



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

**PROGRAMME 613**

**Soutien aux prestations de l'aviation civile**



PROGRAMME 613

# **Soutien aux prestations de l'aviation civile**

---

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

# 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, des finances, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Il porte ainsi les actions transversales liées aux moyens et ressources supports mis à disposition des services et des agents de la DGAC.

Les crédits du programme 613 progressent de +4,9 % entre la LFI pour 2024 et le PLF 2025 sous l'effet :

- de la conclusion d'un nouveau protocole social porteur de réformes structurelles pour la DGAC, de la hausse du taux de contribution au CAS pensions, et de recrutements en augmentation de contrôleurs aériens pour anticiper une vague massive de départs à la retraite dans les années à venir ;
- d'investissements régaliens générant des économies d'énergie : opérations immobilières bas carbone pour le compte de la gendarmerie des transports aériens (GTA) et renouvellement de la flotte d'avions de l'ENAC ;
- de la modernisation des infrastructures informatiques afin de prendre en compte la menace cyber.

Dans ce contexte, la priorité de l'année 2025 sera de poursuivre le désendettement dynamique initié en 2023.

## **1. Une trajectoire de désendettement dynamique**

La DGAC supporte la charge du remboursement de la dette contractée par le BACEA durant la crise sanitaire : remboursement du capital et charges financières associées. L'encours prévisionnel de dette devrait s'établir à hauteur de 1 870 M€ au 31 décembre 2025, pour une prévision de 2 162 M€ fin 2024 (inférieure au plafond de 2 350 M€ programmé en LFI pour 2024), soit un désendettement de 292 M€.

Le niveau de dette est en recul sous l'effet d'une reprise du trafic plus importante qu'initialement prévu, couplée 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.

## **2. Masse salariale et schéma d'emploi**

Le schéma d'emplois permettra d'assurer le recrutement d'ingénieurs du contrôle aérien (ICNA) qui seront qualifiés 5 ans plus tard et permettront de faire face à la vague massive de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie. 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 prévoit des crédits dédiés au financement de mesures catégorielles d'accompagnement du protocole social.

## **3. Ingénierie aéroportuaire**

En 2025, le Service national d'Ingénierie aéroportuaire (SNIA), en qualité d'opérateur immobilier, poursuivra la mise en œuvre de la stratégie immobilière de la DGAC. Cette stratégie présente plusieurs volets : contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050, 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 la

DGAC, et participer à la réduction de l'endettement du BACEA par la réduction de la facture immobilière. Ainsi, l'actualisation des scénarios de stratégie immobilière sur les 22 sites prioritaires de la DGAC, lancée à l'été 2023, sera poursuivie pour alimenter au second semestre 2025 le nouveau schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI2).

Le SNIA poursuivra en 2025 son engagement dans les transformations interministérielles, portées par la Direction de l'immobilier de l'État et la DGAFP, en particulier par la poursuite de son programme de nouveaux espaces de travail, levier important d'atteinte des cibles de réduction de surfaces tertiaires, une programmation pluriannuelle du déploiement du photovoltaïque et des projets de végétalisation, et son engagement en partenariat avec d'autres maîtres d'ouvrages publics au développement des filières du recyclage, du réemploi et de la construction hors site. Il poursuivra la transition numérique, au service de la transition énergétique, de la modernisation du service public et d'une gestion plus collaborative et efficiente notamment de l'exploitation maintenance du patrimoine immobilier, source importante de gains

En 2025, le SNIA s'engagera dans des opérations structurantes qui permettront des économies d'énergie et de limiter des dépenses de fonctionnement récurrentes (prises à bail, entretien des logements). De plus, des réflexions seront menées en étroite concertation avec la GTA pour évaluer les évolutions de l'organisation du soutien apporté par la DGAC, en particulier en matière de gestion du parc de logement, y compris le recours à certaines externalisations de missions lorsque cela sera nécessaire et pertinent. Le SNIA mettra en œuvre en 2025 les premières étapes concrètes de son programme pluriannuel de construction d'un parc bas carbone de logements : notification des marchés d'une opération en construction hors site d'un collectif de logements GTA à Lyon et finalisation du montage et validation du programme de l'opération Cité de l'Air à Athis-Mons.

Enfin, le SNIA, doté d'un pôle achat immobilier, recherchera des gains de performance selon trois priorités : d'abord en termes de sécurité juridique des achats ; ensuite en termes de simplification et de massification des achats notamment via des accords-cadres nationaux ou régionaux ; enfin en termes d'utilisation de tout l'éventail de la boîte à outil contractuelle en déployant une stratégie adaptée à chaque opération, validée dans des cas d'affaires. Les premiers accords-cadres seront disponibles au cours de l'année 2025.

#### **4. Systèmes d'information**

En 2025, 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.

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 afin de déployer le dispositif interministériel SPE lancé par la circulaire du premier ministre du 25 février 2020, se déclinant à travers 16 chantiers. La mission SPE 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 en 2023 notamment sur la mobilité durable, la compensation des déplacements en avion et le numérique responsable. L'année 2024 devrait confirmer les résultats obtenus en 2023.

