



N° 276

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 octobre 2007.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU PLAN SUR LE  
PROJET DE **loi de finances pour 2008** (n° 189),

PAR M. Gilles CARREZ,  
Rapporteur Général,  
Député.

---

ANNEXE N° 18

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES**

**TRANSPORTS AÉRIENS ET MÉTÉOROLOGIE**

**CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS**

Rapporteur spécial : M. Charles DE COURSON

Député

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>SYNTHÈSE</b> .....	7
<b>INTRODUCTION</b> .....	9
<b>I.– LE BUDGET DES TRANSPORTS AÉRIENS ET DE LA MÉTÉOROLOGIE</b> .....	13
A.– L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2006 EST LA PREMIÈRE À ÊTRE PRÉSENTÉE DANS UN RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES .....	13
1.– Le programme <i>Transports aériens</i> .....	13
<i>a) Les crédits disponibles ont été bien supérieurs aux crédits ouverts en loi de finances                 initiale.</i> .....	13
<i>b) La consommation des crédits hors titre 2 a été assez faible.</i> .....	14
<i>c) La mesure de la performance demeure perfectible.</i> .....	14
2.– La mission <i>Contrôle et exploitation aériens</i> .....	15
<i>a) Les recettes du budget annexe ont été globalement inférieures aux prévisions.</i> .....	15
<i>b) Les dépenses ont été légèrement surestimées.</i> .....	16
<i>c) Le service rendu s'est amélioré, mais la productivité est demeurée insuffisante.</i> .....	17
3.– Le programme <i>Météorologie</i> .....	17
<i>a) Les crédits ont été intégralement consommés, après une annulation prévue par le contrat                 d'objectifs.</i> .....	17
<i>b) La performance du programme est contrastée.</i> .....	18
B.– L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2007 : BILAN AU 31 AOÛT 2007 .....	18
1.– Le programme <i>Transports aériens</i> .....	18
2.– La mission <i>Contrôle et exploitation aériens</i> .....	21
<i>a) Les recettes du budget annexe</i> .....	21
<i>b) Les dépenses du budget annexe</i> .....	21
3.– Le programme <i>Météorologie</i> .....	23
C.– LE PROJET DE BUDGET POUR 2008 .....	23
1.– Le programme <i>Transports aériens</i> .....	23
<i>a) L'architecture du programme peut être améliorée.</i> .....	23
<i>b) Deux mesures expliquent la forte diminution des crédits du programme Transports                 aériens.</i> .....	24

<i>c) Les crédits des cinq actions du programme évoluent de façon contrastée.</i> .....	25
2.– La mission <b>Contrôle et exploitation aériens</b> .....	29
<i>a) Les recettes prévisionnelles sont en hausse, faisant peser une charge plus lourde sur les acteurs du transport aérien.</i> .....	29
<i>b) La performance des quatre programmes du budget annexe demeure perfectible.</i> .....	32
3.– Le programme <b>Météorologie</b> .....	42
<i>a) Comme en 2007, la subvention pour charges de service public augmente au-delà de la norme de progression posée par le contrat d'objectifs 2005-2008.</i> .....	42
<i>b) Pour être plus performant, Météo France doit se réformer en profondeur.</i> .....	45
D.– LES ÉVOLUTIONS EN COURS À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE SONT ASSEZ TIMIDES. ....	48
1.– La réorganisation amorcée en 2005 appelle le développement de méthodes modernes de gestion des ressources humaines. ....	48
2.– Les compétences exercées par l'Agence européenne de sécurité aérienne sont source de légères économies pour la DGAC. ....	49
3.– Le bilan patrimonial de la DGAC est en cours d'élaboration. ....	49
<b>II.– SECTEUR ÉCONOMIQUE DYNAMIQUE, LE TRANSPORT AÉRIEN EST UN LEVIER PUISSANT D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, INSUFFISAMMENT UTILISÉ.</b> .....	51
A.– L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT AÉRIEN SE CARACTÉRISE PAR SON DYNAMISME, QUI PROFITE DANS NOTRE PAYS AU GROUPE AIR FRANCE-KLM. ....	51
1.– La croissance du trafic aérien se poursuit, en particulier à l'international. ....	51
<i>a) L'activité aérienne mondiale est dynamique.</i> .....	51
<i>b) L'activité française se maintient.</i> .....	52
<i>c) La situation des compagnies aériennes s'améliore.</i> .....	52
2.– Air France-KLM obtient de bons résultats, mais devra faire face aux enjeux de la mondialisation du trafic aérien et de la retraite de ses personnels. ....	53
<i>a) Air France-KLM poursuit sa croissance.</i> .....	53
<i>b) La mondialisation du trafic aérien lancera de nouveaux défis à Air France-KLM.</i> .....	55
<i>c) Une réforme de la caisse de retraite du personnel navigant est indispensable.</i> .....	56
B.– LE SECTEUR DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE CONNAÎT DES ÉVOLUTIONS ASSEZ CONTRASTÉES. ....	59
1.– EADS a réformé sa gouvernance mais souffre toujours des résultats d'Airbus. ....	59
<i>a) Le capital d'EADS devrait évoluer vers la formule de la golden share.</i> .....	59
<i>b) La gouvernance d'EADS a fait l'objet d'une réforme nécessaire.</i> .....	60
<i>c) Les résultats du groupe ont été affectés par les retards constatés chez Airbus.</i> .....	60
<i>d) Le plan Power 8 se déroule normalement.</i> .....	61
2.– Les activités civiles de Dassault Aviation sont portées par le dynamisme de l'aviation d'affaires. ....	61
3.– Les résultats de SAFRAN s'améliorent. ....	62

C.– LE TRANSPORT AÉRIEN S'ORGANISE SUR LE TERRITOIRE AUTOUR DE PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES DONT LA RÉFORME SE POURSUIT.....	63
1.– Aéroports de Paris, dont la santé financière est bonne, poursuit la diversification de ses activités.....	63
<i>a) Le dynamisme du trafic profite à la société Aéroports de Paris.</i> .....	63
<i>b) ADP tire également parti de redevances plus élevées qu'elles ne devraient l'être.</i> .....	65
<i>c) Le programme de développement des activités commerciales d'ADP devrait monter en charge en 2007-2008.</i> .....	67
2.– La réforme des aéroports régionaux n'a pas encore produit tous ses effets.....	68
<i>a) 2007 devait être l'année d'achèvement du processus de décentralisation des aéroports.</i> .....	68
<i>b) Les aéroports de province consolident leur position.</i> .....	69
<i>c) La mise en place des sociétés aéroportuaires dans les grands aéroports régionaux s'accélère.</i> .....	71
D.– LES NUISANCES QUE PEUT GÉNÉRER LE TRAFIC AÉRIEN DOIVENT ÊTRE LIMITÉES PAR DES MESURES APPROPRIÉES. ....	72
1.– Le dispositif de lutte contre les nuisances sonores pourrait être amélioré.....	72
<i>a) Les plans d'exposition au bruit permettent de maîtriser l'urbanisme autour des aéroports.</i> .....	73
<i>b) La mise en œuvre du mécanisme d'aide aux riverains rencontre des obstacles.</i> .....	73
<i>c) La pleine efficacité des restrictions d'exploitation appelle quelques précisions quant au rôle de l'ACNUSA.</i> .....	76
2.– Diverses actions relatives à la qualité de l'air autour des aéroports sont en cours ou envisagées. ....	78
3.– À la taxation du kérosène, il faut préférer l'échange de droits d'émission de dioxyde de carbone et le développement des biocarburants. ....	79
E.– LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT AÉRIEN À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POURRAIT ÊTRE OPTIMISÉE. ....	80
1.– La pression fiscale sur le transport aérien est trop forte. ....	80
<i>a) La taxe d'aéroport finance des dépenses de sûreté à l'efficacité douteuse.</i> .....	80
<i>b) La taxe de solidarité sur les billets d'avion risque de freiner le développement du transport aérien.</i> .....	85
2.– L'attitude de la France à l'égard des <i>low cost</i> empêche notre pays de tirer profit du développement de ces compagnies. ....	86
<i>a) Les low cost se sont développées très rapidement.</i> .....	86
<i>b) L'Union européenne est intervenue pour préciser les règles en matière d'aide au démarrage des compagnies.</i> .....	88
<i>c) L'attitude des autorités françaises freine le développement des low cost sur notre territoire.</i> .....	88
<i>d) Il n'existe pas de véritable compagnie low cost française.</i> .....	91
<i>e) Cette situation est d'autant plus dommageable que les compagnies régionales peinent à assurer la desserte de l'ensemble du territoire.</i> .....	92

<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	95
<i>Article 44 : Aménagement du régime de la taxe d'aéroport</i> .....	97
<b>AMENDEMENTS ADOPTÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	103
<b>ANNEXE : LISTE DES AUDITIONS RÉALISÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL</b> .....	105

L'article 49 de la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires. Avant même cette date, 100 % des réponses étaient parvenues à votre Rapporteur spécial, qui félicite la direction générale de l'aviation civile pour son exemplarité à l'égard du Parlement.

## SYNTHÈSE

L'État concourt au financement du secteur aérien *via* trois supports budgétaires.

Le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* progresse de 3,8 %, passant de 1 642 millions d'euros en 2007 à 1 704 millions d'euros en 2008. Les charges qui pèsent sur les compagnies s'alourdissent. En outre, l'architecture de ce budget complexe n'a pas été suffisamment clarifiée.

Les crédits du programme *Transports aériens* sont très réduits par rapport à 2007, passant de 170 à 80 millions d'euros (en crédits de paiement). Cela s'explique par deux mesures de structure : le transfert vers un autre programme de la quasi-totalité des crédits de personnel et une majoration de la taxe d'aéroport permettant de réduire la contribution du budget général aux dépenses de sûreté. Cette dernière mesure est proposée dans l'article 44 du présent projet de loi de finances.

D'un montant de 176 millions d'euros, la subvention pour charges de service public versée à Météo France depuis le programme *Météorologie* augmente plus que prévu, afin de faire face aux charges de pension. La stratégie de performance engagée par l'établissement public doit être encouragée et poursuivie.

Au-delà du commentaire du projet de budget pour 2008, votre Rapporteur spécial s'attachera à analyser les évolutions du secteur de l'aérien.

Le dynamisme du trafic ne se dément pas depuis 2004, en France comme dans le reste du monde ; en atteste la bonne santé des compagnies aériennes, et notamment d'Air France-KLM. Se pose cependant avec une urgence croissante la question de la réforme du régime de retraite complémentaire des personnels navigants. La situation de l'industrie aéronautique est quant à elle plus tourmentée. La réforme des aéroports se poursuit, avec notamment la diversification attendue des activités d'Aéroports de Paris et le développement des sociétés aéroportuaires.

Les préoccupations environnementales prennent une place croissante dans le secteur des transports aériens. Il faut toutefois veiller à proportionner les dispositifs de protection aux nuisances que peut générer le trafic aérien, le secteur étant déjà soumis à une pression fiscale trop forte.

Votre Rapporteur spécial renouvelle ses critiques à l'égard de stratégie défensive des autorités françaises vis-à-vis des compagnies *low cost*, stratégie qui limite la contribution potentiellement importante du transport aérien à un aménagement équilibré de notre territoire.



## INTRODUCTION

Le présent rapport spécial, relatif au budget des transports aériens et de la météorologie nationale, porte sur les crédits de la mission *Contrôle et exploitation aériens* et sur deux programmes de la mission *Écologie, développement et aménagement durables* (*Transports aériens* et *Météorologie*).

Les autres programmes de la mission font l'objet des rapports spéciaux de MM. Jacques Péliissard <sup>(1)</sup>, Alain Cacheux <sup>(2)</sup> et Hervé Mariton <sup>(3)</sup>.

L'État concourt par ailleurs au secteur des transports aériens *via* le programme *Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat* de la mission *Recherche et enseignement supérieur* (voir le rapport spécial de M. Alain Claeys, *Recherche dans les domaines du développement durable* – annexe n° 33). Le tableau suivant présente, à titre indicatif, les crédits demandés pour 2008 sur les actions de ce programme qui concernent le transport aérien.

### CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2008 SUR LES ACTIONS RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN DU PROGRAMME RECHERCHE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'HABITAT

(en euros)

	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile	292 698 000	257 159 000
Recherche et développement dans le domaine des transports	49 916 096	49 016 096

Source : projet annuel de performances

Enfin, une partie des crédits versés à Météo France est rattachée au programme *Recherche spatiale* de la même mission (voir le rapport spécial de M. Daniel Garrigue, *Recherche* – annexe n° 32). Les crédits demandés pour 2008 au titre de l'action *Développement des satellites de météorologie* de ce programme s'élèvent à 24,11 millions d'euros (en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement).

