, ENAC, formations commandées par le STAC et la GTA ;
 - des prestations de services : audits, assistances à maîtrise d'ouvrage notamment ;
 - des immobilisations corporelles (STAC et SNIA);
 - des engagements au titre de prestations informatiques ou d'équipements informatiques, dont STITCH.
- 10,20 M€ sur l'action 2 « surveillance et certification » et correspondent aux missions de la DSAC, à savoir :
- les contrats de formation, les frais de déplacement, le nettoyage des locaux, la maintenance des bâtiments ;
 - les projets pluriannuels engagés préalablement tels que des contrats ou marchés de maintenance informatique applicative, évolutive ou des opérations d'investissement en cours d'exécution sur différents sites (travaux de construction ou aménagement de bâtiments).
- 0,40 M€ sur l'action 3 « enquêtes de sécurité aérienne » comprenant :
- des prestations dont les livraisons ou les réalisations tardives n'ont pas permis le paiement des factures correspondantes avant l'échéance de fin de gestion ;
 - les redevances du mois de décembre des marchés de prestation relatifs au gardiennage et à la propreté des locaux.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION

01 – Développement durable et régulation

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	9 212 442	11 894 969	3 480 000	9 212 442	10 984 213	3 480 000
Achats et services extérieurs	6 030 840	7 194 885	3 480 000	6 030 840	6 633 372	3 480 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		3 865			3 862	
Autres charges de gestion courante	3 181 602	4 604 863		3 181 602	4 259 428	
Charges exceptionnelles		91 356			87 551	
Section des opérations en capital	7 598 000	2 047 062		7 598 000	2 243 102	
Acquisitions d'immobilisations	7 598 000	2 047 062		7 598 000	2 243 102	
Total	16 810 442	13 942 031	3 480 000	16 810 442	13 227 315	3 480 000

Les activités de développement durable et de régulation exercées par la Direction du Transport aérien (DTA) sont retracées au sein de cette action.

Les crédits initiaux inscrits en loi de finances initiale (LFI) pour 2020 s'élèvent à 16,8 M€ en AE et en CP, hors fonds de concours et attributions de produits estimés en LFI à 3,48 M€.

Une annulation de crédits de 2,14 M€ en AE et 1,94M€ en CP a été votée dans la loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020.

S'ajoutent à cette dotation les mouvements suivants :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs mais non engagées pour 38 176 € ;
- un report de fonds de concours (FSI) pour 7 445 € en AE et 277 467 € en CP ;
- un report d'attribution de produits pour 22 169 € en AE et CP ;
- des ouvertures de crédits au titre des attributions de produits pour un montant global de 78 560 € en AE et CP ;
- un recyclage d'AE a été réalisé à hauteur de 2 301€ ;
- un changement de périmètre lié au transfert de compétences vers la DSAC (-63 606 €).

L'exécution s'établit à 13,94 M€ en AE et à 13,23 M€ en CP se ventilant de la manière suivante :

- achats et services extérieurs : 7,20 M€ en AE et 6,63 M€ en CP ;
- autres charges de gestion courante : 4,61 M€ en AE et 4,26 M€ en CP ;
- investissements : 2,05 M€ en AE et 2,24 M€ en CP ;
- autres dépenses : 0,08 M€ en AE et 0,1 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

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

Les dépenses sur ce poste s'élèvent en 2020 à 7,20 M€ en AE et 6,63 M€ en CP, pour une prévision initiale de 6,03 M€ en AE et en CP.

Ces crédits ont vocation à couvrir non seulement les dépenses nécessaires au fonctionnement de la direction du transport aérien pour l'accomplissement de ses missions, mais aussi celles du service technique de l'aviation civile (1,8 M€ en CP hors frais de déplacement et études). Ils financent également pour partie le fonctionnement de la gendarmerie du transport aérien (1,36 M€ en CP hors frais de déplacement) ainsi que les dépenses des DSAC interrégionales (0,63 M€ en CP).

Les dépenses sont supérieures aux prévisions du fait notamment de l'imputation en fonctionnement de certaines évolutions ainsi que des dépenses de maintenances correctives des applications informatiques programmées en titre 5. C'est aussi le cas des acquisitions de licences et des équipements informatiques tels que les ordinateurs portables. S'y ajoutent les dépenses d'entretien des bâtiments du STAC.