Dans la nouvelle circulaire publiée en janvier 2024, une nouvelle méthode est proposée dans le dispositif SPE, au travers du Plan de Transformation Écologique (PTE) de l'État, reposant sur 15 mesures déclinées en 50 actions et réparties sur 5 axes environnementaux : mieux se déplacer, mieux produire et mieux consommer, mieux se nourrir, mieux gérer les bâtiments, mieux protéger et valoriser les écosystèmes.

En 2025, la mise en œuvre de la nouvelle circulaire sera poursuivie en appliquant les méthodes et moyens associés permettant d'enclencher un tournant écologique de l'administration en matière d'écoresponsabilité, en particulier en coordonnant les actions avec toutes les directions et services de la DGAC pour sensibiliser les personnels sur ces sujets.

## 6. ENAC

Alors que la crise sanitaire a particulièrement affecté l'ENAC, les années 2024 et 2025 devraient confirmer la forte reprise de 2023 sur l'ensemble de ses activités, grâce à la consolidation de l'activité du secteur aérien. En 2025, le niveau d'activité de l'ENAC devrait être proche du niveau pré-crise sanitaire en ce qui concerne les activités sur ressources propres, et surtout dépasser significativement les niveaux pré-crise en ce qui concerne la formation des personnels techniques de la DGAC, et plus particulièrement des contrôleurs aériens. 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.

### 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

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

#### 1 – Egalité entre les femmes et les hommes

### INDICATEUR

#### 1.1 – Taux de femmes admises aux concours ENAC

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de femmes intégrant une formation initiale	%	25	35	26	27	28	29

#### 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

L'indicateur est en croissance constante depuis 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. De nouvelles mesures ont été mises en œuvre par l'ENAC pour promouvoir les métiers de l'aviation civile auprès des établissements d'enseignement secondaire, dans des salons de recrutement et d'étudiants, ou via la mise en place de bourses à destination des femmes. Il est prévu que cette tendance à la hausse se poursuive dans les années à venir. En 2023, la cible a été largement dépassée, avec un taux de féminisation des recrutements historiquement haut. Ainsi, avant de revoir les cibles 2024 à 2027 prévues à ce stade en croissance progressive selon la pente observée les années précédentes, il convient de vérifier si cette évolution très positive en 2023 est conjoncturelle ou plus structurelle, en fonction notamment des résultats des concours 2024.

**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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Encours de dette au 31/12 de l'année considérée	Md€	2,70	2,39	2,35	1,87	1,61	1,44
Taux d'évolution de l'encours de dette	%	Non déterminé	-11,7	-9,62	-20,45	-13,79	-10,83

**Précisions méthodologiques**Source des données : DGACMode 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 2024 sera connu au début de l'année 2025.

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 en 2020 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 un encours de dette brute au 31 décembre 2023 s'élevant à 2 392 M€. Le retour à un niveau de trafic similaire à celui de 2019, associé 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.

**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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de recouvrement de la TAC	%	96,8	98,87	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

Au 31/12/2023, le taux de recouvrement s'établissait ainsi à 98,87 %, légèrement en deçà de la cible fixée à 99 %.

Par ailleurs, les incertitudes suivantes demeurent quant aux impacts financiers, sur les redevables de la TAC :

- du renchérissement des coûts de l'énergie (coût des carburants verts par exemple),
- d'un contexte international de plus en plus incertain.

Néanmoins, la cible est maintenue à un très haut niveau de 99 % de recouvrement des TAC 2025 à 2027.

## 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	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Coût unitaire de la formation d'un élève ingénieur ENAC	€/élève	Non connu	62 801	63 000	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 ne sont donc pas disponibles.



## JUSTIFICATION DES CIBLES

Le coût unitaire est un coût complet qui comprend les coûts directs de fonctionnement associés à la formation, les coûts directs de personnel (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

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

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

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 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		1 341 130 265 1 397 995 251	17 009 840 18 049 751	0 0	0 0	0 0	1 358 140 105 1 416 045 002	341 800 190 000
02 – Logistique		0 0	43 700 231 42 961 206	0 0	40 089 485 55 389 485	145 000 145 000	83 934 716 98 495 691	230 000 200 000
03 – Affaires financières		0 0	0 0	23 975 163 21 140 247	0 0	0 0	23 975 163 21 140 247	0 0
04 – Formation aéronautique		0 0	97 470 000 105 915 000	0 0	3 000 000 74 288 739	0 0	100 470 000 180 203 739	0 0
<b>Totaux</b>		<b>1 341 130 265 1 397 995 251</b>	<b>158 180 071 166 925 957</b>	<b>23 975 163 21 140 247</b>	<b>43 089 485 129 678 224</b>	<b>145 000 145 000</b>	<b>1 566 519 984 1 715 884 679</b>	<b>571 800 390 000</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	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		1 341 130 265 1 397 995 251	18 390 000 19 429 911	0 0	0 0	0 0	1 359 520 265 1 417 425 162	341 800 190 000
02 – Logistique		0 0	36 577 242 41 869 644	0 0	39 089 486 44 589 486	145 000 145 000	75 811 728 86 604 130	230 000 200 000
03 – Affaires financières		0 0	0 0	23 975 163 21 140 247	0 0	0 0	23 975 163 21 140 247	0 0
04 – Formation aéronautique		0 0	97 470 000 105 915 000	0 0	3 000 000 4 824 243	0 0	100 470 000 110 739 243	0 0
<b>Totaux</b>		<b>1 341 130 265 1 397 995 251</b>	<b>152 437 242 167 214 555</b>	<b>23 975 163 21 140 247</b>	<b>42 089 486 49 413 729</b>	<b>145 000 145 000</b>	<b>1 559 777 156 1 635 908 782</b>	<b>571 800 390 000</b>

