



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Budget annexe

PROGRAMME 613
Soutien aux prestations de l'aviation civile



2024

PROGRAMME 613
Soutien aux prestations de l'aviation civile

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BECHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Présentation stratégique
613		

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Aline PILLAN

Secrétaire générale de la direction générale de l'aviation civile

Responsable du programme n° 613 : Soutien aux prestations de l'aviation civile

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » exerce, au bénéfice des programmes opérationnels de la mission « Contrôle et exploitation aériens », une gestion mutualisée de différentes prestations notamment dans les domaines des ressources humaines, financiers, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Il porte ainsi les actions transversales et structurantes au profit de la DGAC.

Les crédits du programme 613 progressent de +5 % entre la LFI pour 2023 et le PLF pour 2024 sous l'effet :

- d'une hausse des dépenses de personnel, du fait notamment de l'augmentation des dépenses catégorielles liées au protocole social et de la revalorisation de la rémunération indiciaire des agents publics en 2023 ;
- d'une hausse des dépenses d'investissement et de fonctionnement dans un contexte d'inflation marquée qui perdure.

Dans ce contexte, l'année 2024 sera notamment consacrée à :

- la poursuite d'un désendettement dynamique ;
- la consolidation des travaux de modernisation des fonctions supports.

1. Une trajectoire de désendettement dynamique

L'encours prévisionnel de dette devrait s'établir à hauteur de 2 350 M€ au 31 décembre 2024, contre une prévision de 2 494 M€ fin 2023 (pour une estimation de 2 599 M€ en LFI pour 2023), soit un désendettement de 144 M€.

Le niveau de dette est en recul grâce à la reprise du trafic post-crise et à la mise en œuvre des mécanismes européens de régulation tarifaire des redevances de navigation aérienne. Ces éléments permettent à la DGAC de dessiner une trajectoire de désendettement dynamique qui a vocation à se poursuivre de manière pluriannuelle, ce qui conforte la soutenabilité du modèle financier du BACEA.

La masse salariale répondra aux besoins liés à la reprise du trafic aérien. Le schéma d'emplois permettra d'assurer le recrutement d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) afin de disposer d'un effectif qualifié dès 2028, compte tenu de la vague massive de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie et de leur durée de formation. Il privilégiera également le maintien des ressources expertes nécessaires face aux enjeux de sécurité, de sûreté, de modernisation technologique et de transition écologique. Enfin, le budget prévoira des crédits dédiés au financement de mesures catégorielles d'accompagnement de la démarche de négociation collective.

2. La modernisation des fonctions support

En 2024, le secrétariat général (SG) s'attachera à consolider la démarche de modernisation des fonctions support de la DGAC engagée depuis mars 2021.

Celle-ci prévoyait la mutualisation des fonctions support (ressources et activités) grâce à la mise en place de dix secrétariats interrégionaux (SIR), la concentration des achats avec la mise en place de quatre pôles achats nationaux, et la délocalisation de la formation à Toulouse à proximité de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), pour y implanter un pôle national consacré à la formation généraliste transverse.

Depuis janvier 2023, la mise en place des deux SIR ultramarins aux Antilles-Guyane et dans l'océan Indien a complété le périmètre d'activité du SG, déjà doté de huit SIR métropolitains depuis janvier 2022.

La mise en place de cette réforme poursuit les enjeux suivants :

- améliorer l'efficacité des fonctions support ;
- maintenir et développer la qualité de service ;
- sécuriser la gestion ;
- retrouver une marge de manœuvre sur les ETP et réaliser des économies.

Pour parachever cette réorganisation d'ampleur, les travaux se poursuivront jusqu'en 2025, selon trois axes : le renforcement des compétences des agents, la consolidation des modes opératoires et le déploiement des outils support, sources de simplification et de dématérialisation. Le budget 2024 prend en compte l'objectif visant à stabiliser ces nouvelles organisations et leur mode de fonctionnement, outre les efforts de réduction d'effectifs support à hauteur de 200 ETP sur la période de la réorganisation (17 % en moyenne - hors services centraux - répartis par filières support). Cette réduction est déjà bien engagée.

3. Ingénierie aéroportuaire

En 2024, le Service national d'Ingénierie aéroportuaire (SNIA), en qualité d'opérateur immobilier de la DGAC, poursuivra la mise en œuvre de la feuille de route immobilière signée par le directeur général de l'aviation civile le 6 décembre 2022. Ce courrier adressé au directeur de l'immobilier de l'État présente les grands axes de politique immobilière de la DGAC à l'horizon 2027-2030. Il décrit un ambitieux programme de transformation du modèle immobilier de la DGAC permettant de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050, d'améliorer la qualité de l'offre de service immobilier à la hauteur de l'engagement attendu et des attentes légitimes de chaque agent au sein de l'Aviation civile, et de participer à la réduction de l'endettement du BACEA par la réduction de la facture immobilière. Le programme Énergie 2030, lancé fin 2022, passera en 2024 dans une phase opérationnelle de mise en œuvre de la feuille de route du dispositif éco-énergie tertiaire (DEET), et le schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI) de la DGAC sera actualisé avec une approche plus opérationnelle ainsi qu'une attention particulière sur la nécessaire soutenabilité du patrimoine immobilier de la DGAC.

Le SNIA poursuivra en 2024 son engagement dans les appels à projets de soutien aux transformations interministérielles, portées par la DIE et la DGAFP notamment (relance, résilience, nouveaux espaces de travail), et accélérera sa transition numérique, au service de la transition énergétique, de la modernisation du service public et d'une gestion comme d'un pilotage plus collaboratifs de l'immobilier au sein de la DGAC.

En 2024, le SNIA renforcera la performance du service rendu aux directions et services occupants, en particulier en soutien infrastructure aux programmes de modernisation du contrôle aérien et au maintien d'une qualité de service et de sûreté des logements des familles des agents de la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA). Des réflexions seront engagées en concertation étroite avec la GTA pour évaluer les évolutions de l'organisation de ce service, y compris le recours à certaines externalisations de missions lorsque cela est nécessaire et pertinent.

Enfin, le SNIA renforcera en 2024 son action au service de la sécurité aérienne, des territoires, ainsi que de l'acceptabilité des activités aéronautiques, aux côtés des DSAC-IR. Cela s'inscrira dans le cadre de sa mission de guichet unique pour l'instruction des demandes de constructions affectant les servitudes aéronautiques, alors qu'une attention particulière sera portée sur les dossiers éoliens, photovoltaïques et de développement de nouvelles capacités de production de l'industrie aéronautique française.

4. Systèmes d'information

En 2024, la Direction du numérique (DNUM) poursuivra ses actions afin d'accompagner l'évolution des systèmes d'information et les usages du numérique de la DGAC dans le cadre de son schéma directeur et d'une approche tournée vers la qualité du service rendu.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme 613	n°	Présentation stratégique
------------------	----	--------------------------

La DNUM mettra notamment l'accent sur le renforcement de la sécurité informatique, les projets de dématérialisation et la modernisation des outils bureautiques et collaboratifs.