Ces dépenses ont également intégré une augmentation des dépenses d'études ou de prestations de services liées aux activités régaliennes, induite par la croissance des activités métiers de la DTA (sujets environnementaux, économiques, audits, etc.).

En revanche, en comparaison de 2019, les dépenses en fonctionnement sont en baisse de 23% en AE et de 20% en CP. Cette diminution résulte de la crise sanitaire. Les écarts les plus significatifs concernent notamment les frais de déplacements avec une réduction à hauteur de 55%, ainsi que les formations (-29 % en AE et -15% en CP).

Les frais de nettoyage ont pour leur part augmenté afin de garantir des conditions sanitaires conformes pour les agents présents sur site (98% en AE et 66% en CP).

Les autres dépenses (5,3 M€) sont relativement stables y compris les dépenses informatiques malgré l'accroissement du parc informatique avec l'acquisition d'ordinateurs portables destinés à équiper les agents afin de leur permettre d'exercer leur activité en télétravail.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Il s'agit des crédits versés aux organismes extérieurs (météorologie de l'espace, cotisation de la France à la conférence européenne de l'aviation civile, etc.) et des subventions telles que celles versées aux fédérations aéronautiques françaises.

L'écart constaté entre les prévisions (3,18 M€ en AE et en CP) et les réalisations (461 M€ en AE et 4,26 M€ en CP) résulte essentiellement du volet fonctionnement de la contribution de la DTA au titre du PNR (*Passenger name record*, fichier relatif aux données des passagers) pour 0,81 M€ qui n'avait pas été prévu initialement.

Pour mémoire, 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 avec un taux de contribution à hauteur de 20,5%.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le soutien aux fédérations aéronautiques françaises et à l'aéro-club de France a également été supérieur d'environ 0,2 M€ au montant initialement envisagé.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 2,05 M€ en AE et 2,24 M€ en CP pour une prévision annuelle de 7,8 M€ en AE et en CP, soit un écart de -5 75 M€ en AE et -5 56 M€ en CP.

Ces écarts sont principalement liés :

- à la contribution au titre du PNR. Le volet investissement de la contribution de 2020 a été fixé à 1,13 M€ en 2020 en AE et en CP par rapport à un montant initialement programmé de 1,3 M€ ;
- au budget global consacré à STITCH en 2020 qui est de 0,65 M€ K€ en AE et 0,94 M€ en CP dont respectivement 0,35 M€ et 0,62 M€ consacrés à l'investissement contre une prévision initiale de 0,9 M€ ;
- à la déprogrammation du projet d'extension et de modernisation du laboratoire de détection des explosifs artisanaux évalué à 1,4 M€. Dans le contexte de la crise sanitaire, ce projet n'a pas été considéré comme prioritaire ;
- au report des projets de reconnaissance biométrique (0,3 M€), de dépenses liées au programme « Vision sûreté » (0,6 M€), du développement d'outils pour le pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile (0,3 M€).. ;
- à l'imputation sur le titre 3 de dépenses liées à l'informatique et aux installations du STAC.

ACTION**02 – Surveillance et certification**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	18 971 802	23 785 932	7 790 000	18 971 802	22 041 830	7 790 000
Achats et services extérieurs	18 694 102	23 023 914	7 790 000	18 694 102	21 369 266	7 790 000
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2	252 700	308 417		252 700	301 047	
Autres charges de gestion courante		234 136			152 082	
Charges exceptionnelles	25 000	219 465		25 000	219 435	
Section des opérations en capital	5 618 000	4 721 670	80 000	5 618 000	1 938 733	80 000
Acquisitions d'immobilisations	5 618 000	4 721 670	80 000	5 618 000	1 938 733	80 000
Total	24 589 802	28 507 602	7 870 000	24 589 802	23 980 563	7 870 000

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

Ses activités sont portées par son échelon central (DSAC-EC), les neuf directions interrégionales (DSAC – IR) métropolitaines et outre-mer, par la direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie (DAC NC) et le service d'État de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC PF). De plus, l'ensemble de ces services fait appel, également, à l'expertise du service technique de l'aviation civile (STAC), ainsi que de la direction des systèmes d'information (DSI) en charge de la maintenance et de la mise en place des applications informatiques métier ou de gestion.