\*

\* \*

(1) Politique de l'environnement et prévention des risques ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, *document Assemblée nationale n° 276, annexe n° 16*.

(2) Énergie et matières premières, *document Assemblée nationale n° 276, annexe n° 17*.

(3) Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes ; Contrôle et sanction automatiques des infractions au code de la route, *document Assemblée nationale n° 276, annexe n° 19*.

Jusqu'en 2005, deux supports budgétaires servaient au financement des activités liées au transport aérien : le budget annexe de l'aviation civile (BAAC) et le compte d'affectation spéciale *Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien* (CAS-FIATA).

Cette architecture a été modifiée du fait de la conjonction de deux facteurs :

– les instances internationales compétentes pour l'aviation civile prônent la séparation fonctionnelle entre les activités régaliennes et les activités de prestation de service ;

– l'article 18 de la LOLF dispose que « *des budgets annexes peuvent retracer [...] les seules opérations des services de l'État non dotés de la personnalité morale résultant de leur activité de production de biens ou de prestation de services donnant lieu au paiement de redevances* ».

Depuis 2006, les crédits publics du transport aérien se répartissent donc entre le budget général (programme *Transports aériens*) et un budget annexe (mission *Contrôle et exploitation aériens*).

**Le programme *Transports aériens* a vocation à financer les activités régaliennes conduites sous la responsabilité de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), rattachée au ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD).**

Le programme comporte cinq actions.

L'action *Affaires techniques, prospective et soutien au programme* finance :

– les moyens de soutien au programme qui ne sauraient être rattachés au budget annexe en vertu de l'article 18 de la LOLF ;

– les dépenses de réglementation technique destinées notamment à assurer la sécurité des vols ;

– une partie de dépenses de sûreté<sup>(1)</sup>, en particulier le fonctionnement de la gendarmerie du transport aérien (GTA).

L'action *Régulation du transport aérien* concerne la réglementation clients, la négociation des droits de trafic, les études économiques, mais surtout le financement des lignes d'aménagement du territoire.

L'action *Régulation des aéroports* consiste notamment à s'assurer de la bonne exécution du service public aéroportuaire par les exploitants d'aéroports.

---

(1) La sécurité concerne les conditions techniques du vol, la sûreté désigne les actions de lutte contre les activités criminelles, principalement le terrorisme.

Pour ce faire, des dépenses d'infrastructures peuvent être nécessaires, notamment sur les plates-formes d'outre-mer. Cette action finance également une partie des dépenses de sûreté des aéroports modestes.

L'action *Enquêtes de sécurité aérienne* finance le fonctionnement et les travaux du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), qui joue un rôle d'expertise en matière d'accidents d'aviation civile.

L'action *ACNUSA* finance les dépenses de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, autorité administrative indépendante (AAI) créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999.

**La mission *Contrôle et exploitation aériens*, ayant pour support un budget annexe, doit être principalement financée par voie de redevances.**

**Quatre types de recettes financent le budget annexe :**

– les redevances de navigation aérienne, à savoir la redevance de route et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA). La redevance de route rémunère les services de contrôle en route. La RSTCA est perçue à l'arrivée et au départ des principaux aéroports, afin de financer les services afférents ;

– les redevances de surveillance et de certification, créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004, visent à faire financer par les opérateurs qui en bénéficient les services rendus par la DGAC en matière de surveillance et de contrôle technique ;

– une partie de la taxe de l'aviation civile (TAC), perçue sur les passagers et le fret à bord d'un vol commercial. Cette ressource fiscale permet de financer les dépenses non couvertes par le produit des redevances ;

– le recours à l'emprunt.

**Les dépenses de la mission *Contrôle et exploitation aériens* sont ventilées en quatre programmes.**

Le programme *Soutien aux prestations de l'aviation civile* regroupe les fonctions support de la mission. Il comporte désormais trois actions : *Ressources humaines et management* ; *Logistique* ; *Affaires financières*. Conformément à une recommandation du comité interministériel d'audit des programmes (CIAP), l'ancienne action *Affaires financières et logistiques* a en effet été scindée en deux actions distinctes.

Le programme *Navigation aérienne* regroupe les activités visant à gérer l'espace aérien, notamment durant les phases de vol et d'approche. Il se décline en six actions : *Management et gestion* (fonctions support), *Aéroports* (moyens des neuf services de la navigation aérienne, répartis sur le territoire), *Centres en route* (moyens des centres en route de la navigation aérienne), *Exploitation du contrôle*

*aérien outre-mer* (prise en compte des spécificités des services rendus outre-mer, qui ne sont que très partiellement rémunérés par les redevances), *Ingénierie technique de la navigation aérienne* (financement des équipements, recherche), et enfin *Formation* (définition de la politique globale de formation des personnels de la navigation aérienne).

Le programme *Surveillance et certification* a pour objet de permettre à la DGAC de s'assurer que les acteurs du secteur aérien respectent les règles applicables en matière de sécurité et de sûreté. Le programme compte deux actions : *Méthodes et organisation du contrôle, Contrôles opérationnels*.

Le programme *Formation aéronautique* retrace les activités de formation prises en charge par la DGAC via l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) et le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA). Deux actions composent le programme : *Formation aux métiers de l'aviation civile* et *Formation pratique au pilotage*. Les critiques du CIAP n'ont pas été suivies d'effets, le programme *Formation aéronautique* ne rassemblant toujours pas l'ensemble des crédits de formation de la mission, notamment du fait du maintien de l'action *Formation* du programme *Navigation aérienne*.

**Le programme *Météorologie* a pour seul opérateur l'établissement public administratif (EPA) Météo France**, créé en 1994 pour reprendre les missions antérieurement exercées en régie directe par l'État. Météo France reçoit via le programme *Météorologie* une subvention pour charges de service public correspondant aux fonctions régaliennes qui sont les siennes, à savoir contribuer à la sécurité des personnes et des biens. C'est d'ailleurs au titre de la contribution de Météo France à la sécurité de la navigation aérienne que les crédits qui lui sont versés figurent dans la mission *Transports*.

Le programme *Météorologie* se décline en deux actions : *Observation et prévision météorologiques* ; *Recherche dans le domaine météorologique*.

## I.- LE BUDGET DES TRANSPORTS AÉRIENS ET DE LA MÉTÉOROLOGIE

### A.- L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2006 EST LA PREMIÈRE À ÊTRE PRÉSENTÉE DANS UN RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCES.

En préambule, il faut signaler que les rapports annuels de performances (RAP) annexés au projet de loi de règlement de l'exercice 2006 comportaient un certain nombre d'erreurs matérielles. Mais surtout, certaines données chiffrées étaient livrées sans aucun commentaire, ce qui ne permet pas d'assurer une information convenable du Parlement. S'il est vrai que le RAP était en 2006 un exercice nouveau pour les services de la DGAC, votre Rapporteur spécial souhaite qu'une attention plus soutenue soit consacrée à l'élaboration des RAP 2007.

#### 1.- Le programme *Transports aériens*

*a) Les crédits disponibles ont été bien supérieurs aux crédits ouverts en loi de finances initiale.*

En loi de finances initiale (LFI) pour 2006, le programme *Transports aériens* a été doté de 146 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 165,7 millions d'euros en crédits de paiement (CP). Ce sont finalement 197,8 millions en AE et 176,3 millions en CP qui ont été ouverts. Le tableau suivant présente les différents mouvements de crédits intervenus au cours de l'exercice.

#### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DISPONIBLES POUR L'EXERCICE 2006

(en euros)

	AE	CP
Crédits ouverts en LFI (hors fonds de concours)	146 007 063	165 757 063
Fonds de concours	980 522	980 522
Décret d'ouverture pour dépenses accidentelles	28 804 026	-
Reports	9 761	15 109 761
Transferts	9 811	9 811
Annulations	- 785 257	- 792 573
Loi de finances rectificative	22 781 283	- 4 775 052
<b>Total des crédits ouverts</b>	<b>197 807 209</b>	<b>176 289 532</b>

Source : rapport annuel de performances

Les **fonds de concours** concernent d'une part diverses participations aux études et acquisitions foncières dans le cadre de projets d'extension d'aérodromes, d'autre part le concours du Fonds social européen au retour à l'emploi des pilotes du transport public demandeurs d'emploi (0,22 million d'euros).

Le **décret d'ouverture d'AE pour dépenses accidentelles**, en date du 14 novembre 2006, avait pour objet de transférer du budget annexe au budget général des AE ouvertes avant le 31 décembre 2005, et non consommées à cette date. Il s'agissait de permettre la réalisation d'investissements sur les plates-

formes aéroportuaires : capacité, sécurité, sûreté. La DGAC a indiqué à votre Rapporteur spécial que la technique du décret pour dépenses accidentelles était la seule à même de permettre ce transfert, l'article 18 de la LOLF interdisant tout mouvement de crédit entre un budget annexe et le budget général. Or, les investissements en question ont depuis 2006 vocation à être financés par le budget général, et non plus par le budget annexe.

En **loi de finances rectificative** (LFR), l'ouverture de 22,8 millions d'euros en AE correspond au basculement vers les systèmes informatiques ACCORD et NDL d'autorisations de programme non engagées fin 2005 ; il s'agit donc de la mise à jour juridique de crédits *de facto* disponibles pour 2006. Les 4,8 millions d'euros de CP annulés avaient fait l'objet d'une mise en réserve au titre de l'exercice 2006.

*b) La consommation des crédits hors titre 2 a été assez faible.*

Concernant les **dépenses de personnel**, 99 % des 54,4 millions d'euros ouverts en LFI ont été consommés. Pourtant, les équivalents temps plein travaillé (ETPT) utilisés ont été inférieurs de 57 unités au plafond autorisé. Cet apparent paradoxe s'explique par la conjonction de deux facteurs : d'une part, la DGAC reconnaît avoir affecté un nombre insuffisant d'emplois au programme *Transports aériens*, présenté pour la première fois en mode LOLF ; d'autre part, le nombre d'emplois outre-mer, mieux rémunérés, a été assez largement sous-estimé. À cela s'ajoute le fait que le décompte des ETPT par l'application India-ODE tend à sous-évaluer certains effectifs.

Concernant les **autres dépenses**, 102 millions d'euros de CP ont été consommés, pour 122 millions ouverts au total, soit un taux de consommation de 84 % seulement. En AE, 120 millions d'euros ont été consommés pour 143 millions ouverts au total. Ce niveau relativement faible de consommation des crédits s'explique notamment par le caractère tardif du décret d'ouverture d'AE pour dépenses accidentelles, pris le 14 novembre 2006. Les crédits afférents n'ont pas pu être consommés avant la fin de l'exercice.

*c) La mesure de la performance demeure perfectible.*

Votre Rapporteur spécial regrette que deux indicateurs, abandonnés pour la présentation du PAP 2007, n'aient pas été renseignés dans le RAP 2006. Il s'agit d'une part du ratio entre le nombre de passagers effectivement transportés sur les liaisons aériennes subventionnées <sup>(1)</sup> et le nombre de passagers prévus sur ces liaisons, d'autre part du taux de remplissage des liaisons aériennes subventionnées.

---

(1) La problématique de ces lignes d'aménagement du territoire sera évoquée plus longuement dans la deuxième partie du présent rapport spécial.

Le RAP a cependant le mérite de mettre en évidence certains dysfonctionnements à corriger. Ainsi, le **délai de traitement des réclamations des clients** du transport aérien a été de 57 jours en 2006, pour une cible de 25 jours. La DGAC explique ce mauvais résultat par l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations, et attend une amélioration grâce à l'embauche de deux agents supplémentaires. Un audit a néanmoins été engagé sur le sujet début 2007. La DGAC a informé votre Rapporteur spécial que le délai a été ramené à 40 jours, entre autres par la dématérialisation partielle des procédures, et par l'affectation de 4 ETPT au bureau chargé des réclamations.

## 2.– La mission *Contrôle et exploitation aériens*

*a) Les recettes du budget annexe ont été globalement inférieures aux prévisions.*

**Les recettes d'exploitation ont été inférieures de 6 % aux prévisions** (1 387 millions d'euros encaissés contre 1 471,7 millions prévus). Cet écart s'explique principalement par les moindres recettes de redevances pour services rendus.

Le produit des redevances de route s'est élevé à 975,3 millions d'euros, en retrait de 33 millions d'euros par rapport aux prévisions ; les recettes de RSTCA ont été inférieures de 20,6 millions d'euros aux prévisions qui atteignaient 241 millions. Ces redevances sont facturées par unité de services (UDS), celles-ci prenant en compte la masse des avions et non le trafic. Or, en 2006, l'évolution des UDS a été moins rapide que celle du trafic, principalement en raison d'un meilleur remplissage des avions.