5. Dispositif Services Publics Écoresponsables (SPE) de la DGAC

La DGAC a mis en place en 2022 une équipe projet regroupant toutes les directions et services de la DGAC afin de déployer le dispositif interministériel SPE lancé par la circulaire du premier ministre du 25 février 2020, se déclinant à mettre en œuvre 16 chantiers. La mission SPE du SG anime et pilote ces groupes portant des thématiques telles que l'achat responsable, les bilans de gaz à effet de serre, l'énergie et les bâtiments, le numérique responsable, la mobilité durable, le report modal et la compensation, la gestion des déchets et l'économie circulaire, la sensibilisation et la formation au développement durable par métier. Ce travail a permis de mettre en œuvre des actions intéressantes en 2023 notamment sur la mobilité durable, la compensation et le numérique responsable. L'année 2024 devrait voir la réalisation de résultats visibles et encourageants.

L'établissement de plans de sobriété énergétique a été lancé par la circulaire de la Première ministre du 25 juillet 2022 et les textes subséquents. Le plan concernant l'administration a été diffusé sur la fin de l'année 2022 et demande à toutes les administrations et établissements publics d'être exemplaires et de lancer des actions énergiques et visibles pour diminuer la consommation énergétique de 10 % d'ici deux ans. L'année 2024 devrait confirmer les résultats obtenus en 2023.

La DGAC se veut en pointe dans ce domaine de la sobriété énergétique et de l'écoresponsabilité, et le SG coordonnera les actions avec toutes les directions et services pour poursuivre la sensibilisation des personnels sur ces sujets nouveaux et ainsi atteindre des résultats tangibles.

6. ENAC

Après que la crise sanitaire a particulièrement affecté l'ENAC, l'année 2024 devrait confirmer la forte reprise de 2023 sur l'ensemble de ses activités, grâce à la consolidation de l'activité du secteur aérien (trafic, construction). En 2024, le niveau d'activité de l'ENAC devrait se rapprocher du niveau pré-crise sanitaire. L'ENAC poursuivra également la stratégie définie dans le contrat d'objectif et de performance (COP) 2021-2025, et notamment son axe stratégique prioritaire d'accompagnement de la transition écologique du secteur. L'ENAC doit en effet former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre pour une aviation « décarbonée ».

La subvention de l'ENAC versée par la DGAC sera en hausse en 2024 par rapport à 2023 afin de financer les mesures de revalorisation des agents publics décidées au printemps 2023.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**OBJECTIF 1 : Egalité entre les femmes et les hommes**

INDICATEUR 1.1 : Taux de femmes admises aux concours ENAC

OBJECTIF 2 : Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe

INDICATEUR 2.1 : Évolution de la dette brute

OBJECTIF 3 : S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe

INDICATEUR 3.1 : Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

OBJECTIF 4 : Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

INDICATEUR 4.1 : Coût de la formation des élèves

OBJECTIF 5 : Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger

INDICATEUR 5.1 : Taux d'insertion professionnelle des élèves

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
613		

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

1 - Égalité entre les femmes et les hommes

INDICATEUR

1.1 - Taux de femmes admises aux concours ENAC

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de femmes intégrant une formation initiale	%	24	25	25	26	27	27

Précisions méthodologiques

Source des données : ENAC

Mode de calcul : Les nombres de femmes qui intègrent une formation initiale ENAC est établi chaque année pour les 5 concours offerts par la DGAC dont les scolarités sont gérées par l'ENAC : les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile IEEAC, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ICNA, les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne IESSA, les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile TSEEAC et les élèves pilotes de ligne (EPL). L'indicateur retenu est le ratio entre le nombre de femmes qui entrent dans une formation ENAC sur une année et le nombre total d'entrées en formation sur la même période.

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible 2023 est atteinte fin 2022, ce qui atteste de l'efficacité des actions mises en place pour atteindre les objectifs du contrat d'objectif et de performance (COP) ENAC 2021-2025. Après une cible 2023 maintenue au niveau de 2022, la cible 2024 est en augmentation du fait de la mise en œuvre de nouvelles mesures pour promouvoir les métiers de l'aviation civile auprès des établissements d'enseignement secondaire (intervention des marraines « Elles Bougent » auprès des collègues et lycées, OSE ingé), dans des salons de recrutement et d'étudiants, ou via la mise en place de bourses à destination des femmes.

OBJECTIF mission

2 - Maîtriser l'équilibre recettes / dépenses et l'endettement du budget annexe

INDICATEUR mission

2.1 - Évolution de la dette brute

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Encours de dette au 31/12 de l'année considérée	Md€	2,69	2,71	2,6	2,35	2,08	1,80
Taux d'évolution de l'encours de dette	%	Non déterminé	+0,74	-4,07	-9,62	-11,49	-13,46

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
613

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC

Mode de calcul : L'encours de dette au 31/12/N correspond au capital de dette restant à rembourser à la fin de l'exercice budgétaire de l'année considérée.

Le niveau définitif de l'encours de dette 2023 sera connu au début de l'année 2024.

La cible indiquée pour l'année 2024 correspond au plafond de dette autorisé par la loi de finances 2024.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'évolution de la dette a été fortement marquée par la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et qui a mis à l'arrêt le transport aérien et entraîné une chute des recettes concomitante pour le BACEA. La DGAC a amorcé son désendettement en 2023, avec une prévision d'encours de dette brute au 31 décembre 2023 s'élevant à 2 494 M€. La reprise progressive du trafic post-crise associée à la mise en œuvre des mécanismes européens de régulation tarifaire des redevances de navigation aérienne permet à la DGAC de dessiner une trajectoire de désendettement dynamique du BACEA de -144 M€ en 2024, qui a vocation à se poursuivre de manière pluriannuelle.

OBJECTIF

3 - S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe

INDICATEUR

3.1 - Taux de recouvrement des recettes du budget annexe

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de recouvrement de la TAC	%	82,57	96,8	99	99	99	99

Précisions méthodologiques

Source des données : Agence comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Mode de calcul : Le taux de recouvrement N est calculé à partir des données de l'agence comptable au 31 décembre N (TAC N-1).

La méthodologie de calcul est modifiée s'agissant de la TAC en ce qu'elle permet d'anticiper la prise en charge de la taxe déclarée mais non payée.

Taux de recouvrement de la TAC : Il s'agit d'un taux brut par exercice de prise en charge. À compter des prises en charge de l'exercice 2020, consécutivement à la mise en service du nouvel outil de gestion et de recouvrement des taxes en décembre 2019, les montants déclarés sont pris en charge pour leur montant total à la soumission de la déclaration (auparavant, prise en charge instantanée du seul montant payé, et prise en charge des créances sur impayés au fil de l'émission des titres de défaut de paiement par l'ordonnateur, disposant d'un délai de reprise de 3 ans).