Cette action regroupe les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires d'une part, à la mise en œuvre de la mission de surveillance et de certification de la DSAC (à savoir les actions de contrôle propres aux métiers de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement de l'aviation civile) et d'autre part, aux actions correspondant aux

missions exercées par les directions interrégionales dans le domaine régalién pour le compte de la direction du transport aérien (DTA) et des domaines relevant de l'action sociale pour le compte du secrétariat général et de l'action médicale pour l'ensemble des services de la DGAC.

Les crédits initiaux de l'action 2 « Surveillance et certification » inscrits en loi de finances initiale pour 2020 s'élèvent à **24,59 M€ en AE et en CP** (hors attributions de produit estimés en LFI pour 7,87 M€ en AE et CP).

A cette dotation initiale se sont ajoutés les mouvements réglementaires suivants impactant la ressource disponible de l'action 2: à savoir :

- un report d'AE affectées sur exercices antérieurs relatif à des opérations d'investissement non engagées juridiquement (AENE) pour 3,25 M€ ;
- un report de fonds de concours de 0,01 M€ en AE et en CP ;
- un report de 0,10 M€ en AE et de 1,23 M€ en CP dont la provenance est répartie en crédits budgétaires (pour 1,10 M€ en CP) et en attributions de produits (pour 0,10 M€ en AE et 0,13 M€ en CP) ;
- des ouvertures de crédits sur 2020 en attributions de produit (ADP) pour un montant global d'exécution à 5,10 M€ en AE et CP par rapport à une dotation initiale de 7,87 M€. Ces ouvertures de crédits correspondent à des prestations de services rendus facturées par la DSAC à divers organismes (AESA, OSAC, compagnies aériennes, organismes nationaux, etc.) et au reversement par le service des domaines du produit des ventes de biens mobiliers (véhicules, matériels divers). L'écart constaté sur les ADP entre l'exécution et la LFI s'explique, essentiellement, par la **crise sanitaire** et les mesures gouvernementales liées aux **confinements national et international** obligeant l'annulation et/ou le report de prestations d'expertises programmées et commandées par l'AESA à la DSAC et à l'OSAC (sous-traitant de la DSAC) dans le cadre de l'accord de partenariat AESA/DSAC ;
- une annulation de crédits de **1,96 M€ en AE et 1,75 M€ en CP** par décret n°2020-1480 du 30 novembre 2020 dans le cadre de la loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020.

A noter également, qu'en début d'exercice 2020, un abondement de crédits à hauteur de **64 k€** en AE et en CP a été effectué à partir de l'action 1 (DTA) vers l'action 2 (DSAC). Ce transfert inscrit sur la section exploitation (T3) a été destiné au financement de prestations à la suite de la relocalisation de deux bureaux de la DTA rattachés à la DSAC/Nord.

Au total, le montant des **crédits ouverts** en 2020 sur l'action 2 s'élève donc à **31,16 M€ en AE et 29,25 M€ en CP**, dont 25,94 M€ en AE et 24 M€ en CP, hors attribution de produits et fonds de concours.

L'exécution budgétaire de l'action 2, fortement- touchée par la crise sanitaire, s'établit finalement à **28,50 M€ en AE et 23,98 M€ en CP** (dont ADP/FDC), déclinée comme suit :

- pour les dépenses d'exploitation et d'intervention : 23,78 M€ en AE et 22,04 M€ en CP
- pour les dépenses d'investissement : 4,72 M€ en AE et 1,94 M€ en CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

ACHATS ET SERVICES EXTÉRIEURS

Les postes de dépenses pour 2020 de l'action 2 du programme 614 liés aux « **Achats et services extérieurs** » se répartissent entre les **moyens généraux** et les **missions de surveillance** dont le montant global d'exécution s'élève à **23,02 M€ en AE et 21,37 M€ en CP** par rapport à une prévision initiale (hors ADP/FDC) de 18,66 M€ en AE et CP.

Ces montants intègrent une consommation d'attributions de produit (ADP) de **5,21 M€ en AE et 5,20 M€ en CP**.

Les écarts constatés en sous-consommation ou en surconsommation sur les différents postes de dépense de fonctionnement reflètent les conséquences de la crise sanitaire.