Les recettes des redevances de surveillance et de certification ont été inférieures de plus de moitié aux prévisions : les évaluations prévoyaient 35 millions d'euros ; le bilan fait apparaître 19 millions de titres émis et 15 millions d'encaissements réels, en raison de la non-perception en 2006 des titres émis au dernier trimestre. La parution tardive des textes imposant la certification des aéroports a minoré les recettes de 5 millions d'euros. Quant aux textes imposant les contrôles de sûreté aérienne, ils n'ont pas été publiés, si bien que les redevances de sûreté aérienne <sup>(1)</sup> ont rapporté 1,1 million d'euros de moins que prévu. Enfin, s'agissant des redevances d'examens et de titres aéronautiques <sup>(2)</sup>, les recettes ont été inférieures de 2,2 millions d'euros aux prévisions, les tarifs ayant été très fortement diminués compte tenu des réactions hostiles des usagers et des exemptions décidées en conséquence après l'élaboration des prévisions.

---

(1) Exemple : redevance de sécurité et de sûreté des aérodromes, qui couvre la certification des aérodromes et l'approbation de leur programme de sûreté.

(2) Exemple : redevance d'examen, qui couvre l'organisation des examens en vue de la délivrance des titres de personnel de l'aviation civile.

**En revanche, la part des recettes de TAC affectée au budget annexe a dépassé de 5,6 millions d'euros les prévisions.** L'écart s'explique par la sous-estimation de la croissance du trafic aérien constatée en 2006 : le trafic s'est en effet accru de 4,89 %, soit de 2 points de plus que le taux de croissance retenu dans le cadre du projet de loi de finances pour 2006. Votre Rapporteur spécial déplore ces prévisions prudentes, qui pénalisent en définitive les usagers du transport aérien, puis que le taux de la taxe est supérieur aux besoins.

*b) Les dépenses ont été légèrement surestimées.*

Les **dépenses d'exploitation** <sup>(1)</sup> se sont élevées à 1 448,7 millions d'euros, alors que les dotations ouvertes en LFI, complétées par un report de 12,2 millions d'euros, s'élevaient à 1 483,9 millions d'euros.

Les dépenses de personnel ont été moins importantes qu'attendu : la consommation des crédits de titre 2 a été de 855,5 millions d'euros, soit 31,2 millions de moins que prévu en LFI. L'écart entre les crédits de personnel inscrits en loi de finances et les dépenses exécutées en 2006 peut se décomposer ainsi :

- 4,8 millions d'euros de mesures catégorielles ont été reportés sur 2007 ;
- les cotisations employeur pour les allocations familiales et pour le CAS *Pensions* ont été mal estimées (5 millions d'euros de surbudgétisation) ;
- le glissement vieillesse-technicité (GVT) a été surestimé de plus d'un point (9,5 millions d'euros de surbudgétisation) ;
- 1,5 million d'euros de recrutements ont été reportés à 2007 ;
- la rémunération des agents a été surévaluée de 10,4 millions d'euros.

Les **dépenses en capital** se sont élevées à 440,4 millions d'euros, pour une dotation de 447,7 millions en LFI, complétée par 13,3 millions de reports, soit au total 461 millions d'euros.

Cela s'explique en partie par la surestimation de la valeur des immobilisations d'Aéroports de Paris (ADP) rachetées par la DGAC : le coût de ce rachat <sup>(2)</sup> a en effet été inférieur de 38 millions d'euros à l'évaluation de la loi de finances pour 2006. En revanche, d'autres investissements de navigation aérienne ont dépassé les prévisions, en raison de l'avancement ou de l'arrivée à

---

(1) Rappelons que le tableau d'équilibre du budget annexe se découpe en deux sections : la section des opérations courantes, qui retrace l'exploitation, et la section des opérations en capital.

(2) Ce remboursement est lié au changement de statut d'ADP, à qui est transférée la propriété du domaine aéroportuaire à l'exception des biens nécessaires à l'exercice par l'État de ses missions de service public. Il s'agit des biens nécessaires à la navigation aérienne essentiellement. L'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports prévoit qu'une « convention passée avec l'État détermine les sommes restant dues à ADP en conséquences des investissements engagés par l'établissement public sur les biens repris par l'État et fixe les modalités de leur remboursement ».

échéance d'opérations lancées il y a une ou plusieurs années. Les investissements dans le contrôle aérien outre-mer ont ainsi fortement augmenté et dépassé les crédits ouverts.

*c) Le service rendu s'est amélioré, mais la productivité est demeurée insuffisante.*

**Les indicateurs de performance traduisent les efforts de la DGAC pour améliorer la qualité du service rendu.** Dans le programme *Navigation aérienne*, les résultats en matière de sécurité et d'efficacité des contrôles de sûreté sont satisfaisants. Le contrôle aérien a été à l'origine de 11,53 % des retards, pour une cible de 12 %. Toutefois, **un indicateur qui livrerait le nombre de retards dus au contrôle aérien (plutôt que la proportion) serait moins biaisé car indépendant du nombre total de retards.**

L'indicateur relatif aux nuisances sonores (nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy) est largement au-dessus des prévisions. Celles-ci pourront, à l'avenir, être plus ambitieuses.

En revanche, les indicateurs de productivité ne sont pas bons. Ainsi, l'écart entre le taux unitaire de route <sup>(1)</sup> français et le taux européen moyen se dégrade au détriment de la France. Plus généralement, les indicateurs d'efficience sont appelés à se détériorer sous l'effet de la hausse des coûts de personnel induite par un nouveau protocole social DGAC et par la hausse du taux de cotisation de retraite au CAS *Pensions* (surcoût annuel de l'ordre de 100 millions d'euros à horizon 2009). Jusqu'en 2010, la DGAC se fixe en conséquence comme objectif non plus une baisse des taux unitaires des redevances mais le maintien de leur progression à un niveau inférieur à celui de l'inflation.

### 3.– Le programme *Météorologie*

*a) Les crédits ont été intégralement consommés, après une annulation prévue par le contrat d'objectifs.*

Doté en LFI pour 2006 de 155,4 millions d'euros, le programme *Météorologie* a finalement disposé de 155,1 millions, 306 000 euros ayant été annulés par décret en date du 28 mars 2006. Cette annulation résulte de l'application du contrat d'objectifs 2005-2008 conclu entre l'État et Météo France. Une clause dite de retour sur recettes commerciales stipule que si lesdites recettes de Météo France dépassent le montant prévu au contrat, la subvention versée par l'État peut être réduite à hauteur de 40 % de l'excédent de recettes commerciales. En 2006, les recettes en question ont atteint 44,7 millions d'euros, contre une prévision de 43,8 millions.

---

(1) Taux par unité de service.

Ainsi régulés, les crédits du programme ont été consommés dans leur intégralité, constituant la subvention pour charges de service public versée par l'État à Météo France.

*b) La performance du programme est contrastée.*

Les indicateurs du programme *Météorologie*, qui concernent à la fois les activités de service public et les activités commerciales de Météo France, illustrent la compétence technique de l'établissement public dans son domaine d'activité, mais traduisent aussi ses difficultés à s'inscrire dans un contexte concurrentiel.

**Si la fiabilité des prévisions météorologiques est satisfaisante par rapport aux objectifs fixés, le résultat commercial 2006 est décevant** : loin d'augmenter de 2,3 % comme cela était prévu, les recettes commerciales ont reculé de 3,6 % par rapport à l'exercice 2005. Il convient cependant de rappeler que l'année 2005 avait vu les recettes commerciales évoluer de façon particulièrement favorable, en augmentation de 8,8 % par rapport à 2004.

Le RAP 2006 renseigne pour la première fois un indicateur de productivité, composé de deux indices : l'évolution du coût de la mission de service public d'une part, l'évolution des gains de productivité réalisés sur les produits et services de Météo France d'autre part. L'exercice 2006 marque un léger recul du coût de la mission de service public par rapport à 2005 (99,1 pour une base 100 en 2005). Les gains de productivité sur les produits et services sont très marginaux (100,2 pour une base 100 en 2005), mais Météo France précise que les données traitées seront à l'avenir plus fines, permettant une meilleure analyse.

## B.- L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2007 : BILAN AU 31 AOÛT 2007

### 1.- Le programme *Transports aériens*

Doté en 2007 de 189 millions d'euros en AE et 170 millions d'euros en CP, le programme *Transports aériens* a subi une **mise en réserve de précaution de 0,15 % des crédits de personnel et de 5 % des autres crédits (AE = CP)**.

**Fin août 2007, 41,4 % des CP avaient été consommés. Ce chiffre global masque des différences de rythme de consommation par action.**

Trois des cinq actions du programme connaissent des taux de consommation classiques : *Affaires techniques, prospective et soutien au programme* (56 %), *Enquête de sécurité aérienne* (48 %) et *ACNUSA* (54 %).

Les deux autres actions présentent un faible niveau de consommation des crédits, mais cela est en ligne avec les prévisions. L'action *Régulation du transport aérien* (23 % de CP consommés) concerne essentiellement le financement des lignes d'aménagement du territoire ; or, celui-ci repose sur des conventions signées en fin d'année, ce qui explique la consommation modérée des

CP au cours de la première moitié de l'année 2007. Le rythme très modéré de consommation des CP de l'action *Régulation des aéroports* (26 %) s'explique par des raisons similaires : les subventions aux exploitants d'aérodrome sont versées après un certain nombre de vérifications administratives et comptables, qui reportent au second semestre l'exécution des dépenses, tandis que les opérations d'investissement financées sur cette action sont soumises aux délais de passation des marchés publics.

Le tableau suivant dresse l'état de la consommation des crédits en 2007.

**CONSOMMATION PAR BUDGET OPÉRATIONNEL DE PROGRAMME ET PAR ACTION DES CRÉDITS AU 30 AOÛT 2007**

(en euros)

Libellé des actions	Action	Sous action	Montants LFI (1)		Réserves (2)		Reports 2006 sur 2007 (3)		Dotation totale (4) = (1+2+3)		AE consommées (Engagements juridiques)	CP consommés (Mandatelements)
			AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		
Affaires techniques, prospective et soutien au programme	01	01									27 487 104,43	26 730 779,67
	01	02									310 892,43	363 622,6
	01	03									9 836 390,19	10 384 447,84
	01		54 960 333	55 827 843	- 1 226 125	- 1 271 125		10 590 183	53 734 208	65 146 901	37 634 387,05	37 478 850,11
Régulation du transport aérien	02		46 608 153	27 921 672	- 1 948 452	- 3 323 012			44 659 701	24 598 660	16 269 059,81	7 986 139,91
Régulation des aéroports	03		73 691 836	72 434 465	- 2 475 004	- 101 445	243 519	4 743 519	71 460 351	77 076 539	44 242 099,95	20 186 184,74
Enquêtes de sécurité aérienne	04		12 777 277	12 773 619	- 177 322	- 177 322			12 599 955	12 596 297	7 583 513,31	6 084 280,65
ACNUSA	05		1 065 780	1 065 780	- 17 604	- 17 604		11 817	1 048 176	1 059 993	764 638,73	577 640,97
Total programme 225			189 103 379	170 023 379	- 5 844 507	- 4 890 508	243 519	15 345 519	183 502 391	180 478 390	106 493 698,85	72 313 096,38

Source : DGAC

## 2.- La mission *Contrôle et exploitation aériens*

### a) *Les recettes du budget annexe*

Les recettes tirées de la **redevance de route** et de la **RSTCA** pourraient être supérieures aux prévisions (respectivement 1 milliard d'euros et 245 millions d'euros) du fait d'un trafic plus dynamique que l'hypothèse de calcul retenue (+3 %).

Les recettes tirées des **redevances de surveillance et de certification** devraient en revanche être inférieures aux prévisions : 28,5 millions d'euros contre 38 millions d'euros. Si la situation s'est améliorée, les difficultés rencontrées en 2006 n'ont pas disparu ; en particulier, le mécontentement des usagers à l'égard de ces nouvelles redevances reste vif. Il a ainsi été décidé de renoncer au recouvrement de certaines redevances, tandis que la création des nouvelles a été suspendue dans l'attente de la décision du Conseil d'État, saisi par divers organismes et fédérations d'une requête tendant à l'annulation des redevances instituées.

Le budget annexe recevra en 2007 49,56 % de la **taxe de l'aviation civile** ; au 31 juillet 2007, 92,6 millions d'euros avaient déjà été encaissés.