Le dénominateur est donc désormais calculé en prenant en compte les prises en charge de l'exercice N, constituées des déclarations spontanées, des majorations appliquées pour défaut de paiement de ces déclarations, et des titres sur contrôles d'assiette, indépendamment de la période des vols et de la situation des redevables (incluant les compagnies en procédure collective (redressement, liquidation judiciaire)). À ce montant sont retranchées les réductions de montants déclarés (déclarations rectificatives), les réductions de majorations et de titres, et les dégrèvements comptabilisés sur le même exercice.

Le numérateur demeure constitué de l'ensemble des encaissements réels et des recettes d'ordre (admission en non-valeur et remise gracieuse) afférents aux prises en charge de l'exercice considéré.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les difficultés financières rencontrées par les compagnies aériennes en raison de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ainsi que le gel des poursuites comptables permettant d'optimiser le recouvrement des créances,

conduisaient à estimer le taux de recouvrement de la TAC à 90 % pour 2022, 95 % pour 2023, puis 98 % pour chacune des années 2024 et 2025.

Les mesures mises en œuvre par l'État en réponse à la crise sanitaire, ainsi que le rétablissement progressif du trafic aérien d'autre part, ont permis de limiter les défaillances contributives des redevables de la taxe de l'aviation civile.

Associés à un pilotage fin de l'action en recouvrement, ces éléments ont permis, au 31/12/2022 de recouvrer 96,8 % des créances de taxe prises en charge au cours de l'exercice 2021 (TAC 2022).

Calculé à cette même date, le taux provisoire de recouvrement de la TAC 2023 s'établissait pour sa part à 98,7 %.

Pour autant, des incertitudes demeurent quant aux impacts financiers, sur les redevables de la TAC :

- du renchérissement des coûts de l'énergie,
- d'un contexte international (conflit Russo-Ukrainien) dont l'évolution demeure incertaine.

Le taux cible de 99 % est maintenu sur les exercices 2024-2026

OBJECTIF

4 - Assurer la formation des élèves ingénieurs aux meilleures conditions économiques

INDICATEUR

4.1 - Coût de la formation des élèves

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	65 110	Non connu	63000	63 000	63 000	63 000

Précisions méthodologiques

Source des données : Comptabilité analytique de l'ENAC

Mode de calcul : Le coût unitaire est un coût complet qui comprend les coûts directs de fonctionnement associés à la formation (documentation pédagogique, fournitures et entretien divers des moyens pédagogiques, sous-traitance de formation, carburant et pièces détachées avion...), les coûts directs du personnel associé à la formation (enseignants et instructeurs, ainsi que techniciens de maintenance simulateur et avion), les coûts indirects de fonctionnement et de personnel (encadrement, fonctions administratives, logistique et autres fonctions support...) et les amortissements associés aux moyens utilisés pendant la formation. Le coût direct de la formation est obtenu par l'addition des coûts directs issus du logiciel financier et de la valorisation des temps imputés sur les promotions IENAC. Au total ainsi obtenu, on applique en cascade les taux de support pédagogique et de frais généraux issus de la comptabilité analytique de l'année précédant celle étudiée pour obtenir le coût complet de la formation. Pour obtenir le coût moyen à l'élève, on divise le montant total obtenu par le nombre moyen d'élèves formés par promotion sur l'année. Il s'agit d'un changement de méthode rendu nécessaire par les délais de production de cet indicateur pour le RAP de l'année n au mois de mars n+1 car les résultats complets de la comptabilité analytique ne sont disponibles qu'en juin n+1.

Un nouveau logiciel financier a été mis en œuvre à l'ENAC au 01/01/2022, mais cet outil ne permet pas, à ce jour, de fournir des données de comptabilité analytique fiables permettant le calcul de l'indicateur selon la méthodologie décrite ci-dessus. Les données 2022 ou 2023 ne sont donc pas disponibles à ce stade, dans l'attente de la fiabilisation des données de comptabilité analytique de l'outil par l'éditeur du logiciel.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
613

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le coût unitaire de la formation d'un ingénieur ENAC est calculé en comptabilité analytique. Il s'agit d'un coût complet, qui prend en compte les coûts directement liés à la formation (documentation pédagogique, heures d'enseignement sur la formation, ...) mais également une quote-part des frais de structure (charges fixes) de l'ENAC (charges liées aux fonctions support de l'ENAC, aux bâtiments, ...). Selon les principes de la comptabilité analytique, ces charges fixes sont réparties au prorata des différentes activités, et notamment formations, de l'École.

Du fait de la crise sanitaire, les ressources propres de l'École et les activités associées ont baissé. En particulier, les effectifs formés sur ressources propres ont diminué (baisse du nombre de cadets en formation au pilotage ou d'élèves en master par exemple). Dans ces conditions, même si les frais de structure ENAC ont baissé au global du fait du plan d'économie mis en œuvre face à la crise, leur répartition analytique entre les différentes formations a été modifiée en défaveur des formations d'ingénieur ENAC, dont le volume est resté inchangé. Cette évolution, liée à la méthode retenue pour le calcul de l'indicateur, conduit donc à une hausse mathématique du coût analytique des formations IENAC, alors même que le coût direct de la formation a peu évolué.

Ainsi, malgré les économies réalisées en matière de fonctionnement, le coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC a augmenté depuis le début de la crise sanitaire

Le retour à un niveau d'activité d'avant la crise COVID est prévu pour 2024-2025, ce qui permettra une l'absorption d'une part des charges fixes de l'école par ses projets sur ressources propres et aura un impact favorable sur le coût unitaire de la formation IENAC. Mais il faut également prendre en compte l'impact de l'inflation et de la hausse des salaires depuis 2022 qui se poursuivra sur 2023 et 2024, à la suite des mesures gouvernementales en faveur du pouvoir d'achats dans la fonction publique.

L'absence de données pour 2022 suite à la mise en place d'un nouvel outil financier, dont le module analytique est toujours en cours de mise au point, ne permet pas d'avoir un socle fiable. C'est pourquoi, l'approche en matière d'évolution du coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC se veut prudente.

OBJECTIF

5 - Faire de l'ENAC une école de référence dans le domaine du transport aérien en France et à l'étranger

INDICATEUR

5.1 - Taux d'insertion professionnelle des élèves

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux d'insertion professionnelle des élèves civils ingénieurs (IENAC) six mois après la délivrance de leur diplôme	%	81	96	90	95	95	95

Précisions méthodologiques

Source des données : ENAC

Mode de calcul : Chaque année, la conférence des grandes écoles (CGE) conduit une enquête sur l'insertion des jeunes diplômés. Pour y répondre, la direction des études de l'ENAC, avec la collaboration de l'association des anciens élèves, adresse un questionnaire aux

nouveaux ingénieurs diplômés des deux années précédentes. Les résultats de l'année ne sont disponibles qu'à la fin du premier semestre de l'année qui suit la délivrance du diplôme. Ce questionnaire adressé en fin d'année civile permet, six mois environ après la délivrance du diplôme, de connaître le degré d'insertion dans le monde de travail des élèves de l'ENAC qui sont identifiés dès la signature de leur premier contrat de recrutement, quel que soit le type de contrat de travail (CDI, CDD), de poste et de secteur d'activité. Le taux constaté pour les ingénieurs IENAC est enfin comparé, dans un but d'étalonnage, avec le taux net d'emploi des diplômés de la dernière promotion ingénieurs de la conférence des grandes écoles. Il faut noter que la scolarité à la carte de la troisième année (période de substitution à l'étranger, puis stage en entreprise) a entraîné un allongement de la scolarité pour certains élèves pouvant aller jusqu'en décembre.