La gestion budgétaire de l'exercice a donc nécessité le financement d'**achats et des dépenses complémentaires** nécessaires à la protection sanitaire des personnels (masques, gels hydroalcooliques, lingettes, plexiglass,

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

signalétique, nettoyage et désinfection des locaux collectifs et bureaux) et aux besoins d'**équipements informatiques** et bureautiques (PC portables et matériels) dans le cadre du **télétravail**. D'autre part, il a été possible d'anticiper certains travaux d'entretien sur bâtiments et d'assurer la maintenance de matériels.

Concernant les **autres postes** de la DSAC dont la **formation** et les postes répertoriés ci-dessous, ceux-ci ont été fortement sous-exécutés, compte tenu des mesures gouvernementales nationales et internationales de confinement dues à la pandémie qui perdure, à savoir :

Frais de déplacement : 2,40 M€ en AE et 2,36 M€ en CP (LFI 2020 : 4,13 M€ en AE et en CP)

La DSAC, en tant que service à compétence nationale, exerce des missions de surveillance, d'expertise et d'audit au sein d'organismes et d'entreprises à surveiller. Le montant exécuté s'élève, au titre de l'exercice 2020, à **2,40 M€ en AE et 2,36 M€ en CP** dont 0,79 M€ en AE et CP pour l'échelon central.

A ces missions de surveillance s'ajoutent les frais de déplacement des agents qui se rendent à l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'aviation (AESA) à Cologne ou autres destinations en Europe dans le cadre des actions de niveau européen.

Compte tenu de la conjoncture sur l'exercice 2020, la baisse des frais de déplacement constatée représente **-1,73 M€** en AE et **-1,77 M€** en CP par rapport à la prévision initiale qui était de 4,13 M€ en AE et en CP.

Cet écart est dû principalement aux diverses annulations et/ou reports des missions :

- de surveillance, d'expertise et d'audits qui auraient dû être réalisées en métropole et en outre-mer ;
- de formation destinées au maintien de compétences des agents ;
- des déplacements de médecins qui doivent assurer l'intérim lors de vacances de poste (déplacements intra et inter régionaux) et d'audits ultra-marins (Outre-mer et Polynésie française) ;
- de coordination au sein de la DSAC dans le cadre de groupes de travail nationaux (recours à la visioconférence ou à l'audioconférence).

Prestations de service : 10,46 M€ en AE et 10,20 M€ en CP (LFI 2020 : 5,48 M€ en AE et 5,47 M€ en CP)

La dépense sur ce poste s'est élevée globalement à **10,46 M€ en AE et 10,20 M€ en CP** intégrant un versement sur attribution de produit (ADP) de **5,11 M€** en AE et en CP. Ainsi, la consommation nette sur crédits budgétaires (hors ADP) s'établit à 5,35 M€ en AE et à 5,09 M€ en CP. L'exécution de ces prestations de service se répartit de la manière suivante :

Organisme de contrôle en vol : 3,08 M€ en AE et 2,87 M€ en CP dont 0,29 M€ en ADP (LFI 2020 : 3,40 M€ en AE et CP)

Les versements 2020 effectués pour le compte de l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) sont de **3,08 M€ en AE et de 2,87 M€ en CP** dont 0,29 M€ en AE et CP financés par des attributions de produit. Ces dépenses représentent, conformément aux conventions établies entre le directeur général de l'Aviation civile et les compagnies aériennes employeurs des commandants de bords mis à disposition, les remboursements de leur salaire, de leur frais de missions de formation associés qui relèvent de leurs activités réalisées pour le compte de la DGAC dans le cadre de leur mission de surveillance (contrôles en vol, de sécurité et expertises pour la direction générale).

L'écart constaté sur la consommation entre les AE et les CP correspond d'une part, aux dépenses de décembre 2020 engagées sur l'exercice qui font l'objet sur l'exercice suivant de charges à payer (paiement 2021) et d'autre part, l'écart constaté entre la prévision initiale et l'exécution 2020 correspond au départ d'un pilote de l'OCV non remplacé.