L'**endettement** du budget annexe devrait s'accroître en 2007 de 103,6 millions d'euros, destinés à financer la reprise par la DGAC d'actifs d'ADP. L'endettement net devrait se monter à 878,4 millions d'euros fin 2007.

### b) *Les dépenses du budget annexe*

Le budget annexe voit les crédits de personnel, retracés au titre 2 de chacun de ses quatre programmes, rassemblés en un budget opérationnel de programme (BOP) unique et centralisé. La consommation des crédits de ce BOP est conforme aux prévisions, soit environ 50 % à mi-année.

Les programmes *Soutien aux prestations de l'aviation civile*, *Navigation aérienne* et *Surveillance et certification* se caractérisent habituellement par un rythme de consommation des CP plus lent en début d'année qu'en fin d'année.

Le tableau suivant dresse l'état de consommation des crédits en 2007.

**CONSOMMATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT PAR PROGRAMME, ACTION ET TITRE AU  
30 AOÛT 2007**

(en euros)

	<b>Programme Formation aéronautique</b>	<b>Programme Navigation aérienne</b>	<b>Programme Soutien aux prestations de l'aviation civile</b>	<b>Programme Surveillance et certification</b>	<b>Total mission</b>
Dotation LFI 2007	67 859 000	1 199 546 000	482 083 000	79 353 000	<b>1 828 841 000</b>
Reports 2006-2007	0	0	0	0	<b>0</b>
Fonds de concours (FdC)		5 486 802		2 258 986	<b>7 745 788</b>
<b>Dotation totale (1)</b>	<b>67 859 000</b>	<b>1 205 032 802</b>	<b>482 083 000</b>	<b>81 611 986</b>	<b>1 836 586 788</b>
<i>Dotation LFI Titre 2</i>	<i>46 838 000</i>	<i>722 957 000</i>	<i>97 265 000</i>	<i>66 208 000</i>	<i>933 268 000</i>
<i>Dotation autres titres (+FdC)</i>	<i>21 021 000</i>	<i>482 075 802</i>	<i>384 818 000</i>	<i>15 403 986</i>	<i>903 318 788</i>
<b>Mandatements par titre et action</b>					
<b>Titre 2</b>					
Action 1	7 619 155,83	10 793 460,57	40 729 444,40	5 298 339,50	<b>64 440 400,30</b>
Action 2	17 455 600,52	147 342 806,40	12 252 921,19	27 429 733,16	<b>204 481 061,27</b>
Action 3		152 116 004,78			<b>152 116 004,78</b>
Action 4		12 955 916,56			<b>12 955 916,56</b>
Action 5		22 766 240,54			<b>22 766 240,54</b>
Action 6		23 954 897,80			<b>23 954 897,80</b>
<b>Total titre II</b>	<b>25 074 756,35</b>	<b>369 929 326,65</b>	<b>52 982 365,59</b>	<b>32 728 072,66</b>	<b>480 714 521,25</b>
<b>Autres titres</b>					
Action 1	3 258 646,79	6 360 005	8 827 406,24	2 472 820	<b>20 918 878,03</b>
Action 2	8 811 095,44	52 243 494,21	87 392 192,82	5 579 521,69	<b>154 026 304,16</b>
Action 3		210 155 282,90			<b>210 155 282,90</b>
Action 4		9 323 301,40			<b>9 323 301,40</b>
Action 5		22 214 919,86			<b>22 214 919,86</b>
Action 6		14 774 262,57			<b>14 774 262,57</b>
<b>Total autres titres</b>	<b>12 069 742,23</b>	<b>315 071 265,94</b>	<b>96 219 599,06</b>	<b>8 052 341,69</b>	<b>431 412 948,92</b>
<b>Total du programme (2)</b>	<b>37 144 498,58</b>	<b>685 000 592,59</b>	<b>149 201 964,65</b>	<b>40 780 414,35</b>	<b>912 127 470,17</b>
<b>Crédits disponibles au 30/08/07 [ 3 = (1-2)]</b>	<b>30 714 501,42</b>	<b>520 032 209,41</b>	<b>332 881 035,35</b>	<b>40 831 571,65</b>	<b>924 459 317,83</b>

Source : DGAC

### 3.- Le programme *Météorologie*

En LFI pour 2007, Météo France a reçu une subvention pour charges de service public de 165,2 millions d'euros (AE = CP). Ce montant est supérieur à ce qu'il aurait dû être si avait été scrupuleusement respecté le contrat d'objectifs et de gestion 2005-2008 entre l'État et Météo France. Ce contrat prévoit une réduction de 0,3 % par an en euros constants de la subvention versée par l'État ; selon cette norme, la subvention en LFI pour 2007 devait s'élever à 157,7 millions. L'État a complété cette subvention en raison de l'augmentation de la cotisation au CAS *Pensions* ; le taux de cotisation des établissements publics à ce CAS est en effet passé de 33 % de la masse salariale en 2006 à 39,5 % en 2007. 100 % des crédits devraient être consommés fin 2007.

## C.- LE PROJET DE BUDGET POUR 2008

### 1.- Le programme *Transports aériens*

a) *L'architecture du programme peut être améliorée.*

- **Les dépenses de personnel de la gendarmerie du transport aérien devraient être rattachées au programme *Transports aériens*.**

Pour la troisième année consécutive, votre Rapporteur spécial plaide en faveur de ce rattachement. À l'heure actuelle, les crédits de personnel (environ 1 000 personnes) de la GTA sont inscrits au titre 2 du programme *Gendarmerie nationale* de la mission *Sécurité*, tandis que les dépenses de fonctionnement (8,4 millions d'euros) et d'investissement (8,1 millions d'euros) de la GTA figurent dans le programme *Transports aériens*.

Adopté sur proposition de votre Rapporteur spécial, puis de votre commission des Finances, l'article 158 de la LFI pour 2006 demandait au Gouvernement « *un rapport étudiant la possibilité de créer un programme qui regroupe les crédits de la gendarmerie du transport aérien au sein de la mission Transports* ».

Dans son rapport de septembre 2006 sur le programme *Transports aériens*, le comité interministériel d'audit des programmes (CIAP) avançait la même proposition que votre Rapporteur spécial.

Mais dans le rapport remis le 16 octobre 2006 aux commissions des Finances en application de l'article 158 de la LFI pour 2006, le Gouvernement maintenait sa position antérieure. Deux arguments principaux justifiaient ce *statu quo* : d'une part, l'imbrication entre les missions de sûreté aérienne et les missions de police générale assurées par la GTA empêcheraient son rattachement au seul programme *Transports aériens* ; d'autre part, ce rattachement pourrait limiter les possibilités de carrière des gendarmes du transport aérien. Cet argument semble

inopérant à votre Rapporteur spécial ; en effet, le rattachement des crédits de personnel de la GTA au programme *Transports aériens* ne remettrait nullement en cause leur gestion par le ministère de la Défense, et n'interdirait pas non plus que la gestion du personnel et de la paie reste du ressort du programme *Gendarmerie nationale*, grâce à la procédure de délégation de gestion instituée par le décret n° 2004-1085 du 14 octobre 2004.

- **Une action portant sur la sécurité et la sûreté devrait être créée.**

Le CIAP a formulé dans son rapport précité une recommandation en ce sens. À l'occasion de l'examen du PLF 2007, votre Rapporteur spécial s'était déclaré favorable à la création d'une telle action, la jugeant de nature à rendre plus lisible la politique de sécurité et de sûreté. La DGAC avait alors annoncé que la création de l'action serait envisagée pour le PLF 2008. Or, la structure du programme *Transports aériens* n'a pas évolué. **Votre Rapporteur spécial regrette ce *statu quo* et renouvelle son souhait de voir créée une action *Sécurité et sûreté*.**

*b) Deux mesures expliquent la forte diminution des crédits du programme Transports aériens.*

En LFI 2007, le programme *Transports aériens* a été doté de 170 millions d'euros en CP (189 millions d'euros en AE) ; les CP demandés pour 2008 s'élèvent à 80,3 millions d'euros seulement (98,1 millions d'euros en AE).

- **Le programme ne comporte quasiment plus de crédits de personnel.**

Les effectifs agissant dans les domaines des affaires techniques et prospectives du transport aérien, de la politique de sécurité et de sûreté, de la régulation du transport aérien, de la régulation des aéroports, du réseau des bases aériennes et des enquêtes de sécurité aérienne ont été transférés sur l'action 24 (*Personnels œuvrant pour les politiques du programme Transports aériens*) du programme *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*, créée à compter de 2008. Le nombre d'ETPT rattachés à cette action s'élève à 1 796 en 2008.

Pour 2008, le programme *Transports aériens* ne supporte plus que 10 ETP, correspondant aux personnels de l'ACNUSA. Le montant des dépenses de titre 2 du programme serait de 795 000 euros, contre 59,4 millions d'euros en 2007.

- **Le programme est affecté par une mesure de débudgétisation d'une trentaine de millions d'euros.**

Une fois pris en compte le transfert des dépenses de personnel vers le programme *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*, la dotation 2008 du programme *Transports aériens*

est donc inférieure d'environ 30 millions d'euros en CP à ce qu'elle était en 2007. Cette différence s'explique par la réduction des crédits de l'action *Régulation des aéroports*. Cette action finançait notamment les dépenses de sûreté non couvertes par la taxe d'aéroport. Or, l'article 44 rattaché au présent projet de loi de finances <sup>(1)</sup> propose une majoration de la taxe d'aéroport permettant de supprimer la subvention budgétaire versée jusqu'ici aux aéroports pour la couverture de leurs besoins en matière de sûreté<sup>(2)</sup>.

Votre Rapporteur spécial déplore que le projet annuel de performances du programme, dont les chiffres intègrent pourtant les effets de la modification proposée par l'article 44 du présent projet, soit totalement muet sur le sujet.

*c) Les crédits des cinq actions du programme évoluent de façon contrastée.*

Le tableau suivant présente la ventilation des crédits du programme en actions, en prenant pour base la structure 2008 (les crédits de personnels ont été retirés des chiffres 2007).

#### PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

(en millions d'euros)

N° de l'action	Intitulé de l'action	2007		2008	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Affaires techniques, prospective et soutien au programme	27 472 865	28 340 375	27 401 900	28 301 900
02	Régulation du transport aérien	40 939 523	22 253 042	26 990 000	20 080 000
03	Régulation des aéroports	57 148 272	55 890 901	38 162 274	26 952 274
04	Enquêtes de sécurité aérienne	3 778 727	3 775 069	4 420 000	3 800 000
05	Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)	1 065 780	1 065 780	1 185 000	1 185 000
<b>Totaux</b>		<b>130 405 167</b>		<b>98 159 174</b>	<b>80 319 174</b>

Source : projet annuel de performances

- **L'action *Affaires techniques, prospective et soutien au programme***

Cette action, dont les volumes de CP sont stables, recouvre trois types de dépenses :

– en matière de sécurité et de sûreté, elle finance essentiellement le soutien apporté par la DGAC à la GTA en matière d'infrastructures (16,5 millions d'euros en CP, au titre du fonctionnement et de l'investissement) ;

– les dépenses de soutien au programme ;

(1) Cf. pages 97 et suivantes.

(2) Le mécanisme sera présenté dans le détail plus bas.

– des dépenses plus stratégiques (soutien aux fédérations aéronautiques, études dans le domaine du transport aérien, frais de représentation pour les dossiers institutionnels et réglementaires, contribution aux organismes extérieurs que sont le Groupement pour la sécurité de l’aviation civile <sup>(1)</sup> et les *Joint aviation authorities* <sup>(2)</sup>).

**La cohérence interne de cette action est douteuse**, eu égard à la diversité des mesures concernées. Votre Rapporteur souhaite que cette action soit clarifiée lors de la présentation du PLF 2009, ce qui passe nécessairement par la création d’une action *Sécurité et sûreté*.

- **L’action *Régulation du transport aérien***

Cette action consiste à veiller à la mise en place d’un cadre favorable au développement du transport aérien : négociation des droits de trafic, préparation de la réglementation en matière de concurrence et de droit du client, études de marché.

L’action *Régulation du transport aérien* finance également les lignes d’aménagement du territoire, en octroyant dans le cadre d’une délégation de service public une subvention aux compagnies assurant ces liaisons dont l’exploitation est déficitaire. Il s’agit de l’essentiel des dépenses engagées depuis cette action (17,5 millions d’euros en CP et 24,8 millions d’euros en AE).

Si les CP sont en légère baisse par rapport aux crédits votés en 2007 (- 200 000 euros), les AE reculent plus nettement, les conventions à conclure en 2008 au titre des lignes d’aménagement du territoire étant moins importantes qu’en 2007. Votre Rapporteur spécial reviendra plus loin sur la question des lignes d’aménagement du territoire.