Compte tenu des modalités de calcul de l'indicateur, les résultats ne sont pas disponibles au moment de la production des documents budgétaires annexés aux lois de finances. Ainsi, le PAP pour 2024 présente une modification dans l'affichage des résultats. La réalisation de l'année n présente désormais le taux d'insertion des élèves sortis en n-2. Ainsi, il faut appréhender la lecture des résultats comme étant ceux connus à date, sans forcément être ceux de la promotion de l'année n.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'enquête sur l'insertion des diplômés des grandes écoles par la conférence des grandes écoles (CGE) se déroule six mois après la sortie des élèves. La crise sanitaire et l'effondrement du trafic aérien ont clairement affecté le taux d'insertion des élèves entre 2020 et 2021. La reprise de l'activité économique, du transport aérien et en particulier du secteur de la construction aéronautique s'est traduite par une forte amélioration de cet indicateur dès 2022. Cette évolution devrait se poursuivre sur 2023, avec un taux d'insertion qui devrait très sensiblement dépasser la cible du PAP 2023. De la même façon, la cible 2024 devrait à nouveau être atteinte ou dépassée.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
613

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action LFI 2023 PLF 2024	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Ressources humaines et management	1 282 000 727 1 341 130 265	14 737 281 17 009 840	0 0	370 000 0	0 0	1 297 108 008 1 358 140 105	137 000 341 800
02 – Logistique	0 0	32 573 964 43 700 231	0 0	34 405 485 40 089 485	145 000 145 000	67 124 449 83 934 716	339 088 230 000
03 – Affaires financières	0 0	0 0	21 748 831 23 975 163	0 0	0 0	21 748 831 23 975 163	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	94 820 000 97 470 000	0 0	3 000 000 3 000 000	0 0	97 820 000 100 470 000	0 0
Totaux	1 282 000 727 1 341 130 265	142 131 245 158 180 071	21 748 831 23 975 163	37 775 485 43 089 485	145 000 145 000	1 483 801 288 1 566 519 984	476 088 571 800

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action LFI 2023 PLF 2024	Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 4 Charges de la dette de l'État	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Ressources humaines et management	1 282 000 727 1 341 130 265	14 737 281 18 390 000	0 0	370 000 0	0 0	1 297 108 008 1 359 520 265	137 000 341 800
02 – Logistique	0 0	32 573 964 36 577 242	0 0	34 405 485 39 089 486	145 000 145 000	67 124 449 75 811 728	339 088 230 000
03 – Affaires financières	0 0	0 0	21 748 831 23 975 163	0 0	0 0	21 748 831 23 975 163	0 0
04 – Formation aéronautique	0 0	94 820 000 97 470 000	0 0	3 000 000 3 000 000	0 0	97 820 000 100 470 000	0 0
Totaux	1 282 000 727 1 341 130 265	142 131 245 152 437 242	21 748 831 23 975 163	37 775 485 42 089 486	145 000 145 000	1 483 801 288 1 559 777 156	476 088 571 800

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

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
2 - Dépenses de personnel	1 282 000 727 1 341 130 265 1 374 157 907 1 404 488 894		1 282 000 727 1 341 130 265 1 374 157 907 1 404 488 894	
3 - Dépenses de fonctionnement	142 131 245 158 180 071 155 417 258 154 946 466	237 000 571 800	142 131 245 152 437 242 158 405 856 157 129 978	237 000 571 800
4 - Charges de la dette de l'État	21 748 831 23 975 163 30 483 294 30 070 881		21 748 831 23 975 163 30 483 294 30 070 881	
5 - Dépenses d'investissement	37 775 485 43 089 485 47 689 485 61 789 485	239 088	37 775 485 42 089 486 44 389 485 50 289 485	239 088
6 - Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000		145 000 145 000 145 000 145 000	
Totaux	1 483 801 288 1 566 519 984 1 607 892 944 1 651 440 726	476 088 571 800	1 483 801 288 1 559 777 156 1 607 581 542 1 642 124 238	476 088 571 800

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
2 – Dépenses de personnel	1 282 000 727 1 341 130 265		1 282 000 727 1 341 130 265	
21 – Rémunérations d'activité	888 579 402 935 840 091		888 579 402 935 840 091	
22 – Cotisations et contributions sociales	381 379 925 392 335 816		381 379 925 392 335 816	
23 – Prestations sociales et allocations diverses	12 041 400 12 954 358		12 041 400 12 954 358	
3 – Dépenses de fonctionnement	142 131 245 158 180 071	237 000 571 800	142 131 245 152 437 242	237 000 571 800
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	47 311 245	237 000	47 311 245	237 000

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
613

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024				
	60 710 071	571 800	54 967 242	571 800
32 – Subventions pour charges de service public	94 820 000 97 470 000		94 820 000 97 470 000	
4 – Charges de la dette de l'État	21 748 831 23 975 163		21 748 831 23 975 163	
41 – Intérêt de la dette financière négociable	21 748 831 23 975 163		21 748 831 23 975 163	
5 – Dépenses d'investissement	37 775 485 43 089 485	239 088	37 775 485 42 089 486	239 088
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	370 000		370 000	
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	34 405 485 40 089 485	239 088	34 405 485 39 089 486	239 088
53 – Subventions pour charges d'investissement	3 000 000 3 000 000		3 000 000 3 000 000	
6 – Dépenses d'intervention	145 000 145 000		145 000 145 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	145 000 145 000		145 000 145 000	
Totaux	1 483 801 288 1 566 519 984	476 088 571 800	1 483 801 288 1 559 777 156	476 088 571 800

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Justification au premier euro
613

EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

EMPLOIS RÉMUNÉRÉS PAR LE PROGRAMME

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Plafond autorisé pour 2023	Effet des mesures de périmètre pour 2024	Effet des mesures de transfert pour 2024	Effet des corrections techniques pour 2024	Impact des schémas d'emplois pour 2024	dont extension en année pleine des schémas d'emplois 2023 sur 2024	dont impact des schémas d'emplois 2024 sur 2024	Plafond demandé pour 2024
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = 6-1-2-3-4			(6)
1200 - Administratifs et cadres	2 756,00	0,00	0,00	+0,04	+4,96	-3,72	+8,68	2 761,00
1201 - Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	3 954,00	0,00	0,00	-0,25	+37,25	-1,33	+38,58	3 991,00
1202 - Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 097,00	0,00	0,00	+0,50	-7,50	+5,77	-13,27	3 090,00
1203 - Ouvriers et personnels navigants	614,00	0,00	0,00	+0,17	-17,17	-3,75	-13,42	597,00
Total	10 421,00	0,00	0,00	+0,46	+17,54	-3,03	+20,57	10 439,00

Le plafond d'emplois 2024 s'élève à 10 439 ETPT.