Prestataire extérieur : 5,56 M€ en AE et CP dont 4,82 M€ en ADP (LFI 2020 : 1,5 M€ en AE et CP)

L'Organisme de la Sécurité de l'Aviation civile (OSAC), entité habilitée dédiée à la surveillance et à la délivrance des agréments dans le domaine de la production et de l'entretien des aéronefs, a facturé ses prestations à hauteur de **1,38 M€** en AE et CP, dont 0,64 M€ en AE et CP payés en ADP. La dépense sur ces prestations spécifiques de 2020 par rapport à la dotation initiale est conforme.

Par ailleurs, les prestations OSAC réalisées en 2020 à la demande de l'agence européenne pour la sécurité (AESA) et payées par celle-ci font l'objet d'une ouverture de crédits depuis 2018 selon la procédure des attributions de produit. Ainsi, les reversements au prestataire OSAC s'établissent à **4,18 M€** en AE et CP.

L'écart constaté entre l'estimation initiale et la réalisation est dû à la crise sanitaire qui a généré sur l'exercice la prise en compte d'annulation et/ou report de prestations d'expertises commandées par l'AESA à l'OSAC (sous-traitant DSAC) dans le cadre de l'accord de partenariat (AESA/DSAC).

Prestations diverses : **1,82 M€ en AE et 1,77 M€ en CP (LFI 2020 : 0,58 M€ en AE et 0,57 M€ en CP)**

Ce poste comptabilise les dépenses relatives aux prestations demandées par les directions interrégionales et par l'échelon central de la DSAC. La consommation 2020 s'établit à **1,82 M€ en AE** et à **1,77 M€ en CP** pour une prévision initiale de 0,58 M€ en AE et 0,57 M€ en CP.

L'écart constaté sur ce poste est dû à des dépenses supplémentaires dans le cadre notamment :

- de l'enregistrement de frais relatifs à l'indemnisation d'intérimaires ;
- de la communication de la DSAC lors du symposium annuel au titre de la promotion de la sécurité ;
- le processus qualité et certification ISO 9001 du service à compétence nationale (SCN) ;
- d'audits et plans d'actions sur la sécurité des sites et des systèmes d'information (SSI) pour garantir l'intégrité des données informatiques de la DSAC et audits de surveillance ;
- d'un surcroît d'assurances des véhicules ;
- d'honoraires médicaux et de frais de la médecine à norme des personnels (Contrôleurs aériens) et de prévention (contrôles réglementaires et obligatoires) ;
- du financement d'un nouveau marché de formation de télépilotes de drones (DOKEOS) ;
- du financement de prestations d'étalonnage et de vérification de matériels destinés à la sécurité ;
- de la prestation de maintenance des serveurs.

■ IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

La consommation sur ce poste en AE et CP est de **0,30 M€** pour une prévision de 0,25 M€. La réalisation est légèrement supérieure à l'estimation initiale du fait de paiements de taxes assises sur des années antérieures pour certaines unités opérationnelles. Les dépenses acquittées par les directions régionales correspondent aux taxes foncières afférentes aux terrains et logements de la DGAC, à des taxes versées pour logements vacants et à des frais sur droits de douanes.

■ ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses d'investissement au titre de l'exercice 2020 liées aux acquisitions d'immobilisations sont de **4,72 M€ en AE et 1,94 M€ en CP** par rapport à une prévision annuelle qui était de 5,62 M€ en AE et CP soit un écart de -0,90 M€ en AE et de -3,68 M€ en CP.

Ces écarts concernent les principaux axes répertoriés ci-dessous :

1 - Pour les **dépenses informatiques**, la consommation s'élève à 1,51 M€ en AE et en **AE et de 1,23 M€ en CP** par rapport à une dotation initiale de 1,23 M€ en AE et de 1,18 M€ en CP. L'exécution des dépenses informatiques programmées sur l'exercice est légèrement supérieure à l'estimation initiale soit **+ 0,28 M€ en AE et +0,05 M€ en CP**.

2 – Concernant les **dépenses de renouvellement des parcs et matériels, d'évolution du patrimoine**, celles-ci ont été estimées globalement à 4,39 M€ en AE et 4,4 M€ en CP pour une réalisation de **3,21 M€ en AE et 0,71 M€ en CP**.

Dans le cadre du renouvellement de la flotte du **parc automobile**, les unités opérationnelles de la DSAC ont pu effectuer l'acquisition de **18 véhicules**.