- **L’action *Régulation des aéroports***

Fortement réduite en volume de crédits en raison de la majoration de la taxe d’aéroport, cette action finance les dépenses engagées par la DGAC pour s’assurer de la bonne exécution du service public aéroportuaire par les exploitants, et notamment de la mise aux normes des infrastructures.

Les dépenses d’investissement et d’intervention sont en conséquence les plus importantes. Les premières, d’un montant de 14,8 millions d’euros en AE et 8,7 millions d’euros en CP, concernent les infrastructures aéroportuaires appartenant à l’État, exploitées en régie ou dont la gestion est déléguée. Les secondes (16,3 millions d’euros en AE et 11,1 en CP) recouvrent des subventions d’investissement accordées aux exploitants d’aérodrome, notamment outre-mer.

---

(1) Le GSAC est un groupement d’intérêt économique (GIE) auquel la DGAC confie des tâches de contrôle technique aéronautique.

(2) Organisme associé à la Conférence européenne de l’aviation civile, les JAA sont une structure de coopération en matière de réglementation aéronautique, oeuvrant en faveur de l’harmonisation des règles nationales.

- **L'action Enquêtes de sécurité aérienne**

Cette action finance le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), service à compétence nationale rattaché au ministre des Transports.

Les CP sont stables autour de 3,8 millions d'euros, tandis que les AE progressent de 600 000 euros.

Le BEA a considérablement progressé dans le délai de traitement des dossiers : 62 % des enquêtes sont désormais clôturées moins d'un an après la survenance de l'accident ou de l'incident, contre 28 % en 2005. La cible pour 2008 est de 68 % <sup>(1)</sup>.

- **L'action ACNUSA**

L'ACNUSA est affectée par un le transfert des crédits de personnel du programme *Transports aériens* vers le programme support *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables*. Les crédits de titre 2 de l'ACNUSA, qui seront désormais les seuls crédits de personnel du programme *Transports aériens*, ne pourront donc plus être abondés en cours d'exercice par redéploiement interne au programme. Le maintien des personnels de l'ACNUSA dans le programme *Transports aériens* s'explique par son statut d'indépendance.

Le problème du financement du chômage de l'ancien président est en voie de règlement. La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA prévoit dans son article 1er que son président est nommé par décret pris en conseil des ministres et qu'il exerce ses fonctions à plein temps. Il n'est pas révocable et la durée de son mandat, non renouvelable, est fixée à six ans. Sa rémunération est prévue par arrêté du 3 juillet 2000 modifié par un arrêté du 12 novembre 2004. Aucun autre texte, et en particulier aucun contrat, ne définit les relations entre l'ACNUSA et son président. Après avoir achevé son mandat en février 2006, le premier président de l'ACNUSA a sollicité du ministre des Transports une indemnité de départ et une allocation chômage. L'indemnité de départ lui a été refusée car non prévue par l'arrêté du 3 juillet 2000. En revanche, le ministre des Transports a considéré qu'il fallait faire application de l'article L. 351-12-1° du code du travail : la situation du président a donc été assimilée à la catégorie d'agent non titulaire de l'État, involontairement privé d'emploi. Dans ce cadre, l'ancien président, âgé de plus de 60 ans, a eu droit au versement d'indemnités chômage pendant deux années, avec dispense de recherche d'emploi. En 2006, l'ACNUSA lui a versé une somme de 13 300 euros imputée sur son titre 2. Ayant créé un bureau d'études, l'ancien président a demandé le bénéfice de l'aide à la création d'entreprise prévue par l'article 48 de la nouvelle convention UNEDIC du 18 janvier 2006, soit plus de 50 000 euros. Immobilisée en titre 3 dans l'attente

---

(1) Indicateur rattaché à l'objectif n° 4 : Contribuer à la sécurité de l'activité aérienne par l'amélioration de l'efficacité dans la conduite des enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile.

d'une décision sur la légalité de ce versement et sur la ligne d'imputation (titre II ou III), la somme réclamée n'a finalement pas été versée, la demande ayant été jugée irrecevable. En 2007 le versement des indemnités chômage est proche de 72 000 euros, somme imputée sur le titre 2 de l'action *ACNUSA*. La DGAC s'est engagée à abonder cette dotation d'un montant équivalent. Le reliquat, soit environ 21 600 euros, sera versé en 2008.

Votre Rapporteur spécial se félicite de la prise en charge de cette dépense par la DGAC, prise en charge suggérée dans le rapport spécial 2007. La décision initiale du ministère des Transports, accordant des indemnités chômage à l'ancien président, n'en demeure pas moins contestable.

Les demandes de crédits supplémentaires pour 2008 concernent les **dépenses de personnel**, en raison du versement de 10 000 euros d'indemnités chômage à deux agents (l'un démissionnaire, l'autre en fin de contrat à durée déterminée). L'*ACNUSA* a en outre demandé un poste supplémentaire pour la gestion des titres de perception sur ACCORD-Recette (58 000 euros).

L'*ACNUSA* a attiré l'attention de votre Rapporteur spécial sur la **diminution de 20 % de son budget de fonctionnement entre 2004 et 2007** (de 393 000 à 313 000 euros). L'intégralité de ses crédits étant consommés, ces restrictions ont pour conséquence de limiter les campagnes de mesures du bruit et l'organisation de rencontres pédagogiques autour des plates-formes aéroportuaires, ce qui nuit à sa crédibilité. L'Autorité a obtenu satisfaction, le présent projet de loi de finances prévoyant une dotation de fonctionnement de 390 000 euros.

**L'indicateur de performance attaché à l'action *ACNUSA* n'est pas pleinement satisfaisant.** En effet, il mesure le taux annuel de récurrence des compagnies aériennes sanctionnées au titre de la réglementation environnementale en vigueur depuis plus d'un an à la date de l'infraction<sup>(1)</sup>. Or, en pratique, le délai moyen entre le relevé d'infraction et la décision de sanction de l'*ACNUSA* est d'au moins 18 mois ; en conséquence, ainsi que le reconnaît la DGAC elle-même dans le RAP 2006, la valeur de cet indicateur n'est connue que 18 mois au moins après l'infraction. La lenteur de la procédure s'explique notamment par la pluralité des opérateurs impliqués. Les agents de la DGAC procèdent aux mesures et relèvent le cas échéant les infractions. La commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) fait des recommandations à l'*ACNUSA* sur les suites à donner, et cette dernière décide éventuellement de sanctionner. Les recommandations de la CNPN sont faites par bloc, une fois qu'elle dispose d'un certain nombre de relevés d'infraction à examiner. La lourdeur de cette procédure est d'autant plus dommageable que les sanctions prononcées semblent présenter un caractère dissuasif, ainsi que l'*ACNUSA* en a informé votre Rapporteur spécial. Au demeurant, l'indicateur de performance pourrait être amélioré. Votre Rapporteur spécial souhaite que soit étudiée la possibilité de construire un indicateur pondéré

---

(1) *Indicateur rattaché à l'objectif n° 1* : Limiter les impacts environnementaux du transport aérien.

permettant de savoir combien d'infractions sont commises pour un nombre donné de vols, et quel est le degré de gravité des infractions concernées.

## 2.– La mission *Contrôle et exploitation aériens*

a) *Les recettes prévisionnelles sont en hausse, faisant peser une charge plus lourde sur les acteurs du transport aérien.*

Ainsi que l'illustre le tableau suivant, les recettes nettes totales du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (BACEA) devraient progresser de 3,8 % en euros courants, passant de 1 642 millions d'euros en 2007 à 1 704 millions d'euros en 2008. Cette progression est le fait de la section des opérations courantes.

### ÉVALUATION DES RECETTES DU BUDGET ANNEXE POUR 2008

(en millions d'euros)

Ligne	Désignation des recettes	2007	2008	Différence entre 2007 et 2008	Différence en pourcentage
7000	Vente de produits fabriqués, prestations de services, marchandises	1 807 000	511 000	- 1 296 000	- 71,72
7001	Redevances de route	1 037 600 000	1 061 700 000	24 100 000	2,32
7002	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour la métropole	213 500 000	221 300 000	7 800 000	3,65
7003	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer	30 500 000	34 900 000	4 400 000	14,43
7004	Autres prestations de service	6 096 000	8 830 000	2 734 000	44,85
7005	Redevances de surveillance et de certification	32 300 000	26 600 000	- 5 700 000	- 17,65
7007	Recettes sur cessions	31 000	30 000	-1 000	- 3,23
7008	Autres recettes d'exploitation	4 910 000	3 970 000	- 940 000	- 19,14
7009	Taxe de l'aviation civile (ancien)	167 000 000		- 167 000 000	- 100
7010	Redevances de route. Autorité de surveillance	4 700 000	4 900 000	200 000	4,26
7011	Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne. Autorité de surveillance	1 000 000	1 000 000		
7100	Variation des stocks (production stockée)				
7200	Production immobilisée				
7400	Subventions d'exploitation				
7500	Autres produits de gestion courante				
7501	Taxe de l'aviation civile (nouveau)		194 492 000	194 492 000	
7600	Produits financiers	500 000	500 000		
7780	Produits exceptionnels	28 338 000	30 750 000	2 412 000	8,51
7800	Reprises sur amortissements et provisions	10 600 000	10 600 000		
7900	Autres recettes		703 000	703 000	
	<b>Totaux recettes de fonctionnement</b>	<b>1 538 882 000</b>	<b>1 600 786 000</b>	<b>61 904 000</b>	<b>4,02</b>

Source : projet annuel de performances

Le produit global de la **redevance de route** progresserait de 2,3 %, passant de 1 042 à 1 066 millions d'euros.

Le produit global de la **RSTCA** s'accroîtrait de 5,3 % (de 244 à 257 millions d'euros).

Cette progression des redevances de navigation est fondée sur une projection de croissance du trafic <sup>(1)</sup> de 3 %. Votre Rapporteur aurait souhaité que cette prévision soit revue à la hausse ; il faut en effet rappeler qu'en 2007 le produit des redevances devrait être supérieur aux estimations retenues en LFI, du fait d'une sous-estimation du dynamisme du trafic. En outre, les taux des redevances seront fixés par arrêté en novembre prochain : les prévisions de croissance du produit ne tiennent donc même pas compte d'une probable réévaluation à la hausse des tarifs. Il serait souhaitable que le Parlement dispose dès le début de l'examen du projet de loi de finances des perspectives sur les taux, dont la DGAC dispose sans doute dès octobre.

Les recettes attendues des **redevances de surveillance et de certification** sont de 32 millions d'euros, contre 38 en 2007, soit un recul de près de 16 %. Cela reflète la plus grande prudence de la DGAC, eu égard aux difficultés de perception des redevances rencontrées en 2006 comme en 2007, principalement en raison de protestations des usagers. Rappelons que la prévision corrigée pour 2007 est de 28,5 millions d'euros seulement. La DGAC souhaite en conséquence engager une concertation étroite avec les usagers, afin d'envisager une hausse progressive des redevances tendant à couvrir les coûts des actions engagées sur le programme *Surveillance et certification*.

Les redevances ne suffisent pas à financer l'ensemble des dépenses du budget annexe. Comme il vient d'être dit, les redevances de surveillance et de certification sont loin de générer les recettes attendues lors de leur création. C'est pourquoi le BACEA est partiellement financé par la **taxe de l'aviation civile** (TAC), créée le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Due par les entreprises de transport public aérien, la TAC est assise sur le nombre de passagers et sur le tonnage de fret et de courrier embarqués au départ de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer.

Les tarifs de la TAC sont variables :

- 3,92 euros par passager embarqué à destination de la France, d'un autre État membre de l'Union européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération helvétique ;
- 7,04 euros par passager embarqué vers d'autres destinations ;
- 1,17 euro par tonne de fret ou de courrier embarqué.

Mais le BACEA ne se voit pas affecter l'ensemble du produit de la TAC ; l'article 302 *bis* K du code général des impôts prévoit en effet que la taxe est due au profit du BACEA et du budget général. Chaque année, un article de la loi de finances fixe les quotités du produit à affecter à chacun des budgets concernés. Le tableau suivant présente les quotités décidées en 2006 et 2007 et proposées en 2008 par l'article 20 du présent projet de loi de finances.

---

(1) Exprimé en unités de service (UDS).