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

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2024 PLF 2025 Prévision indicative 2026 Prévision indicative 2027				
2 - Dépenses de personnel	1 341 130 265 1 397 995 251 1 447 596 983 1 483 239 695		1 341 130 265 1 397 995 251 1 447 596 983 1 483 239 695	
3 - Dépenses de fonctionnement	158 180 071 166 925 957 167 886 165 168 715 067	571 800 390 000 390 000 390 000	152 437 242 167 214 555 170 469 677 171 174 144	571 800 390 000 390 000 390 000
4 - Charges de la dette de l'État	23 975 163 21 140 247 20 781 328 21 579 637		23 975 163 21 140 247 20 781 328 21 579 637	
5 - Dépenses d'investissement	43 089 485 129 678 224 83 689 485 55 889 485		42 089 486 49 413 729 60 950 782 65 820 646	
6 - Dépenses d'intervention	145 000 145 000 145 000 145 000		145 000 145 000 145 000 145 000	
<b>Totaux</b>	<b>1 566 519 984</b> <b>1 715 884 679</b> <b>1 720 098 961</b> <b>1 729 568 884</b>	<b>571 800</b> <b>390 000</b> <b>390 000</b> <b>390 000</b>	<b>1 559 777 156</b> <b>1 635 908 782</b> <b>1 699 943 770</b> <b>1 741 959 122</b>	<b>571 800</b> <b>390 000</b> <b>390 000</b> <b>390 000</b>

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

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2024 PLF 2025				
2 – Dépenses de personnel	1 341 130 265 1 397 995 251		1 341 130 265 1 397 995 251	
21 – Rémunérations d'activité	935 840 091 963 520 432		935 840 091 963 520 432	
22 – Cotisations et contributions sociales	392 335 816 420 252 682		392 335 816 420 252 682	
23 – Prestations sociales et allocations diverses	12 954 358 14 222 137		12 954 358 14 222 137	

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2024 PLF 2025			
3 – Dépenses de fonctionnement	158 180 071 166 925 957	571 800 390 000	152 437 242 167 214 555	571 800 390 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	60 710 071 61 010 957	571 800 390 000	54 967 242 61 299 555	571 800 390 000
32 – Subventions pour charges de service public	97 470 000 105 915 000		97 470 000 105 915 000	
4 – Charges de la dette de l'État	23 975 163 21 140 247		23 975 163 21 140 247	
41 – Intérêt de la dette financière négociable	23 975 163 21 140 247		23 975 163 21 140 247	
5 – Dépenses d'investissement	43 089 485 129 678 224		42 089 486 49 413 729	
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	40 089 485 55 389 485		39 089 486 44 589 486	
53 – Subventions pour charges d'investissement	3 000 000 74 288 739		3 000 000 4 824 243	
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	
<b>Totaux</b>	<b>1 566 519 984</b> <b>1 715 884 679</b>	<b>571 800</b> <b>390 000</b>	<b>1 559 777 156</b> <b>1 635 908 782</b>	<b>571 800</b> <b>390 000</b>

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Ressources humaines et management	1 397 995 251	18 049 751	1 416 045 002	1 397 995 251	19 429 911	1 417 425 162
02 – Logistique	0	98 495 691	98 495 691	0	86 604 130	86 604 130
03 – Affaires financières	0	21 140 247	21 140 247	0	21 140 247	21 140 247
04 – Formation aéronautique	0	180 203 739	180 203 739	0	110 739 243	110 739 243
<b>Total</b>	<b>1 397 995 251</b>	<b>317 889 428</b>	<b>1 715 884 679</b>	<b>1 397 995 251</b>	<b>237 913 531</b>	<b>1 635 908 782</b>

#### ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

#### TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants		+62 062		+62 062	+459 911	+459 911	<b>+521 973</b>	<b>+521 973</b>
Transfert de la gestion d'un agent OPA du MTECT vers la DGAC (SNIA)	217 ►	+62 062		+62 062			<b>+62 062</b>	<b>+62 062</b>
Mesures de simplification SIR	612 ►				+102 160	+102 160	<b>+102 160</b>	<b>+102 160</b>
Mesures de simplification SIR	614 ►				+357 751	+357 751	<b>+357 751</b>	<b>+357 751</b>
Transferts sortants		-174 120	-70 720	-244 840	-76 212	-76 212	<b>-321 052</b>	<b>-321 052</b>
Extension des compétences du conseil médical du pôle ministériel MTECT	► 217	-50 000	-19 000	-69 000			<b>-69 000</b>	<b>-69 000</b>
RIE DINUM	► 129				-76 212	-76 212	<b>-76 212</b>	<b>-76 212</b>
Contribution à l'agence nationale des données de voyage (ANDV)	► 176	-124 120	-51 720	-175 840			<b>-175 840</b>	<b>-175 840</b>

#### TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants		+1,00	
Transfert de la gestion d'un agent OPA du MTECT vers la DGAC (SNIA)	217 ►	+1,00	
Transferts sortants		-1,00	

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Extension des compétences du conseil médical du pôle ministériel MTECT	► 217	-1,00	

Le programme 613 fait l'objet de plusieurs transferts avec des programmes du budget général dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025 :

- -175 840 € en AE=CP de crédits de personnels (-124 120 € en HCAS et 51 720 € en CAS) sont transférés au programme 176 au titre de la contribution de la DGAC au fonctionnement de l'agence nationale sur les données de voyage (ANDV) ;
- -76 212 € en AE=CP de crédits HT2 au bénéfice du programme 129 au titre de la participation de la DGAC aux frais de fonctionnement du réseau interministériel de l'État (RIE) ;
- +1 ETP et 62 062 € HCAS en AE=CP de crédits de personnels sont transférés au P613 par le programme 217 au titre du transfert de la gestion vers la DGAC d'un agent jusque-là mis à disposition gratuitement par le MTECT ;
- -1 ETP et -69 000 € en AE=CP de crédits de personnels sont transférés au programme 217 au titre de la contribution de la DGAC à la suite de l'extension des compétences du conseil médical du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT).

Par ailleurs, poursuivant la mutualisation des fonctions support (MFS) et afin de rationaliser les opérations financières des secrétariats interrégionaux (SIR) créés en 2021, les programmes 612 et 614 transfèrent respectivement 102 160 € et 357 751 € en AE=CP au bénéfice du programme 613.

## EMPLOIS ET DÉPENSES DE PERSONNEL

### EMPLOIS RÉMUNÉRÉS PAR LE PROGRAMME

(en ETPT)

Catégorie d'emplois	Plafond autorisé pour 2024	Effet des mesures de périmètre pour 2025	Effet des mesures de transfert pour 2025	Effet des corrections techniques pour 2025	Impact des schémas d'emplois pour 2025	dont extension en année pleine des schémas d'emplois 2024 sur 2025	dont impact des schémas d'emplois 2025 sur 2025	Plafond demandé pour 2025
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = 6-1-2-3-4			(6)
1200 - Administratifs et cadres	2 761,00	0,00	0,00	-0,59	+9,59	-5,68	+15,27	2 770,00
1201 - Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	3 991,00	0,00	0,00	-0,05	+96,05	+22,42	+73,63	4 087,00
1202 - Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 090,00	0,00	0,00	-0,05	-3,95	+0,27	-4,22	3 086,00
1203 - Ouvriers et personnels navigants	597,00	0,00	0,00	+0,41	-15,41	-9,58	-5,83	582,00
<b>Total</b>	<b>10 439,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-0,28</b>	<b>+86,28</b>	<b>+7,43</b>	<b>+78,85</b>	<b>10 525,00</b>

Le plafond d'emplois 2025 s'élève à 10 525 ETPT.

Il prend en compte :

- L'extension en année pleine du schéma d'emplois 2024 sur 2025 pour +7 ETPT ;
- L'impact du schéma d'emplois de 2025 sur 2025 pour 79 ETPT ;
- Le transfert de +1 ETPT en provenance du programme 217 (transfert de la gestion d'un OPA en MAD gratuite dans les services de la DGAC depuis 2012) et le transfert de - 1 ETPT vers le programme 217 (extension des compétences du conseil médical ministériel du MTECT) qui se neutralisent.

## 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	124,00	89,00	6,80	136,00	54,00	6,00	+12,00
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	26,00	21,00	6,60	150,00	145,00	6,00	+124,00
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	123,00	110,00	6,40	129,00	125,00	7,10	+6,00
Ouvriers et personnels navigants	18,00	15,00	6,00	8,00	0,00	6,00	-10,00
<b>Total</b>	<b>291,00</b>	<b>235,00</b>		<b>423,00</b>	<b>324,00</b>		<b>+132,00</b>

## EFFECTIFS ET ACTIVITÉS DES SERVICES

### RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR SERVICE

(en ETPT)

Service	LFI 2024	PLF 2025	dont mesures de transfert	dont mesures de périmètre	dont corrections techniques	Impact des schémas d'emplois pour 2025	dont extension en année pleine du schéma d'emplois 2024 sur 2025	dont impact du schéma d'emplois 2025 sur 2025
Administration centrale	10 439,00	10 525,00	0,00	0,00	-0,28	+86,28	+7,43	+78,85
<b>Total</b>	<b>10 439,00</b>	<b>10 525,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-0,28</b>	<b>+86,28</b>	<b>+7,43</b>	<b>+78,85</b>

(en ETP)

Service	Schéma d'emplois	ETP au 31/12/2025
Administration centrale	+132,00	10 449,00
<b>Total</b>	<b>+132,00</b>	<b>10 449,00</b>

Le schéma d'emplois 2025 est de +132 ETP.