Il prend en compte :

- l'extension en année pleine du schéma d'emplois 2023 sur 2024 de -3 ETPT ;
- l'impact du schéma d'emplois de 2024 sur 2024 de 21 ETPT (dont 1,75 ETPT au titre de la réinternalisation des compétences numériques).

ÉVOLUTION DES EMPLOIS

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	dont départs en retraite	Mois moyen des sorties	Entrées prévues	dont primo recrutements	Mois moyen des entrées	Schéma d'emplois
Administratifs et cadres	104,00	62,00	6,80	107,00	50,00	6,00	+3,00
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	60,00	55,00	6,60	121,00	116,00	6,00	+61,00
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	118,00	106,00	6,40	105,00	101,00	7,10	-13,00
Ouvriers et personnels navigants	29,00	26,00	6,00	6,00	0,00	6,00	-23,00
Total	311,00	249,00		339,00	267,00		+28,00

EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

(en ETPT)

Service	LFI 2023	PLF 2024	dont mesures de transfert	dont mesures de périmètre	dont corrections techniques	Impact des schémas d'emplois pour 2024	dont extension en année pleine du schéma d'emplois 2023 sur 2024	dont impact du schéma d'emplois 2024 sur 2024
Administration centrale	10 421,00	10 439,00	0,00	0,00	0,46	+17,54	-3,03	+20,57
Total	10 421,00	10 439,00	0,00	0,00	0,46	+17,54	-3,03	+20,57

(en ETP)

Service	Schéma d'emplois	ETP au 31/12/2024
Administration centrale	+28,00	10 317,00
Total	+28,00	10 317,00

Le schéma d'emplois arbitré pour 2024 prévoit un solde d'entrées-sorties en fin d'année 2024 de +28 ETP, dont +3 ETP au titre de la réinternalisation des compétences numériques.

RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Action / Sous-action	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 439,00
02 – Logistique	0,00
03 – Affaires financières	0,00
04 – Formation aéronautique	0,00
Total	10 439,00

RECENSEMENT DU NOMBRE D'APPRENTIS

Nombre d'apprentis pour l'année scolaire 2023-2024	Dépenses de titre 2 Coût total chargé (en M€)	Dépenses hors titre 2 Coût total (en M€)
70,00	1,12	0,60

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR CATÉGORIE ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS

Catégorie	LFI 2023	PLF 2024
Rémunération d'activité	888 579 402	935 840 091
Cotisations et contributions sociales	381 379 925	392 335 816

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme n° Justification au premier euro
613

Catégorie	LFI 2023	PLF 2024
Contributions d'équilibre au CAS Pensions :	293 780 346	303 841 240
– Civils (y.c. ATI)	274 851 406	283 867 025
– Militaires		
– Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre au FSPOEIE)	18 928 940	19 974 215
– Autres (Cultes et subvention exceptionnelle au CAS Pensions)		
Cotisation employeur au FSPOEIE		
Autres cotisations	87 599 579	88 494 576
Prestations sociales et allocations diverses	12 041 400	12 954 358
Total en titre 2	1 282 000 727	1 341 130 265
Total en titre 2 hors CAS Pensions	988 220 381	1 037 289 025

FDC et ADP prévus en titre 2

Le montant prévisionnel du compte d'affectation spécial au titre des pensions (CAS Pensions) s'élève pour 2024 à 303,8 M€. Il est en augmentation de +10 M€ par rapport à la LFI 2023. Il comprend :

- le montant de cotisation employeur au titre du CAS de la pension civile et de l'allocation temporaire d'invalidité pour un montant de 283,9 M€, soit une hausse de +9 M€ par rapport à 2023. Si le taux applicable n'a pas progressé par rapport à 2023 (74,6 %), l'assiette s'élargit en 2024 en raison, notamment, du GVT indiciaire, du schéma d'emplois arbitré ainsi que des mesures issues du rendez-vous salarial de l'été 2023 ;
- la subvention d'équilibre au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État (FSPCEIE) pour un montant de 20 M€, en hausse de +1 M€ par rapport à 2023.

Le montant prévisionnel pour 2024 des versements au titre de l'allocation d'aide au retour à l'emploi (ARE) s'élève à 1,2 M€, pour une centaine de bénéficiaires environ.

ÉLÉMENTS SALARIAUX

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
Socle Exécution 2023 retraitée	989,92
Prévision Exécution 2023 hors CAS Pensions	991,32
Impact des mesures de transfert et de périmètre 2023–2024	0,00
Débasage de dépenses au profil atypique :	-1,41
– GIPA	-0,27
– Indemnisation des jours de CET	-0,53
– Mesures de restructurations	-0,60
– Autres	0,00
Impact du schéma d'emplois	1,94
EAP schéma d'emplois 2023	0,80
Schéma d'emplois 2024	1,14
Mesures catégorielles	32,60
Mesures générales	4,40
Rebasage de la GIPA	0,61
Variation du point de la fonction publique	3,79
Mesures bas salaires	0,00
GVT solde	5,33
GVT positif	21,08
GVT négatif	-15,75
Rebasage de dépenses au profil atypique – hors GIPA	3,30
Indemnisation des jours de CET	0,80

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
Mesures de restructurations	2,50
Autres	0,00
Autres variations des dépenses de personnel	-0,21
Prestations sociales et allocations diverses - catégorie 23	0,35
Autres	-0,56
Total	1 037,29

La prévision 2024 des dépenses de personnel hors CAS s'élève à **1 037,29 M€** à périmètre courant.

Ce montant prend en compte :

- **le socle d'exécution 2023 retraité** de 989,9 M€, fondé sur la prévision d'exécution 2023 hors CAS pensions (991,3 M€) et sur le débasage des dépenses au profil atypique (-1,4 M€). Ces dépenses « débasées » correspondent à :
 - des dépenses de GIPA au titre de l'année 2022 pour un montant de 0,27 M€ ;
 - des mesures de restructuration pour un montant de 0,6 M€ ;
 - l'indemnisation des jours CET pour un montant de 0,53 M €.
- **le schéma d'emplois 2024 arbitré à +28 ETP**, dont +3 ETP au titre de la réinternalisation des compétences numériques. L'impact budgétaire sur 2024 s'élève à 1,1 M€, auquel s'ajoute l'impact de l'extension en année pleine du schéma d'emplois 2023 sur 2024 pour 0,8 M€. Ainsi, en 2024, l'impact budgétaire des schémas d'emplois est de 1,9 M€.
- **une enveloppe de mesures catégorielles** à hauteur de 32,6 M€ ;
- **des mesures générales** à hauteur de 4,4 M€ :
 - 3,8 M€ au titre de l'extension en année pleine de la revalorisation de +1,5 % du point d'indice ;
 - 0,6 M€ au titre de l'indemnité dite de garantie individuelle de pouvoir d'achat (décret n° 2008-539 du 6 juin 2008) au bénéfice d'environ 800 agents.
- **le GVT solde** de 5,3 M€ comprenant :
 - un GVT négatif de -15,7 M€, correspondant à l'écart de rémunération entre les agents sortants et les agents entrants (effet noria). Rapporté à la masse salariale totale hors CAS Pensions, le GVT négatif représente 1,5 % ;
 - un GVT positif de 21 M€, soit 2 % de la masse salariale hors CAS Pensions, composé du GVT indiciaire et du GVT indemnitaire.
- **le rebasage de dépenses au profil atypique** pour 3,3 M€ correspondant à :
 - 2,5 M€ de mesures de restructuration qui viendront accompagner les mesures de transformation, notamment dans les services de la navigation aérienne ;
 - 0,8 M€ dédiés à l'indemnisation des jours de CET.
- **des « autres variations »** à hauteur -0,2 M€ correspondant notamment à des variations de prestations sociales, au débasage de la « prime pouvoir d'achat » décidée par le Gouvernement dans le cadre des mesures du rendez-vous salarial en juin 2023 ainsi que de l'extension en année pleine de la hausse de la prise en charge des frais de transport domicile-travail à hauteur de 75 %.