### RÉPARTITION DU PRODUIT DE LA TAC

Années	Quotités produit TAC	
	BACEA (%)	Budget général (%)
2006	43,73	56,27
2007	49,56	50,44
2008	53,37	46,63

Source : ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables

Sur un produit global de 364,4 millions d'euros attendu pour 2008, 194,4 millions seront affectés au BACEA et 170 millions au budget général, contre 167 et 170 millions en 2007.

La DGAC explique l'évolution des quotités de la TAC au profit du BACEA par les investissements, notamment en matière de navigation aérienne, que le budget annexe devra supporter entre 2008 et 2011. Selon le Gouvernement, le coût de ces investissements ne peut être répercuté dans les redevances facturées aux compagnies aériennes en vertu des règles Eurocontrol. De fait, celles-ci imposent que les redevances financent des services et installations déjà en exploitation ou dont l'exploitation est prévue avant la fin de l'année suivant le paiement de la redevance<sup>(1)</sup>. La DGAC serait donc « contrainte » de financer les investissements pluriannuels *via* la TAC. La clé de répartition devrait être à nouveau modifiée en 2011, avec un retour à la situation de 2007 : 49,56 % pour le BACEA et 50,44 % pour le budget général.

En tout état de cause, **votre Rapporteur spécial regrette cette évolution, qu'il estime contraire à la logique de séparation des activités régaliennes et des activités de prestation de service.** S'il peut être nécessaire de financer une partie des recettes du BACEA par une taxe, il convient de veiller à ce que la proportion de cette source de financement n'augmente pas. Pour rappel, le PAP annexé au PLF pour 2006 évaluait la quotité de TAC affectée au budget annexe à 143,5 millions d'euros : en deux ans, ce produit aura donc augmenté de 51 %, passant à 194,4 millions d'euros.

Le présent projet de loi de finances prévoit un plafond d'**emprunt** de 103,7 millions d'euros, identique au plafond 2007. La DGAC entend ainsi poursuivre sa politique de stabilisation de l'endettement. L'encours de la dette au 31 décembre 2008 devrait donc être le même qu'au 31 décembre 2006, à savoir 874,8 millions d'euros.

Parmi les **autres recettes**, il faut noter l'importance de la ligne « Produits exceptionnels » (30,7 millions d'euros). Sont enregistrés ici les mécanismes correcteurs de redevance de route et de RSTCA : si le trafic enregistré est supérieur aux hypothèses qui ont présidé à la fixation des taux des redevances, une partie du trop-perçu est restituée aux opérateurs.

---

(1) Point 1.5 du document Eurocontrol 07.60.01.

*b) La performance des quatre programmes du budget annexe demeure perfectible.*

**Les dépenses totales évoluent comme les recettes totales, le budget annexe devant être voté en équilibre.**

Le tableau suivant présente pour les deux sections du budget annexe, la ventilation des crédits par programme et par action ainsi que leur progression par rapport à 2007.

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

*(en euros)*

Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement			
	Ouvertes en LFI pour 2007	Demandées pour 2008	Évolution 2008/2007 (en %)	Ouverts en LFI pour 2007	Demandés pour 2008	Évolution 2008/2007 (en %)	Fonds de concours attendus en 2008
<b>613 - Soutien aux prestations de l'aviation civile</b>	<b>484 793 000</b>	<b>488 679 000</b>	<b>0,8</b>	<b>482 083 000</b>	<b>474 268 000</b>	<b>- 1,6</b>	<b>250 000</b>
Section des opérations courantes	360 763 000	353 168 000	- 2,1	359 413 000	347 537 000	- 3,3	
Section des opérations en capital	124 030 000	135 511 000	9,2	122 670 000	126 731 000	3,3	250 000
<b>612 - Navigation aérienne</b>	<b>1 222 336 000</b>	<b>1 303 506 000</b>	<b>6,6</b>	<b>1 199 546 000</b>	<b>1 248 769 000</b>	<b>4,1</b>	<b>16 300 000</b>
Section des opérations courantes	1 053 321 000	1 130 225 000	7,3	1 039 674 000	1 107 237 000	6,4	3 300 000
Section des opérations en capital	169 015 000	173 281 000	2,5	159 872 000	141 532 000	- 11,4	13 000 000
<b>614 - Surveillance et certification</b>	<b>79 792 000</b>	<b>84 733 000</b>	<b>6,2</b>	<b>79 353 000</b>	<b>82 894 000</b>	<b>4,4</b>	<b>1 350 000</b>
Section des opérations courantes	75 607 000	80 224 000	6,1	75 526 000	78 978 000	4,6	1 350 000
Section des opérations en capital	4 185 000	4 509 000	7,7	3 827 000	3 916 000	2,3	
<b>611 - Formation aéronautique</b>	<b>66 563 000</b>	<b>78 024 000</b>	<b>17,2</b>	<b>67 859 000</b>	<b>71 034 000</b>	<b>4,7</b>	<b>1 200 000</b>
Section des opérations courantes	63 073 000	74 824 000	18,6	64 269 000	67 034 000	4,3	
Section des opérations en capital	3 490 000	3 200 000	- 8,3	3 590 000	4 000 000	11,4	1 200 000
<b>Totaux pour la section des opérations courantes, hors résultat d'exploitation</b>	<b>1 552 764 000</b>	<b>1 638 441 000</b>	<b>5,5</b>	<b>1 538 882 000</b>	<b>1 600 786 000</b>	<b>4</b>	<b>4 650 000</b>
<b>Totaux pour la section des opérations en capital, hors variation du fonds de roulement</b>	<b>300 720 000</b>	<b>316 501 000</b>	<b>5,2</b>	<b>289 959 000</b>	<b>276 179 000</b>	<b>- 4,7</b>	<b>14 450 000</b>

Source : projet annuel de performances

**La masse salariale supportée par le BACEA augmente de 5,1 %** pour s'établir à 972,3 millions d'euros. Cet accroissement s'explique pour partie par la poursuite du rattrapage du taux de cotisation au CAS *Pensions* (21,4 millions d'euros en 2008)<sup>(1)</sup>. Les effectifs globaux devraient être réduits de 71 ETPT en 2008, pour un plafond stabilisé à 11 290 : les suppressions de poste sont en effet compensées par un rebasage technique lié au nouveau mode de décompte de l'application India-ODE. Comme en 2007, tous les programmes seront concernés, à l'exception du programme *Surveillance et certification* ; le motif avancé par la DGAC reste le même : poursuivre l'amélioration du contrôle et de la sécurité du transport aérien.

- **Le programme *Soutien aux performances de l'aviation civile***

Ce programme support a vu sa structure évoluer depuis 2007, puisqu'il comporte désormais trois actions : *Ressources humaines et management*, *Logistique*, *Affaires financières*. Sur recommandation du CIAP, l'ancienne action *Affaires financières et logistique* a en effet été scindée en deux actions distinctes. Cela permet de rendre plus lisibles les mesures de gestion de la dette, exécutées depuis l'action *Affaires financières*.

Le tableau suivant présente la répartition par action des crédits demandés.

**PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS**

	<b>Numéro et intitulé de l'action</b>	<b>Autorisations d'engagement</b>	<b>Crédits de paiement</b>
01	Ressources humaines et management	82 857 950	82 182 950
02	Logistique (libellé modifié)	86 780 050	73 044 050
03	Affaires financières (nouveau)	319 041 000	319 041 000
	<b>Totaux</b>	<b>488 679 000</b>	<b>474 268 000</b>

Source : projet annuel de performances

Ce programme compte 1 322 ETPT, soit une baisse de 13 ETPT par rapport à 2007.

La performance du programme appelle quelques remarques.

Le nombre d'ETP affectés à la fonction de gestion des ressources humaines rapporté au nombre d'agents gérés <sup>(2)</sup> est en baisse, au-delà même des prévisions du PAP 2007. La cible pour 2007 était initialement de 4,60 %, l'objectif pour 2008 étant de 3,36 %. **Votre Rapporteur spécial encourage la DGAC à poursuivre ce type d'objectifs, susceptibles d'améliorer une productivité moyenne qu'il juge insuffisante.**

---

(1) Il faut en effet rappeler qu'avant la création du CAS Pensions, la charge des pensions correspondait à un taux de cotisation de seulement 25 % pour le budget annexe, grâce à une pyramide des âges favorable. Il a été décidé d'augmenter progressivement le taux de cotisation au CAS Pensions jusqu'à son alignement sur le taux normal des fonctionnaires de l'État.

(2) Indicateur associé à l'objectif n° 1 : Rendre un service de gestion des ressources humaines au meilleur coût.

Le nombre d'années nécessaire à un désendettement total du budget annexe en cas d'affectation au désendettement de la capacité d'autofinancement <sup>(1)</sup> s'allonge depuis 2005 (de 4,1 ans 5,1 ans en 2008). Cela ne traduit pas une mauvaise performance de la DGAC, qui a stabilisé son stock de dette ; l'explication se trouve dans l'augmentation des taux d'intérêt. En conséquence, **votre Rapporteur spécial ne peut qu'inciter la DGAC à réduire l'encours de sa dette.**

**L'indicateur mesurant le taux de recouvrement des recettes du budget annexe <sup>(2)</sup> affiche de très bons résultats (98,5 % pour la RSTCA et 99,7 % pour la TAC), mais il paraît biaisé.** En effet, il n'intègre pas le recouvrement des redevances de surveillance et de certification. Or, ainsi qu'il l'a été dit plus haut, la DGAC rencontre de sérieux problèmes dans le recouvrement de ces redevances, au point de renoncer à percevoir une partie du produit qu'elles sont supposées générer.

- **Le programme *Navigation aérienne***

Ce programme, le plus important de la mission, finance les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), service à compétence nationale de la DGAC. La DSNA fournit aux usagers du transport aérien un ensemble de services de nature à assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic aérien.

Le programme *Navigation aérienne* est le plus important de la mission en nombres d'ETPT : 8 475 en 2008, soit 4 de moins qu'en 2007. La masse salariale devrait s'accroître de 5,3 %, en raison notamment de mesures catégorielles.

Dans son rapport public 2006, la Cour des comptes critiquait en ces termes le management des ressources humaines du contrôle aérien. « *La gestion du personnel reste, avec l'organisation du travail la plus grande faiblesse du contrôle de la navigation aérienne : la méthode des protocoles comporte de sérieux inconvénients et n'a pas été évaluée, le cadre statutaire n'a pas atteint un équilibre satisfaisant entre les avantages consentis aux personnels et les nécessaires contreparties, la politique des effectifs souffre de l'absence de gestion prévisionnelle, enfin, en matière de rémunération, les graves anomalies demeurent.* ». L'un des objectifs principaux du pilotage par objectifs, sur lequel des précisions seront apportées plus bas, doit consister à prendre en compte au plus vite les remarques de la Cour.

---

(1) *Indicateur associé à l'objectif n°2* : Maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe.

(2) *Associé à l'objectif n°3* : S'assurer du recouvrement optimum des recettes du budget annexe.

Le programme se décline en six actions, dont les crédits sont indiqués dans le tableau suivant.

**PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS**

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Management et gestion	36 220 854	35 436 854
02	Aéroports	387 366 388	389 335 388
03	Centres en route	610 617 492	553 471 492
04	Exploitation du contrôle aérien outre-mer	61 858 061	64 972 061
05	Ingénierie technique de la navigation aérienne	87 994 216	85 322 216
06	Formation	119 448 989	120 230 989
<b>Totaux</b>		<b>1 303 506 000</b>	<b>1 248 769 000</b>

Source : projet annuel de performances

L'action *Management et gestion* constitue le support de gestion des personnels dépendant de la DSNA, essentiellement deux corps d'ingénieurs et un corps de techniciens.

L'action *Aéroports* finance les neuf services de la navigation aérienne (SNA) régionaux, chargés de la régulation du trafic à proximité des aéroports.

L'action *Centres en route* finance les cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA), qui assurent aux usagers le service en route, en complément du service à proximité des aéroports.

L'action *Exploitation du contrôle aérien outre-mer* vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic outre-mer, avec des moyens adaptés aux caractéristiques locales du trafic et de la géographie. En effet, les redevances de navigation aérienne sont loin de couvrir les coûts engagés pour les services de navigation aérienne outre-mer : la cible retenue pour 2008 est un taux de couverture de 30 % des dépenses par la RSTCA<sup>(1)</sup>.

L'action *Ingénierie technique de la navigation aérienne* fournit aux différents services de la DSNA les équipements permettant d'assurer leur mission.