### RÉPARTITION DU PLAFOND D'EMPLOIS PAR ACTION

Action / Sous-action	ETPT
01 – Ressources humaines et management	10 525,00
02 – Logistique	0,00
03 – Affaires financières	0,00
04 – Formation aéronautique	0,00

Action / Sous-action	ETPT
<b>Total</b>	<b>10 525,00</b>

## RECENSEMENT DU NOMBRE D'APPRENTIS

Nombre d'apprentis pour l'année scolaire 2024-2025	Dépenses de titre 2 Coût total chargé (en M€)	Dépenses hors titre 2 Coût total (en M€)
80,00	1,40	1,00

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR CATÉGORIE ET CONTRIBUTIONS EMPLOYEURS

Catégorie	LFI 2024	PLF 2025
<b>Rémunération d'activité</b>	<b>935 840 091</b>	<b>963 520 432</b>
<b>Cotisations et contributions sociales</b>	<b>392 335 816</b>	<b>420 252 682</b>
Contributions d'équilibre au CAS Pensions :	303 841 240	327 644 443
– Civils (y.c. ATI)	283 867 025	306 953 851
– Militaires		
– Ouvriers de l'État (subvention d'équilibre au FSPOEIE)	19 974 215	20 690 592
– Autres (Cultes et subvention exceptionnelle au CAS Pensions)		
Cotisation employeur au FSPOEIE		
Autres cotisations	88 494 576	92 608 239
<b>Prestations sociales et allocations diverses</b>	<b>12 954 358</b>	<b>14 222 137</b>
<b>Total en titre 2</b>	<b>1 341 130 265</b>	<b>1 397 995 251</b>
<b>Total en titre 2 hors CAS Pensions</b>	<b>1 037 289 025</b>	<b>1 070 350 808</b>
<i>FDC et ADP prévus en titre 2</i>		

Le montant prévisionnel de la contribution au compte d'affectation spécial au titre des pensions (CAS pensions) est en augmentation de +23 M€ par rapport à la LFI 2024 et s'établit à 327,7 M€. Cette augmentation est liée à la hausse du taux de cotisation au CAS Pensions de +4 points, passant ainsi de 74,6 % à 78,4 %.

Par ailleurs, la subvention d'équilibre au FSPCEIE est en hausse de +0,7 M et s'établira ainsi à 20,7 M€.

La ligne « Prestations sociales et allocations diverses » intègre une prévision de dépenses de 1,20 M€ au titre du versement de l'allocation d'aides au retour à l'emploi pour plus d'une centaine de bénéficiaires.

## ÉLÉMENTS SALARIAUX

(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
<b>Socle Exécution 2024 retraitée</b>	<b>1 019,90</b>
Prévision Exécution 2024 hors CAS Pensions	1 028,73
Impact des mesures de transfert et de périmètre 2024–2025	0,62
Débasage de dépenses au profil atypique :	-9,45



(en millions d'euros)

Principaux facteurs d'évolution de la masse salariale hors CAS Pensions	
– GIPA	-1,36
– Indemnisation des jours de CET	-1,20
– Mesures de restructurations	-2,50
– Autres	-4,39
<b>Impact du schéma d'emplois</b>	<b>3,85</b>
EAP schéma d'emplois 2024	0,20
Schéma d'emplois 2025	3,65
<b>Mesures catégorielles</b>	<b>33,95</b>
<b>Mesures générales</b>	<b>0,00</b>
Rebasage de la GIPA	0,00
Variation du point de la fonction publique	0,00
Mesures bas salaires	0,00
<b>GVT solde</b>	<b>7,22</b>
GVT positif	21,71
GVT négatif	-14,50
<b>Rebasage de dépenses au profil atypique – hors GIPA</b>	<b>3,70</b>
Indemnisation des jours de CET	1,20
Mesures de restructurations	2,50
Autres	0,00
<b>Autres variations des dépenses de personnel</b>	<b>1,73</b>
Prestations sociales et allocations diverses - catégorie 23	0,95
Autres	0,78
<b>Total</b>	<b>1 070,35</b>

La prévision 2025 des dépenses de personnel hors CAS s'élève à **1 070,35 M€** à périmètre courant.

Ce montant prend en compte :

• **le socle d'exécution 2024 retraité** de 1 020,01 M€, fondé sur une prévision d'exécution, à date de septembre 2024, hors CAS pensions (1 028,73 M€) et sur le débasage des dépenses au profil atypique (-9,5 M€). Ces dépenses « débasées » correspondent à :

- des dépenses de GIPA au titre de l'année 2023 pour un montant de 1,36 M€ ;
- des mesures de restructuration pour un montant de 2,5 M€ ;
- l'indemnisation des jours CET pour un montant de 1,2 M€ ;
- d'autres dépenses au profil atypique, pour un montant de 4,4 M€, correspondant à des reports de charges de 2023 sur 2024.