A l'instar des années précédentes, la DGAC versera 2,7 M€ de contribution employeur au fonds ATC.

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme 613	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

COÛTS ENTRÉE-SORTIE

Catégorie d'emplois	Coût moyen chargé HCAS			dont rémunérations d'activité		
	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie	Coût d'entrée	Coût global	Coût de sortie
Administratifs et cadres	56 889	75 365	67 672	48 322	66 806	59 188
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	37 510	109 821	116 740	33 237	102 421	107 731
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	30 027	79 157	85 576	26 090	72 336	77 656
Ouvriers et personnels navigants	41 426	64 779	62 843	30 114	52 941	50 403

Selon la méthode utilisée en programmation budgétaire, les coûts prévisionnels correspondent aux coûts réels constatés en année pleine (2022) par catégorie d'emplois.

La catégorie « Administratifs et cadres » est hétéroclite et comprend notamment les corps suivants : IPEF, IEEAC, attachés, assistants, adjoints, contractuels.

Les coûts moyens entrants observés en 2022 sont relativement stables par rapport à 2021.

Les coûts sortants ont augmenté pour l'ensemble des catégories. Ceci s'explique par une proportion plus importante de retraites dans les départs en 2022 par rapport à 2021, notamment dans le corps des ICNA.

Il est à noter que les coûts moyens 2022 reflètent également la revalorisation du point d'indice de +3,5 % intervenue en juillet 2022.

Enfin, les coûts de la catégorie « ICNA » tiennent compte de la réactivation du dispositif d'expérimentation dans l'organisation du travail des contrôleurs aériens dans plusieurs organismes de contrôle de la circulation aérienne.

MESURES CATÉGORIELLES

Catégorie ou intitulé de la mesure	ETP concernés	Catégories	Corps	Date d'entrée en vigueur de la mesure	Nombre de mois d'incidence sur 2024	Coût	Coût en année pleine
Mesures statutaires						32 603 773	32 603 773
Mesures indemnitaires	10 437	A, B, C	Tous	01-2024	12	32 603 773	32 603 773
Total						32 603 773	32 603 773

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
0	0	207 530 832	218 665 896	16 643 902

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
16 643 902	8 143 902 0	3 854 103	2 398 033	2 247 864
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
225 389 719 571 800	210 502 989 571 800	7 306 400	4 551 516	3 028 814
Totaux	219 218 691	11 160 503	6 949 549	5 276 678

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
93,41 %	3,23 %	2,01 %	1,34 %

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Justification au premier euro
613		

Justification par action**ACTION (86,7 %)****01 - Ressources humaines et management**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	1 341 130 265	17 009 840	1 358 140 105	341 800
Crédits de paiement	1 341 130 265	18 390 000	1 359 520 265	341 800

- **Dépenses de fonctionnement (31) : 17 009 840 € en AE et 18 390 000 € en CP (contre 14 737 281 € en AE=CP en 2023)**

Les crédits de fonctionnement de cette action financent particulièrement les politiques de formation (2 000 000 €), de management (1 409 840 €), d'action sociale (10 800 000 €), de communication (1 000 000 €), de gestion des ressources humaines (1 300 000 €) ainsi que des dépenses juridiques (500 000 €).

- **Explication de l'augmentation (+2 272 559 € en AE et +3 652 719 € en CP par rapport à 2023) :**

En 2024, une augmentation de l'enveloppe dédiée à l'action sociale (+1 M€) est nécessaire pour maintenir les prestations sociales à un niveau satisfaisant (restauration collective et logement social). Elle a également pour objectif de renforcer les dispositifs existants dans l'accompagnement des familles. De même, une augmentation de l'enveloppe dédiée à la formation et à la gestion des ressources humaines (+1,2 M€) est nécessaire pour la poursuite de la modernisation de la fonction financière et de la fonction ressources humaines engagée en 2022 à la DGAC.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de personnel	1 341 130 265	1 341 130 265
Rémunérations d'activité	935 840 091	935 840 091
Cotisations et contributions sociales	392 335 816	392 335 816
Prestations sociales et allocations diverses	12 954 358	12 954 358
Dépenses de fonctionnement	17 009 840	18 390 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	17 009 840	18 390 000
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Total	1 358 140 105	1 359 520 265

ACTION (5,4 %)**02 - Logistique**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	83 934 716	83 934 716	230 000
Crédits de paiement	0	75 811 728	75 811 728	230 000

L'action 02 « logistique » regroupe l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement du siège de la DGAC, des dix secrétariats interrégionaux (SIR), de la direction du numérique (DNUM) et du service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA). Cette action participe également à l'activité du service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) et des services ultramarins.

En 2024, cette action est programmée à hauteur de 83 934 716 € en AE et 75 811 728 € en CP (contre 67 124 449 € en AE et en CP en 2023), soit une augmentation de 16 810 267 € en AE et 8 747 279 € en CP par rapport à 2023. Cette augmentation tient compte du transfert sortant du service technique de l'aviation civile (STAC ; 614-01/UO 03B) vers le budget du SIR-Grand Paris (613-02/UO 50A) à hauteur de 980 160 € en AE=CP.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	43 700 231	36 577 242
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	43 700 231	36 577 242
Dépenses d'investissement	40 089 485	39 089 486
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	40 089 485	39 089 486
Dépenses d'intervention	145 000	145 000
Transferts aux autres collectivités	145 000	145 000
Total	83 934 716	75 811 728

1. Dépenses de fonctionnement (31) : 43 700 231 € en AE et 36 577 242 € en CP (contre 32 573 964 € en AE=CP en 2023)

Les dépenses de fonctionnement augmentent de 11 126 267 € en AE et 4 003 278 € en CP par rapport à 2023.

a. Administration centrale 20 868 964 € en AE=CP (contre 18 618 964 € en AE=CP en 2023)

Ces dépenses concernent le soutien logistique des services (services centraux de la DGAC, secrétariat général, SIR et SGTA). Il s'agit principalement de dépenses d'achats, de location, de maintenance des matériels et des bâtiments, du gardiennage, du nettoyage des locaux, d'assurance et de frais de déplacement. L'administration centrale finance également la modernisation de la fonction financière et de la fonction ressources humaines (MFS) ainsi que le guichet fiscal unique (SGTA).