L'action *Formation* sert à la définition de la politique globale de formation des personnels de la navigation aérienne : contribution à l'élaboration et mise en œuvre de la réglementation spécifique à la formation et à la qualification de ces personnels, agréments des plans de formation. La mise en œuvre de la politique ainsi définie est assurée par l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), qui reçoit pour ce faire une contribution annuelle depuis l'action *Formation* (13,6 millions d'euros en 2008). Les dépenses de personnel imputées sur cette

(1) Indicateur associé à l'objectif n° 5 : Améliorer le taux de couverture des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance.

action dépassent 90 millions d'euros. Votre Rapporteur spécial livrera plus loin son sentiment sur la question de la formation aéronautique.

Une part non négligeable des crédits du programme *Navigation aérienne* (238,2 millions d'euros) est destinée au financement d'organismes extérieurs qui rendent des services à la DSNA. Les principales dotations sont destinées à :

– Eurocontrol. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne est en effet financée par les contributions des États membres ;

– Météo France, qui perçoit des recettes de navigation aérienne destinées à couvrir les coûts générés par l'assistance météorologique à la navigation aérienne dans l'espace aérien français ;

– l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), organisme suisse qui fournit par délégation de la France les services de navigation aérienne dans une partie de l'espace aérien à proximité de Genève ;

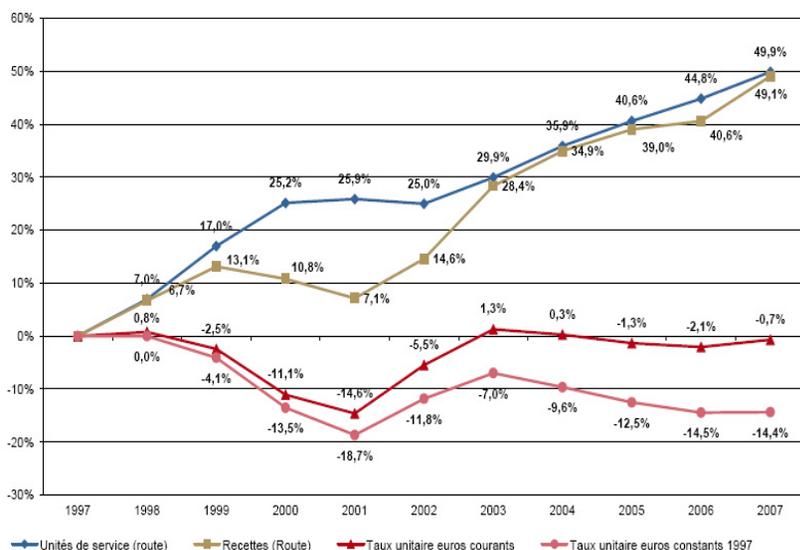
– Aéroports de Paris. Une convention du 20 octobre 1994 entre la direction de la navigation aérienne et ADP prévoit que les dépenses directement supportées par ADP pour ce qui concerne les installations et services de navigation aérienne sont couvertes par l'État au travers des redevances (route et RSTCA).

**En ce qui concerne la performance du programme, votre Rapporteur spécial renouvelle les remarques formulées plus haut à propos de l'exercice 2006 : les résultats en matière de sécurité sont bons <sup>(1)</sup>, mais les indicateurs de productivité le sont moins.** Les taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne en monnaie constante, qui mesurent le coût pour les usagers de l'utilisation des services aéronautiques, ne diminuent quasiment plus, ainsi que l'illustrent les graphiques suivants, issus du PAP 2008.

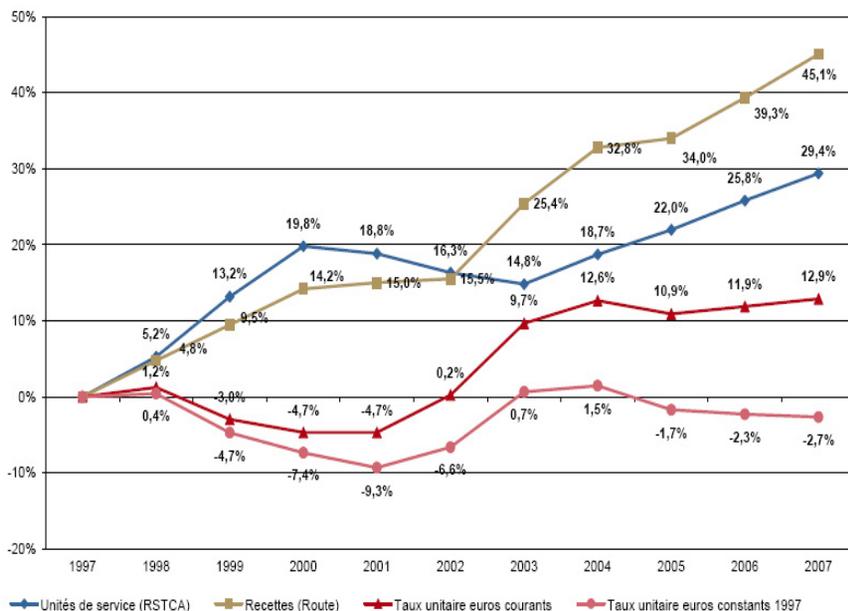
---

(1) Indicateur mesurant le nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols, associé à l'objectif n° 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne.

Evolution comparée des unités de service, des recettes et du taux de la redevance de route



Evolution comparée des unités de service, des recettes et du taux de la RSTCA



Les indicateurs présentés par la DGAC sont peu ambitieux, prévoyant une évolution des taux unitaires de redevances de 1,6 % en 2008, avec une cible de 2 % en 2010, l'objectif étant de contenir l'évolution sous le rythme de l'inflation.

- **Le programme *Surveillance et certification***

Ce programme a pour objet de vérifier la conformité de l'ensemble des acteurs de l'aviation civile aux règlements qui leur sont applicables en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. Les audits sont menés sous la conduite de la direction du contrôle et de la sécurité (DCS) de la DGAC.

Le programme comptera 863 ETPT en 2008, soit 23 de plus qu'en 2007. La masse salariale augmente de 5,3 %.

La ventilation en deux actions des crédits du programme est décrite dans le tableau suivant.

#### PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Méthodes et organisation du contrôle	13 379 500	13 081 500
02	Contrôles opérationnels	71 353 000	69 812 500
<b>Totaux</b>		<b>84 733 000</b>	<b>82 894 000</b>

Source : projet annuel de performances

L'action *Méthodes et organisation du contrôle* a notamment pour finalité la définition de méthodes d'intervention et le développement d'actions de formation, dont certaines dispensées par l'ENAC.

L'action *Contrôles opérationnels* regroupe les personnels directement impliqués dans les actions de contrôle, ainsi que les moyens de fonctionnement courant nécessaires à l'exercice de leurs tâches.

**Si la performance du programme est dans l'ensemble satisfaisante, il est permis de s'interroger sur la pertinence de l'indicateur mesurant le taux de présence au contact direct des entreprises permettant de relever des écarts à la réglementation<sup>(1)</sup>.** Outre sa particulière complexité, jusque dans son énoncé, cet indicateur ne renseigne pas sur la qualité du contrôle mené.

- **Le programme *Formation aéronautique***

Le CIAP a critiqué le maintien de ce programme dès lors qu'il ne réunit pas l'ensemble des crédits de formation aéronautique. Ainsi qu'il l'a été dit plus haut, les programmes *Surveillance et certification* et surtout *Navigation aérienne* comportent d'importants crédits de formation. Les crédits du programme

---

(1) Associé à l'objectif n° 1 : Concourir à la sécurité de l'aviation civile en réduisant les écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et en qualité.

*Formation aéronautique* sont ainsi moins élevés que les seuls crédits de l'action *Formation* du programme *Navigation aérienne*. Le tout n'est pas très lisible. C'est pourquoi votre Rapporteur spécial a déposé un amendement tendant à transférer vers le programme *Formation aéronautique* les crédits de l'action *Formation* du programme *Navigation aérienne* ainsi que les crédits du programme *Surveillance et certification* identifiés comme concourant à la politique de formation aéronautique.

Le programme compte 630 ETPT, soit 3 de moins qu'en 2007. Néanmoins, les crédits afférents augmentent de 3,6 %, notamment du fait du relèvement du taux de cotisation au CAS *Pensions*.

Le programme comprend deux actions, réparties comme suit.

#### PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Formation aux métiers de l'aviation civile	18 056 104	19 466 104
02	Formation pratique au pilotage	59 967 896	51 567 896
<b>Totaux</b>		<b>78 024 000</b>	<b>71 034 000</b>

Source : projet annuel de performances

L'action *Formation aux métiers de l'aviation civile* contribue au financement de l'ENAC. Opérateur au sens de la LOLF, l'ENAC est un établissement public administratif sous tutelle de la DGAC. Elle a pour mission d'assurer la formation initiale et le perfectionnement des professionnels de l'aviation civile : ingénieurs, ingénieurs du contrôle aérien, ingénieurs des systèmes de sécurité aérienne, techniciens, pilotes de ligne.

Le tableau suivant présente l'origine des différentes subventions pour charges de service public perçues par l'ENAC.

**SUBVENTIONS POUR CHARGES DE SERVICE PUBLIC PERÇUES PAR L'ENAC**

(en milliers d'euros)

Action ou programme intéressé ou nature de la dépense	Exécution 2006		LFI 2007		PLF 2008	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>Action n° 01</b> : Formation aux métiers de l'aviation civile	7 740	7 740	4 740	6 436	5 180	6 590
Subventions pour charges de service public	7 740	7 740	4 740	6 436	5 180	6 590
<b>Programme 225</b> : Transports aériens	360	360	360	360	360	360
Subventions pour charges de service public	360	360	360	360	360	360
<b>Programme 612</b> : navigation aérienne	10 977	10 977	12 106	13 449	13 234	13 578
Subventions pour charges de service public	10 977	10 977	12 106	13 449	13 234	13 578
<b>Programme 614</b> : Surveillance et certification	711	711	723	711	723	711
Subventions pour charges de service public	711	711	723	711	723	711
<b>Totaux</b>	<b>19 788</b>	<b>19 788</b>	<b>17 929</b>	<b>20 956</b>	<b>19 497</b>	<b>21 239</b>

Source : projet annuel de performances

L'action *Formation pratique au pilotage* entend contribuer à la sécurité du transport aérien par la formation pratique des différents acteurs du pilotage, et notamment des élèves pilotes de ligne. Cette formation est dispensée par le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), service à compétence nationale.

**Votre Rapporteur spécial s'interroge sur la performance de ce programme.** Il est vrai que le taux d'insertion sur le marché des personnes formées par l'ENAC et le SEFA est bon, autour de 90 % pour les ingénieurs comme pour les pilotes<sup>(1)</sup>. Mais les coûts de formation afférents sont considérables : près de 80 000 euros pour un ingénieur, et 120 000 euros pour un pilote. Or, ce sont majoritairement des entreprises privées, essentiellement les compagnies aériennes, qui accueillent les élèves de l'ENAC et du SEFA à l'issue de leur formation. Les compagnies aériennes devraient donc participer très activement à la formation des personnels aéronautiques, en particulier des pilotes. En conséquence, **votre Rapporteur spécial souhaite que la DGAC envisage une réforme du mode de financement de l'ENAC et du SEFA.**

(1) Indicateur 2.1 (Taux d'insertion professionnel des élèves civils ingénieurs formés à l'école, six mois après la délivrance de leur diplôme) et indicateur 3.2 (Taux d'insertion professionnelle des élèves pilotes de ligne).

### 3.- Le programme *Météorologie*

- a) *Comme en 2007, la subvention pour charges de service public augmente au-delà de la norme de progression posée par le contrat d'objectifs 2005-2008.*

Pour 2008, le budget de Météo France pourrait représenter 340 millions d'euros environ. 15 % des ressources proviennent de l'activité commerciale de l'établissement (fourniture de services aux particuliers et aux professionnels), 25 % de l'activité aéronautique de Météo France (produit des redevances de navigation aérienne), et 60 % de l'État. D'une part, l'État verse *via* Météo France une contribution à l'organisation internationale des satellites de météorologie, EUMETSAT ; sur le plan budgétaire, cette subvention est rattachée au programme *Recherche spatiale* de la mission *Recherche et enseignement supérieur* (24,1 millions d'euros prévus en 2008). D'autre part, l'État compense les charges de service public supportées par Météo France au titre de ses missions régaliennes (sécurité des personnes et des biens, assurée notamment par un service continu). **Le programme *Météorologie* correspond exclusivement à la subvention pour charges de service public.** Météo France est l'unique opérateur du programme.

Le tableau suivant retrace les budgets prévisionnels de l'établissement pour 2006, 2007 et 2008.