• **le schéma d'emplois 2025 est de +132 ETP**. L'impact budgétaire sur 2025 s'élève à 3,6 M€, auquel s'ajoute l'impact de l'extension en année pleine du schéma d'emplois 2024 sur 2025 pour 0,2 M€. Ainsi, en 2025, l'impact budgétaire des schémas d'emplois est de 3,9 M€.

• **une enveloppe de mesures catégorielles** à hauteur de 33,95 M€ ;

• **le GVT solde** de 7,2 M€ comprenant :

- un GVT négatif de -14,5 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 1,4 % ;
- un GVT positif de 21,7 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 3,7 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 ;
- 1,2 M€ dédiés à l'indemnisation des jours de CET.

• **des « autres variations »** à hauteur 1,7 M€ correspondant notamment à des variations de prestations sociales (1 M€), à la mise en œuvre du nouveau référentiel de rémunération des métiers informatiques (0,5 M€) et à la variation de fongibilité technique (0,3 M€).

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

### 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	60 323	77 361	71 590	50 876	68 407	62 555
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	40 215	112 507	120 421	35 810	104 959	112 267
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	29 401	81 286	86 481	25 577	74 320	78 327
Ouvriers et personnels navigants	52 853	69 383	62 762	42 895	58 571	53 362

Selon la méthode utilisée en programmation budgétaire, les coûts prévisionnels correspondent aux coûts réels constatés en année pleine (2023) 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 2023 sont très légèrement supérieurs à ceux de 2022.

### 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 2025	Coût	Coût en année pleine
Mesures statutaires						1 000 000	1 000 000
Mesures catégorielles statutaires	10 449	A - B - C	Tous	01-2025	12	1 000 000	1 000 000
Mesures indemnitaires						32 947 565	32 947 565
Mesures catégorielles indemnitaires	10 449	A - B - C	Tous	01-2025	12	32 947 565	32 947 565
<b>Total</b>						<b>33 947 565</b>	<b>33 947 565</b>

## Dépenses pluriannuelles

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

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

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
39 057 632	0	226 467 064	213 951 813	34 855 917

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
34 855 917	11 000 001 0	10 016 861	7 554 108	6 284 947
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
317 889 428 390 000	226 913 530 390 000	44 046 790	30 760 020	16 169 088
<b>Totaux</b>	<b>238 303 531</b>	<b>54 063 651</b>	<b>38 314 128</b>	<b>22 454 035</b>

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

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
71,42 %	13,84 %	9,66 %	5,08 %

*Justification par action***ACTION (82,5 %)****01 - Ressources humaines et management**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>18 049 751</b>	<b>19 429 911</b>	<b>190 000</b>	<b>190 000</b>
Dépenses de fonctionnement	18 049 751	19 429 911	190 000	190 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 049 751	19 429 911	190 000	190 000
<b>Titre 2 (dépenses de personnel)</b>	<b>1 397 995 251</b>	<b>1 397 995 251</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de personnel	1 397 995 251	1 397 995 251	0	0
Rémunérations d'activité	963 520 432	963 520 432	0	0
Cotisations et contributions sociales	420 252 682	420 252 682	0	0
Prestations sociales et allocations diverses	14 222 137	14 222 137	0	0
<b>Total</b>	<b>1 416 045 002</b>	<b>1 417 425 162</b>	<b>190 000</b>	<b>190 000</b>

- **Dépenses de fonctionnement (31) : 18 M € en AE et 19,4 M€ en CP (contre 17 M€ en AE et 18,4 M€ en CP en 2024) soit une augmentation de 1 M€ en AE/CP par rapport à 2024.**

Les crédits de fonctionnement de cette action financent particulièrement les politiques de formation (2 430 000 €), de management (1 409 840 €), d'action sociale (10 800 000 €), de communication (1 000 000 €), de gestion des ressources humaines (1 300 000 €), de dépenses juridiques (500 000 €). Ces politiques se poursuivront en 2025. L'augmentation prévue en 2025 tient notamment compte des mesures de transferts entrants (383 699 €).

**ACTION (5,7 %)****02 - Logistique**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>98 495 691</b>	<b>86 604 130</b>	<b>200 000</b>	<b>200 000</b>
Dépenses de fonctionnement	42 961 206	41 869 644	200 000	200 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	42 961 206	41 869 644	200 000	200 000
Dépenses d'investissement	55 389 485	44 589 486	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	55 389 485	44 589 486	0	0
Dépenses d'intervention	145 000	145 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	145 000	145 000	0	0
<b>Total</b>	<b>98 495 691</b>	<b>86 604 130</b>	<b>200 000</b>	<b>200 000</b>

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 2025, cette action est programmée à hauteur de 98 495 691 € en AE et 86 604 130 € en CP soit une augmentation de 14 415 975 € en AE et 10 647 402 € en CP par rapport à 2024. Cette augmentation s'explique principalement par de nombreux investissements immobiliers et informatiques portés respectivement par le SNIA et la DNUM.