Explication de l'augmentation T3 (+2 250 000 € en AE/CP) :

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Justification au premier euro
613		

L'augmentation des dépenses de fonctionnement de l'administration centrale est justifiée par la prise en compte des dépenses du support, afin de soutenir la nouvelle organisation de la modernisation des fonctions support et pallier notamment les départs à la retraite.

Il n'y a pas eu de mesure de périmètre entre les trois programmes de la mission, le P613 finançant l'intégralité de la modernisation des fonctions supports (MFS).

b. DNUM : 13 893 392 € en AE et 6 929 678 € en CP (contre 5 712 000 € en AE=CP en 2023)

La DNUM définit et met en œuvre la stratégie d'évolution et d'exploitation du système d'information de gestion et pilotage de l'aviation civile (dénommé le SI-GP). Elle supervise le pilotage de l'ensemble des projets visant au développement, à l'évolution et à l'exploitation des services fournis par le SI-GP, dans le respect des règles de sécurité des systèmes d'information et de développement durable.

Explication de l'augmentation T3 en 2024 (+8 181 392 € en AE et +1 217 678 € en CP) :

L'augmentation du budget de fonctionnement de la DNUM en 2024 intègre notamment la prise en charge sur le P613 du support informatique de proximité (divisions logistiques des SIR) via des prestations d'externalisation en raison du non-remplacement des ouvriers d'état (retraite, arrêt des recrutements et réorientation professionnelle).

c. SNIA : 5 040 000 € en AE=CP (conforme à 2023)

Le SNIA, service à compétence nationale de la DGAC implanté sur plus de 36 sites géographiques différents en métropole et quatre sites en outre-mer, a deux grandes missions : l'ingénierie spécialisée dans le domaine aéroportuaire et la gestion du patrimoine immobilier de la DGAC. En 2024, Les dépenses de fonctionnement restent équivalentes à celles de 2023.

d. Services ultra marins : 3 897 875 € en AE et 3 738 600 € en CP (3 203 000 € en AE=CP en 2023)

Les crédits de fonctionnement outre-mer se répartissent ainsi :

- Service d'aviation civile de Polynésie Française : 1 507 875 € en AE et 1 348 600 € en CP ;
- Direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie : 2 160 000 € en AE et 2 160 000 € en CP ;
- Service de l'aviation civile de Saint-Pierre et Miquelon : 230 000 € en AE=CP.

Explication de l'augmentation T3 (+694 875 € en AE et +535 600 € en CP) :

L'augmentation des crédits de fonctionnement des services d'outre-mer, portée principalement par le SEAC-PF (+507 875 € en AE et +348 600 € en CP), prend en compte notamment l'augmentation des frais de déplacement et plus particulièrement les missions du directeur du SEAC/PF qui occupe la fonction de vice-président de l'ANSP Région Asie/Pacifique (OACI) et de ses experts.

2. Dépenses d'investissement (52) : 40 089 485 € en AE et 39 089 486 € en CP (contre 34 405 485 € en 2023)

- **DNUM : 23 356 608 € en AE et 28 265 322 € en CP (contre 21 488 000 € en AE=CP en 2023)**

Explication de l'augmentation du T5-DNUM (+1 868 608 € en AE et +6 777 322 € en CP) :

Les projets d'investissement d'envergure portés par la DNUM, concernent notamment la sécurisation du *datacenter*, les évolutions règlementaires de l'écosystème air@ble et la migration SAP S/4 HANA du système d'information financier (SIF) de la DGAC.

- **SNIA : 16 732 877 € et 10 824 164 € en CP (contre 12 917 485 € en AE=CP en 2023)**

Explication de l'évolution du T5-SNIA (+3 815 392 € en AE et -2 093 321 € en CP) :

Le budget du SNIA, en augmentation par rapport à 2023, prend en compte principalement les travaux de relocalisation du SNIA et du SIR, la rénovation énergétique des façades de la BGTA de Marignane, de Mérignac et de Roissy. La baisse du budget en CP s'explique principalement par le fait que les travaux qui seront engagés dès 2024 nécessiteront des CP qui seront consommés à partir de 2025.

3. Dépenses d'intervention (64) : 145 000 € (145 000 € en 2023)

Les dépenses d'intervention portées par le cabinet du directeur général de l'Aviation civile restent stables en 2024.

ACTION (1,5 %)

03 - Affaires financières

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	23 975 163	23 975 163	0
Crédits de paiement	0	23 975 163	23 975 163	0

L'équilibre du BACEA a été fortement affecté par la crise sanitaire et ses conséquences. En effet, la chute du trafic aérien et les mesures de soutien aux compagnies aériennes ont eu un impact important sur les recettes du budget annexe contrôle et exploitation aérien. La hausse des crédits demandée s'explique donc par le recours à l'emprunt important consenti en 2020 et en 2021, la dette du BACEA passant de 667 M€ en 2019 à 2 710 M€ en 2022.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Charges de la dette de l'État	23 975 163	23 975 163
Intérêt de la dette financière négociable	23 975 163	23 975 163
Total	23 975 163	23 975 163

ACTION (6,4 %)

04 - Formation aéronautique

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	100 470 000	100 470 000	0
Crédits de paiement	0	100 470 000	100 470 000	0

Le budget annuel de l'ENAC avant crise (2019) dépassait 130 M€, dont 95 M€ de subvention (91 M€ de subvention pour charges de service public, 4 M€ pour les investissements).

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Justification au premier euro
613		

Les ressources propres, qui représentaient plus de 25 % du budget, se sont effondrées avec la crise (-40 % en 2020 par rapport à 2019). Le retour à un niveau d'activité d'avant la crise est prévu pour 2024-2025.

Les résultats budgétaires de 2022 et 2023 restent marqués par d'importants déficits (-4,9 M€ et -6,7 M€). Le retour à l'équilibre est prévu en 2024 avec la reprise d'un niveau d'activité et de ressources propres proche d'avant la crise.