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

De plus, celles-ci ont engagé des dépenses liées à la programmation des projets d'infrastructure concernant les travaux et l'entretien de bâtiments ci-dessous indiqués mais la crise sanitaire a impacté l'exécution provoquant retard et report des paiements, sur l'exercice 2021, de projets immobiliers importants entraînant ainsi une sous-consommation en CP :

- Travaux de l'extension de la DSAC/Ouest à Brest ;
- Finalisation des travaux de relocalisation du siège de la direction de la DSAC/Antilles-Guyane ;
- Rénovation du bâtiment de commandement Espace Ariane et travaux de rénovation lancés en Guyane ;
- Installation d'une centrale photovoltaïque (DSAC/AG) ;
- Travaux au restaurant inter-administratif de la DSAC/Sud-ouest ;
- Travaux de rénovation de la climatisation du bloc technique de Nice (DSAC/Sud-est) ;
- Lancement du projet de construction d'un nouveau bâtiment administratif pour le regroupement des personnels du SEAC/Polynésie française en zone nord de l'aéroport de Tahiti Faa'a ;
- Travaux de réaménagement de l'aile J sur le site de Toulouse et changement de vitrages des murs rideaux et portes d'accès du bloc technique de Blagnac (DSAC/sud).

ACTION**04 – Enquêtes de sécurité aérienne**

Sections / Dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI	Exécution	FdC et AdP	LFI	Exécution	FdC et AdP
Section des opérations courantes	2 310 699	1 716 578		2 310 699	1 795 166	
Achats et services extérieurs	2 269 699	1 624 130		2 269 699	1 718 381	
Impôts, taxes et versements assimilés hors titre 2		11 589			11 589	
Autres charges de gestion courante	40 000	76 534		40 000	60 871	
Charges exceptionnelles	1 000	4 325		1 000	4 325	
Section des opérations en capital	784 000	372 703	10 000	784 000	434 130	10 000
Acquisitions d'immobilisations	784 000	372 703	10 000	784 000	434 130	10 000
Total	3 094 699	2 089 281	10 000	3 094 699	2 229 296	10 000

La consommation globale du BEA s'établit à 2,09 M€ en AE et 2,23 M€ en CP et se répartit entre :

- Les dépenses de fonctionnement : 1,72 M€ en AE et 1,80 M€ CP
- Les dépenses d'investissement : 0,37 M€ en AE et 0,43 M€ en CP

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

Pour les achats et services extérieurs, les crédits consommés s'élèvent à 1,63 M€ en AE et 1,72 M€ en CP pour une prévision LFI de 2,27 M€ en AE et en CP.

1. Éléments de contexte :

L'exécution du budget du BEA en 2020 a fortement été impacté par l'arrêt quasi-total du transport aérien.

Les mesures sanitaires prises (achats de masques, mise à disposition de gel hydro alcoolique, désinfection et nettoyage renforcé des locaux) qui représentent un volume de 15 k€ pour l'ensemble de l'année ainsi que la nouvelle organisation du travail mise en place pour faire face à la crise sanitaire, notamment par la mise en œuvre de téléconférence et téléconférence *Cisco Webex*, a engendré un surcoût de 50 k€ sur l'année.

La baisse de l'activité opérationnelle a permis au BEA d'absorber sur son budget de fonctionnement toutes ces dépenses non prévues initialement.

2. Tendances et objectifs :

a) *Soutien des enquêteurs : 0,005 M€ en AE et 0,01 M€ en CP (LFI 2020 : 0,04 M€ en AE et CP)*

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2020	REALISE 2020	écarts	LFI 2020	REALISE 2020	écarts
Soutien aux enquêtes (équipement des enquêteurs, transport d'épaves)	35 000	4 732	-30 268	35 000	9 187	-25 813
TOTAL	35 000	4 732	-30 268	35 000	9 187	-25 813

Le montant de la dépense s'est élevé à 0,005 M€ en AE et 0,01 M€ en CP, soit une dépense inférieure à la prévision en LFI qui s'élevait à 0,04 M€ en AE et en CP.