### **1. Dépenses de fonctionnement (31) : 43 M€ en AE et 42 M€ en CP**

#### **a. Administration centrale et Secrétariats interrégionaux : 21 M€ en AE/CP**

Ces dépenses qui sont stables en 2025 concernent le soutien logistique des services (services centraux de la DGAC, secrétariat général, SIR et SGTA). Il s'agit principalement de dépenses de locations, de maintenance des matériels et des bâtiments, de gardiennage, de nettoyage des locaux, d'assurance et de frais de déplacement.

#### **b. DNUM : 13,1 M€ en AE et 12,2 M€ en CP**

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.

#### **c. SNIA : 5,1 M€ en AE/CP**

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. Les dépenses sont stables en 2025.

#### **d. Services ultra-marins : 3,9 M€ en AE et 3,7 M€ en CP**

Les crédits de fonctionnement outre-mer sont stables pour 2025 et 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/CP ;
- Service de l'aviation civile de Saint-pierre et Miquelon : 230 000 € en AE/CP.

### **2. Dépenses d'investissement (52) : 55,4 M€ en AE et 44,6 M€ en CP**

#### **a. DNUM : 32,6 M€ en AE et 31,3 M€ en CP**

Les projets d'investissement portés par la DNUM qui justifient une augmentation du budget par rapport à 2024 concernent notamment la poursuite de la sécurisation du datacenter, le système d'archivage électronique (VITAM), la migration SAP S/4 HANA du système d'information financier (SIF) de la DGAC et la mise en place d'une base de données de gestion des configurations (CMDB).

Parmi ces dépenses, certaines regroupent des dépenses comptablement imputées en dépenses de fonctionnement/T3 mais dont la finalité est liée aux dépenses d'investissement de la DNUM.

#### **b. SNIA : 22,7 M€ en AE et 13,3 M€ en CP**

Le budget du SNIA en augmentation par rapport à 2024 prend en compte principalement les travaux de construction de logements collectifs ou semi-collectifs bas carbone pour la gendarmerie du transport aérien (GTA).

### **3. Dépenses d'intervention (64) : 145 000 € en AE/CP**

Ces dépenses restent stables en 2025.

**ACTION (1,2 %)****03 – Affaires financières**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>21 140 247</b>	<b>21 140 247</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Charges de la dette de l'État	21 140 247	21 140 247	0	0
Intérêt de la dette financière négociable	21 140 247	21 140 247	0	0
<b>Total</b>	<b>21 140 247</b>	<b>21 140 247</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

La DGAC s'inscrit dans la poursuite de son objectif de désendettement et dans la maîtrise du niveau des charges financières qui passe par une optimisation de la politique d'emprunt et par un moindre recours au tirage d'emprunt.

**ACTION (10,5 %)****04 – Formation aéronautique**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>180 203 739</b>	<b>110 739 243</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	105 915 000	105 915 000	0	0
Subventions pour charges de service public	105 915 000	105 915 000	0	0
Dépenses d'investissement	74 288 739	4 824 243	0	0
Subventions pour charges d'investissement	74 288 739	4 824 243	0	0
<b>Total</b>	<b>180 203 739</b>	<b>110 739 243</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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). Les ressources propres, qui représentaient plus de 25 % du budget, se sont effondrées avec la crise (-40 % en 2020 par rapport à 2019).

L'année 2024 montre un retour à des activités sur ressources propres proches de celui d'avant la crise. Après deux années consécutives de fort déséquilibre financier (-4,9 M€ et -3,9 M€), l'année 2024 présente un résultat budgétaire déficitaire mais maîtrisé car s'expliquant par des reports en investissements non décaissés, et à l'application de la réserve de précaution sur la subvention pour charges de services public (SCSP).

**La subvention versée à l'ENAC s'établira en 2025 à 180,2 M€ en AE et 110,7 M€ en CP** (105,9 M€ de subvention pour charges de service public, 4,8 M€ pour les investissements), soit une hausse de +13,3 M€ par rapport à 2024.

La hausse significative du montant de la subvention en 2025 s'explique par trois raisons principales :

- Le renouvellement de 89 avions de la flotte de l'ENAC. Cette mesure est une opération d'investissement ponctuelle qui explique le décalage entre AE et CP sur l'action 4. Compte tenu de l'âge (une trentaine d'années en moyenne) et du nombre d'heures de vol des avions, le renouvellement de la flotte, qui aura été repoussé au maximum possible du fait notamment de la baisse d'activité des avions liée à la crise COVID, doit débuter en 2025. Ce renouvellement doit être étalé sur 5 ans maximum, afin de garantir une homogénéité de la flotte, indispensable à la qualité de l'instruction mais aussi à la maîtrise de ses coûts de maintenance. La totalité des AE de l'opération doit être engagée sur 2025, les CP n'étant toutefois décaissés que progressivement selon les livraisons d'avions ;
- L'augmentation du nombre de contrôleurs aériens formés par l'ENAC avec l'ajout d'un stage dit de « pré transition » (ou PT), constitué de 3 mois de simulations intensives au contrôle aérien. Durant ces 3 mois, le stagiaire suivra quasiment autant d'heures de simulations que durant ses deux années précédentes à l'ENAC, avec une complexité bien plus élevée, ce qui permettra de réduire la durée de sa qualification dans son centre opérationnel.
- L'application de mesures salariales, indiciaires et indemnitaires négociées dans le cadre du protocole social DGAC, et qui s'appliqueront directement aux personnels de l'ENAC appartenant aux mêmes corps ou catégories (PNT, OE, ...) que les agents de la DGAC.