La subvention versée à l'ENAC s'établira en 2024 à 100,5 M€ (97,5 M€ de subvention pour charges de service public, 3 M€ pour les investissements), soit une hausse de +2,7 M€ par rapport à 2023 afin de prendre en compte les mesures gouvernementales concernant l'augmentation de la rémunération des agents publics en 2023 et 2024 afin de soutenir leur pouvoir d'achats.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	97 470 000	97 470 000
Subventions pour charges de service public	97 470 000	97 470 000
Dépenses d'investissement	3 000 000	3 000 000
Subventions pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000
Total	100 470 000	100 470 000

Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile (P613)	97 820 000	97 820 000	100 470 000	100 470 000
Subventions pour charges de service public	94 820 000	94 820 000	97 470 000	97 470 000
Subventions pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Total	97 820 000	97 820 000	100 470 000	100 470 000
Total des subventions pour charges de service public	94 820 000	94 820 000	97 470 000	97 470 000
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2023				PLF 2024					
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile			791	140			791	140		
Total ETPT			791	140			791	140		

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Justification au premier euro
613		

SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ETAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2023	791
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2023	
Impact du schéma d'emplois 2024	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2024	791
Rappel du schéma d'emplois 2024 en ETP	

Opérateurs

Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2023 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2023 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2023 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile

Missions

Depuis le 1^{er} mai 2018, l'ENAC est un Établissement Public à Caractère Scientifique, Culturel et Professionnel (EPSCP) - Grand Établissement - sous tutelle du ministère de la Transition écologique. L'établissement est composé d'une direction à Toulouse (31) et de 8 centres de formation ou de maintenance à Biscarrosse (40), Muret (31), Carcassonne (11), Castelnaudary (11), Montpellier (34), Saint-Yan (71), Grenoble (38) et Melun (77).

Fondée en 1949, au début du développement de l'aviation commerciale de transport, l'ENAC couvre depuis son origine le domaine du véhicule aérien dans son environnement et les formations supérieures qui s'y rattachent : l'avion et ses systèmes (cellule, propulsion, équipements de bord, circuits divers, etc.), l'utilisation de l'avion (opérations aériennes, pilotage, navigation, etc.), la sécurité du transport aérien, la sûreté aéroportuaire, l'espace aérien et la navigation aérienne (organisation des réseaux de routes aériennes, espaces contrôlés, procédures de navigation aérienne, etc.), la conception et l'organisation des infrastructures au sol (aéroports, systèmes de radionavigation, radars, radio communication, etc.), l'environnement (bruit, pollution, etc.).

Les programmes de formation qui en découlent sont très variés dans leurs niveaux et leurs contenus et couvrent un large spectre de l'enseignement supérieur, certains recrutant au niveau du baccalauréat, d'autres jusqu'à Bac+5. L'ENAC offre ainsi une vingtaine de cycles de formation, allant des ingénieurs ENAC (environ 150 par an), des Master of Science (MSc), des Mastères Spécialisés (Transport aérien, Sécurité, Management aéroportuaire, etc.), des formations pilotes de ligne et techniciens supérieurs de l'aviation, en passant par les ingénieurs contrôleurs de la navigation aérienne ou les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne qui ont un grade de Master.

Cette diversité de formation fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi-totalité des métiers du transport aérien et qui accompagne l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. Enfin, en complément obligatoire à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC développe ses activités de recherche.

Après que la crise sanitaire a fortement affecté l'activité de l'ENAC, la reprise est forte depuis 2022 et l'activité 2024 devrait se rapprocher des niveaux pré COVID.

Gouvernance et pilotage stratégique

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2011-2025 a été signé en 2021 et s'oriente autour de 7 axes stratégiques :

Axe 1 : Être acteur de la transition écologique du transport aérien

Axe 2 : Conforter le haut niveau d'exigence, d'expertise et de qualité pour les formations et le recherche

Axe 3 : Conforter la place de l'ENAC au plan international

Soutien aux prestations de l'aviation civile

Programme	n°	Opérateurs
613		

Axe 4 : Améliorer le rayonnement et la visibilité de l'ENAC

Axe 5 : Améliorer le niveau de satisfaction des clients des formations

Axe 6 : Poursuivre sa politique d'ouverture vers la société et d'engagement

Axe 7 : Améliorer l'efficacité de l'ENAC

Il est le pivot de la définition de la stratégie post-Covid avec les deux enjeux majeurs que sont, d'une part, la numérisation des enseignements et plus généralement la digitalisation du fonctionnement de l'ENAC et, d'autre part, l'intégration dans les formations de nouveaux contenus pour s'adapter à la nouvelle donne du secteur aéronautique. En particulier, il faut former les professionnels de demain aux enjeux liés à la transition écologique et à la mise en place d'un transport aérien avec une empreinte environnementale moindre et d'une aviation « décarbonée ».

À ce titre l'ENAC a lancé depuis 2022 une étude visant au renouvellement complet de sa flotte avion. Cette étude est en cours de consolidation mais aura un impact financier majeur à compter de 2025/2026.

Perspectives 2024

Après 4 années fortement marquées par la crise COVID, l'activité de l'ENAC en 2024 devrait être marquée par un retour à un niveau de l'ensemble de ses activités, notamment sur ressources propres, proche d'avant la crise sanitaire.

L'entrée progressive de nouveaux cadets sur 2023 (Air France, China Southern, SCAA, ...) devrait aboutir à une augmentation significative des recettes sur 2024, ce qui combiné avec une augmentation de 2,6 M€ de la SCSP couvrant la majeure partie des impacts des mesures gouvernementales sur l'enveloppe de personnel, devrait permettre de se rapprocher de l'équilibre financier en 2024.

Participation de l'opérateur au plan de relance

L'ENAC a obtenu le financement d'un certain nombre de projets de rénovation énergétique de ses bâtiments dans le cadre du plan de relance, au titre duquel 6,3 M€ de financements fléchés ont été inscrits au budget initial pour 2023 de l'opérateur. Ainsi 11 M€ auront été dépensés à fin 2023 pour 17 opérations qui vont du changement des éclairages pour favoriser la baisse des consommations énergétiques à la rénovation complète d'un bâtiment.

L'ENAC a également obtenu des fonds dans le cadre des plans de résilience 1 et 2 à hauteur de 1,2 M€ et 2,2 M€ dont l'achèvement complet est prévu en 2024.

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P613 Soutien aux prestations de l'aviation civile	97 820	97 820	100 470	100 470
Subvention pour charges de service public	94 820	94 820	97 470	97 470
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	3 000	3 000	3 000	3 000
Total	97 820	97 820	100 470	100 470

En 2024, la subvention versée à l'ENAC s'établira à 100,47 M€.

La subvention pour charge de services public (SCSP) de 97,5 M€ est en progression de +2,6 M€ par rapport à 2023 afin de prendre en compte la revalorisation du point d'indice et plus généralement les différentes mesures salariales décidée par le Gouvernement dans le cadre de la Conférence salariale.

L'ENAC reçoit par ailleurs une subvention pour charge d'investissement (titre 5) pour un montant stabilisé à 3 M€ et a inscrit à son budget initial 6,3 M€ de financements fléchés en provenance du plan de relance et à destination de projets de rénovation énergétique.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :	931	931
– sous plafond	791	791
– hors plafond	140	140
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Le plafond d'emplois s'établit à 791 ETPT dans le PLF pour 2024, compte-tenu d'un schéma d'emplois de 0 ETP.

Le nombre d'emplois inscrits hors plafond est mentionné à titre indicatif. Il devra être validé par le Conseil d'Administration de l'établissement, sur la base de nouveaux contrats, en particulier dans le secteur de la recherche, qui garantissent un financement de ces nouveaux ETPT par des contributeurs extérieurs (notamment la Commission européenne).