La faible activité d'enquêtes en 2020 n'a nécessité que quelques achats pour le maintien des stocks en équipement spécifique.

b) *Contrats de prestations de services (hors déplacements et formation professionnels): 0,77 M€ en AE et 0,83 M€ en CP (LFI 2020 : 0,66 M€ en AE et en CP)*

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2020	REALISE 2020	écarts	LFI 2020	REALISE 2020	écarts
Marchés formalisés (gardiennage, nettoyage, téléphonie, photocopieurs, carburant-péage-parkings)	403 853	453 118	49 265	403 558	459 097	55 539
Marchés à procédure adaptée	255 152	316 169	61 017	253 426	367 373	113 947
TOTAL	659 005	769 288	110 283	656 984	826 470	169 486

La dépense s'est élevée à 0,77 M€ en AE et 0,83 M€ en CP, contre une prévision LFI 2020 de 0,66 M€ en AE et en CP. Ces écarts s'expliquent principalement par l'augmentation des coûts des contrats de prestations de maintenance des divers matériels de laboratoires et d'entretien des bâtiments ainsi que celle des logiciels spécifiques.

c) *Déplacements et formation professionnels : 0,49 M€ en AE et 0,47 M€ en CP (LFI 2020 : 1,07 M€ en AE et CP)*

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2020	REALISE 2020	écarts	LFI 2020	REALISE 2020	écarts
Déplacements professionnels	830 000	288 610	-541 390	830 000	288 610	-541 390
Formation professionnelle	242 000	204 716	-37 284	239 600	182 844	-56 756
TOTAL	1 072 000	493 327	-578 673	1 069 600	471 454	-598 146

Transports aériens surveillance et certification

Programme n° 614 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le niveau de consommation des déplacements professionnels s'élève à 0,29 M€ en AE et CP. La baisse importante constatée par rapport à la prévision de la LFI (0,83 M€ en AE et CP) est due à la forte diminution de l'activité opérationnelle du BEA.

Pour ce qui est de la formation professionnelle, ont été consommés 0,20 M€ en AE et 0,18 M€ en CP soit une baisse de 0,04 M€ en AE et 0,06 M€ en CP par rapport à la prévision en LFI. Les formations ont été engagées après la période de confinement et se sont déroulées au cours du dernier trimestre, c'est pourquoi les CP connaissent une baisse plus importante que les AE.

d) *Autres dépenses: 0,36 M€ en AE et 0,42 M€ en CP (LFI 2020 : 0,51 M€ en AE et en CP)*

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2020	REALISE 2020	écarts	LFI 2020	REALISE 2020	écarts
Dépenses sur bons de commande	503 694	356 784	-146 910	508 115	411 270	-96 845
TOTAL	503 694	356 784	-146 910	508 115	411 270	-96 845

La forte diminution de la consommation des AE et des CP des autres dépenses (respectivement 0,36 M€ et 0,42 M€) contre une prévision en LFI de 0,51 M€ en AE et en CP, est également liée à la forte baisse des activités opérationnelles du BEA au cours de l'année.

Tableau synthétique des dépenses de fonctionnement

Identifiants de la dépense	AE			CP		
	LFI 2020	REALISE 2020	écarts	LFI 2020	REALISE 2020	écarts
a) Équipement des enquêteurs	35 000	4 732	-30 268	35 000	9 187	-25 813
b) Marchés de prestations de service	659 005	769 288	110 283	656 984	826 470	169 486
c) Marchés de déplacements et formation professionnelle	1 072 000	493 327	-578 673	1 069 600	471 454	-598 146
d) Autres dépenses sur bons de commande	503 694	356 784	-146 910	508 115	411 270	-96 845
TOTAL	2 269 699	1 624 130	-645 569	2 269 699	1 718 381	-551 318

IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS HORS TITRE 2

Le montant consommé sur ce poste est de 0,01 M€ en AE et en CP et correspond à des taxes douanières sur des achats à l'étranger.

AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE

Les dépenses sur ce poste sont en hausse au regard de la prévision initiale (0,04 M€ en AE et CP en LFI pour 2020) et s'établissent à 0,08 M€ en AE et 0,06 M€ en CP.

Elles correspondent à l'achat de logiciels et au renouvellement de licences informatiques. La part versée au titre de la gratification de stagiaires représente 0,01 M€ en AE et CP.

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Les dépenses effectuées au titre de l'investissement en 2020, s'élèvent à 0,37 M€ en AE et 0,43 M€ en CP contre une prévision en LFI de 0,78 M€ en AE et CP.