## 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 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile (P613)</b>	<b>100 470 000</b>	<b>100 470 000</b>	<b>180 203 739</b>	<b>110 739 243</b>
Subvention pour charges de service public	97 470 000	97 470 000	105 915 000	105 915 000
Subvention pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000	74 288 739	4 824 243
<b>Total</b>	<b>100 470 000</b>	<b>100 470 000</b>	<b>180 203 739</b>	<b>110 739 243</b>
Total des subventions pour charges de service public	97 470 000	97 470 000	105 915 000	105 915 000
Total des subventions pour charges d'investissement	3 000 000	3 000 000	74 288 739	4 824 243

### 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 2024				PLF 2025			
	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
ENAC - Ecole nationale de l'aviation civile			791	140			796	140
<b>Total ETPT</b>			<b>791</b>	<b>140</b>			<b>796</b>	<b>140</b>

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

#### SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2024	791
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2024	
Impact du schéma d'emplois 2025	5
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2025</b>	<b>796</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2025 en ETP</b>	<b>5</b>



Le plafond d'emplois s'établit à 796 ETPT dans le PLF pour 2025 du fait d'un schéma d'emploi fixé à +5 afin d'accompagner la hausse du nombre de formations palliant les départs en retraite à venir des ingénieurs de la navigation aérienne (ICNA).

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).

# Opérateurs

## Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2024 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2024 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2024 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<sup>er</sup> 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 Masters 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 2025 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

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 ».

### Perspectives 2025

Après plusieurs années fortement marquées par la crise COVID, l'activité de l'ENAC en 2025 devrait être marquée par un retour à un niveau proche d'avant la crise sanitaire sur l'ensemble des activités sur ressources propres.

L'entrée progressive de nouveaux cadets en 2023 (Air France, China Southern, SACAA, ...) devrait aboutir à une augmentation significative des recettes sur 2024 et 2025, ce qui combiné avec une augmentation 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.

La formation des élèves fonctionnaires, notamment celle des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, est par ailleurs en forte croissance du fait des départs en retraite prévus et des besoins importants liés à l'augmentation du trafic aérien.

**Enfin, l'opération majeure qui va débiter en 2025 est le renouvellement de 89 avions de la flotte de l'ENAC. Compte tenu de l'âge (une trentaine d'années en moyenne) et du nombre d'heures de vol des avions, le renouvellement de la flotte, légèrement repoussé du fait notamment de la baisse d'activité des avions liée à la crise COVID, doit débiter en 2025. Ce renouvellement, doit être étalé sur 5 ans maximum, afin de garantir une homogénéité de la flotte, indispensable à la qualité de l'instruction mais aussi à la maîtrise de ses coûts de maintenance.**

### Participation de l'opérateur aux plans de relance et de résilience

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 2023 de l'opérateur.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P613 Soutien aux prestations de l'aviation civile	100 470	100 470	180 204	110 739
Subvention pour charges de service public	97 470	97 470	105 915	105 915
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	3 000	3 000	74 289	4 824
<b>Total</b>	<b>100 470</b>	<b>100 470</b>	<b>180 204</b>	<b>110 739</b>
Subvention pour charges de service public	97 470	97 470	105 915	105 915
Transferts	0	0	0	0

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	3 000	3 000	74 289	4 824

En 2025, les crédits pour l'ENAC s'établiront à 180,2 M€ en AE et 110,7 M€ en CP.

La subvention pour charges de services public (SCSP) de 105,9 M€ est en progression de +8,4 M€ par rapport à 2024 afin de prendre en compte l'impact des dispositions du protocole social DGAC, que ce soit en termes d'augmentation du nombre de fonctionnaires formés, notamment d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, ou de revalorisations salariales liées au protocole social.

La subvention pour charge d'investissement est quant à elle en forte augmentation afin de couvrir le renouvellement de la flotte avions sur la période 2025-2030. Ce renouvellement stratégique qui concerne 89 des 94 avions de l'ENAC doit participer à l'amélioration de la performance économique des formations au pilotage (-30 % visés sur les coûts d'exploitation), être adaptée sur le long terme, notamment en termes de performances environnementales (-40 % visés sur le bilan carbone), et répondre aux objectifs pédagogiques actuels tout en étant résiliente aux évolutions réglementaires à venir. La totalité des AE doit être disponible dès le lancement de l'opération en 2025, mais les CP ne seront décaissés que progressivement, selon les livraisons des nouveaux avions.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2024 (1)	PLF 2025
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>931</b>	<b>936</b>
– sous plafond	791	796
– hors plafond	140	140
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– 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 796 ETPT dans le PLF pour 2025 du fait d'un schéma d'emploi fixé à +5 ETP afin d'accompagner la hausse du nombre de formations.

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).