**BUDGETS PRÉVISIONNELS DE MÉTÉO FRANCE DE 2005 À 2007  
COMPTE DE RÉSULTAT**

*(en euros)*

<b>Dépenses</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Recettes</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Charges de personnel	209 680 200	222 228 355	236 199 401	Produits commerciaux	48 564 793	48 475 793	46 300 000
Observation	46 906 500	43 607 377	33 370 000	Redevances aériennes	76 984 869	79 140 446	81 198 097
Informatique et transmissions	9 268 000	10 356 300	8 800 000	Financements extérieurs	3 425 000	3 650 000	3 400 000
Production centrale	987 000	1 298 500	990 000	Subventions de l'État	191 971 527	200 013 893	200 520 000
Commerce et communication	13 658 000	12 669 800	11 300 000	Autres produits de gestion courante	3 441 000	3 550 000	3 700 000
Fonctions transverses	10 876 000	10 864 300	10 500 000	Contrats européens	4 673 996	3 358 889	3 358 889
Directions interrégionales	11 509 000	12 155 700	11 800 000	Amortissements et subventions d'investissement	4 941 674	4 738 000	4 800 000
Recherche	4 451 000	4 628 200	4 940 000				
Contrats européens	4 673 996	3 358 889	3 358 889				
Formation	1 564 600	1 340 600	1 450 000				
Dotation pour amortissement	18 500 000	18 200 000	18 200 000				
Contrepartie recettes incertaines	1 400 000	1 400 000	1 400 000				
<b>Total des dépenses</b>	<b>333 974 296</b>	<b>342 908 021</b>	<b>343 188 288</b>	<b>Total des recettes</b>	<b>334 002 859</b>	<b>342 927 020</b>	<b>343 276 987</b>
<b>Résultat prévisionnel</b>	<b>28 563</b>	<b>19 000</b>	<b>18 698</b>				

**TABLEAU DE FINANCEMENT**

<b>Emplois</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Ressources</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Observation	6 446 000	4 638 500	4 200 000	<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>13 586 889</b>	<b>13 481 000</b>	<b>13 418 698</b>
Informatique et transmissions	1 995 000	2 128 000	2 100 000	<i>dont :</i>			
				- résultat prévisionnel	28 563	19 000	18 698
Production centrale	245 000	177 000	490 000	- amortissements et provisions	18 500 000	18 200 000	18 200 000
Commerce et communication	509 889	662 000	1 350 000	- quote-part subv. d'inv. rapportées	- 4 941 674	- 4 738 000	- 4 800 000
Fonctions transverses	2 432 000	1 843 000	2 028 698	Subv. d'inv. extérieures	3 235 000	900 000	900 000
Directions interrégionales	3 973 000	3 193 500	2 400 000	Subv. d'inv. de l'État	-	-	-
Contrats européens	340 500	359 500	359 500	Contrats européens	340 500	359 500	359 500
Recherche	1 021 000	849 500	900 000				
Formation	200 000	89 500	50 000				
Investissements à répartir		800 000	800 000				
<b>Total des emplois</b>	<b>17 162 389</b>	<b>14 740 500</b>	<b>14 678 188</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>17 162 389</b>	<b>14 740 500</b>	<b>14 678 198</b>

Source : Météo France

**En 2008, la subvention pour charges de service public sera supérieure à ce que prévoit le contrat d'objectifs 2005-2008.** Ce contrat prescrit un recul de la subvention de 0,3 % par an en euros constants. L'inflation attendue pour 2008 étant évaluée à 1,6 %, la subvention accordée à Météo France devrait donc progresser de 1,3 %, pour atteindre 167,35 millions d'euros. Or, le présent projet envisage une subvention de **176,41 millions d'euros**, soit 6,8 % d'augmentation. La subvention pour charges de service public devrait représenter 51 % du budget global de Météo France.

Comme en 2007, le dépassement de la norme fixée par le contrat d'objectifs s'explique par la **hausse du taux de cotisation des établissements publics administratifs au CAS Pensions**, qui passera en 2008 de 39,5 à 50 % de la masse salariale. L'État complète en conséquence la subvention, à hauteur de 8 millions d'euros, le coût supplémentaire pour Météo France s'élevant à 9,8 millions d'euros <sup>(1)</sup>. L'amélioration de la performance de Météo France n'en est en conséquence que plus nécessaire.

Le programme *Météorologie* se décline en deux actions, ventilées comme suit.

#### PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Observation et prévision météorologiques	157 036 572	157 036 572
02	Recherche dans le domaine météorologique	19 373 428	19 373 428
<b>Total</b>		<b>176 410 000</b>	<b>176 410 000</b>

Source : projet annuel de performances

L'action *Observation et prévision météorologique* correspond à la mission principale de Météo France.

L'action *Recherche dans le domaine météorologique* comprend toutes les activités de Météo France destinées à l'amélioration de l'observation, de la connaissance et de la modélisation de l'atmosphère, et de ses interactions avec les autres milieux naturels, les activités humaines et le climat. Elle finance l'activité de recherche propre à Météo France qui est principalement réalisée au sein du Centre national de recherche météorologique.

**Votre Rapporteur spécial souscrit à la proposition formulée par la Cour des comptes dans son rapport sur les résultats et la gestion budgétaire pour l'exercice 2006, tendant à ce que le président-directeur général de Météo France ne soit plus responsable du programme *Météorologie*.** Il conviendrait de confier cette fonction à une personne dépendant hiérarchiquement du ministre

---

(1) Le reste de l'écart entre 176 et 167 millions, soit 1 million, s'explique par la restitution à Météo France du million prévu par le PLF 2007 mais non voté en LFI. Cette restitution permet in fine le respect du contrat d'objectifs.

des Transports ; en effet, ce dernier est responsable devant le Parlement de l'exécution des crédits votés, à la différence du PDG de l'établissement public.

*b) Pour être plus performant, Météo France doit se réformer en profondeur.*

Les préconisations qui suivent sont formulées dans l'esprit des recommandations adressées par la Cour des comptes à Météo France, à la suite d'un contrôle opéré en 2004 à la demande de la commission des Finances du Sénat, et en application de l'article 58 de la LOLF. Météo France assure chaque année un suivi précis de chaque recommandation de la Cour :

– en ce qui concerne les questions financières, Météo France a engagé les démarches nécessaires à la certification de ses comptes, qui devrait intervenir pour la première fois sur les comptes 2008 ;

– en ce qui concerne la gestion des ressources humaines, Météo France prépare pour 2008 la mise en place d'une gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences (GPEEC) ;

– en ce qui concerne l'organisation de l'établissement, c'est l'implantation territoriale qui demeure le principal problème (cf. *infra*).

- **Les objectifs en matière de réduction du coût du service public pourraient être plus ambitieux.**

L'indicateur de productivité<sup>(1)</sup> de Météo France mesure notamment l'évolution en euros constants du coût de la mission de service public à partir de la référence 2005. Pour une base 100 en 2005, l'indice était de 99,6 en 2006, et la cible fixée pour 2008 est 99,1. Votre Rapporteur spécial estime que le rythme de décroissance du coût de la mission de service public pourrait être plus rapide.

En ce qui concerne les réductions d'emplois, Météo France se conforme aux objectifs fixés par le contrat 2005-2008 en matière de suppressions de postes (-0,5 % par an). 16 suppressions sont prévues en 2008 ; Météo France comptera alors 3 676 ETPT. Il n'en demeure pas moins que la part des dépenses de personnel dans le budget de l'établissement est très importante. Une étude commandée par Météo France<sup>(2)</sup> montre que 73 % des dépenses de l'établissement sont consacrés au personnel, ce qui est le taux le plus élevé des différents services météorologiques nationaux (SMN) observés. La France est suivie par les Pays-Bas (66 %), tandis que le SMN espagnol ne consacre que 46 % de son budget aux dépenses de personnel. Les charges de personnel de l'établissement devraient augmenter en 2008 de 4,4 millions d'euros en dépit des réductions d'emplois, hors

---

(1) Associé à l'objectif n° 1 : Disposer du meilleur système de prévision météorologique à courte échéance sur l'Europe.

(2) Étude préparatoire à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique portant sur une dizaine d'années à partir de 2009.

effet lié au CAS *Pensions*. Cette augmentation est néanmoins conforme à la norme de progression fixée par le contrat d'objectifs (+0,6 % par an en euros constants).

Votre Rapporteur spécial formule **trois préconisations** permettant de réduire tendanciellement les coûts de personnel :

– **procéder à une véritable réorganisation territoriale.** Météo France compte aujourd'hui 7 directions interrégionales, 93 centres départementaux et 15 stations spécialisées. S'il est nécessaire de maintenir des implantations outre-mer et dans les zones montagneuses, la présence d'une antenne de Météo France dans presque chaque département n'apparaît pas utile. L'évolution des modèles de prévision météorologique permet d'envisager une implantation régionale et non plus départementale. Le prochain contrat d'objectifs et de moyens, à conclure entre l'État et Météo France pour la période 2009-2012, devra engager la réorganisation territoriale de l'établissement ;

– **introduire un mécanisme de modulation des permanences en fonction de la situation météorologique.** En situation de temps calme, la présence d'agents 24 heures sur 24 sur les postes d'observation (le « service permanent ») pourrait se voir substituer un système d'astreinte, moins coûteux ;

– poursuivre, dans la mesure du possible, la politique d'**externalisation des services.**

Dans le même souci de réduction des coûts, il faut saluer les avancées du **projet de cession du bâtiment de Météo France** situé près du pont de l'Alma, dans le VII<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Le siège devrait être transféré à Saint-Mandé, au terme d'une opération immobilière menée conjointement avec l'Institut géographique national. Selon Météo France, ce transfert pourrait générer une économie de fonctionnement d'au moins 670 000 euros par an. Le projet devrait être réalisé en 2011.

Météo France a pris d'autres mesures de réduction des coûts, qui doivent être étendues autant que possible : optimisation des coûts de téléphonie, recours croissant aux visioconférences permettant une réduction significative du budget transports.

- **L'activité commerciale de Météo France doit être réorientée vers les secteurs les plus porteurs.**

Environ 15 % des recettes de Météo France proviennent de ses activités commerciales, à savoir les prestations fournies aux particuliers et aux professionnels, hors aéronautique. Météo France est le SMN européen dont la part des recettes d'origine commerciale est la plus élevée. En outre, Météo France est leader national du secteur, devançant largement ses concurrents, au premier rang desquels Météo Consult.

Il faut rappeler que les services fournis par Météo France sont de bonne qualité. En atteste l'indicateur comparant les performances du modèle numérique Arpège de Météo France aux autres modèles de prévision numérique du temps à l'échéance de 48 heures <sup>(1)</sup> : la moyenne de l'écart type de l'erreur de prévision des différents modèles était en 2005 de 21,1, l'écart type de Météo France étant alors de 18,2. La cible pour 2008 est un écart type inférieur à 16. De même, les performances en matière de prévention des risques météorologiques <sup>(2)</sup> sont assez bonnes, en particulier en ce qui concerne la capacité de Météo France à détecter lesdits risques.

Pourtant, les recettes commerciales de Météo France ont reculé en 2006 de 3,6 %, avec un chiffre d'affaires de 43,2 millions d'euros. Si une amélioration est attendue pour 2007 avec un chiffre d'affaires anticipé de 45,2 millions d'euros, **Météo France reste insuffisamment positionné sur les marchés en forte croissance : ceux des prévisions *via* Internet et le téléphone mobile.**

Le caractère confidentiel des données relatives aux parts de marché ne permet pas de fournir plus de détails.

- **L'amélioration de la performance appelle l'élaboration de nouveaux indicateurs.**

Votre Rapporteur spécial salue la commande par Météo France de l'étude précitée, comportant un nombre important de comparaisons internationales. Cette étude pourrait servir de base à la construction, pour le PLF 2009, de nouveaux indicateurs de performance, mesurant notamment l'efficacité comparée de Météo France et des autres SMN : part des recettes d'origine commerciales, part des dépenses de personnel, coût par unité territoriale.

Ainsi, l'indicateur mesurant le taux de fiabilité des prévisions météorologiques publiées par Météo France <sup>(3)</sup> gagnerait à être comparé aux résultats obtenus en la matière par les principaux SMN européens. Il en va de même pour l'indicateur mesurant le taux de confiance et de satisfaction des usagers dans les prestations météorologiques <sup>(4)</sup>.

---

(1) Associé à l'objectif n° 1.

(2) Objectif n° 2.

(3) Associé à l'objectif n° 1.

(4) Associé à l'objectif n° 3 : Développer les utilisations de la météorologie.

## D.- LES ÉVOLUTIONS EN COURS À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE SONT ASSEZ TIMIDES.

1.- La réorganisation amorcée en 2005 appelle le développement de méthodes modernes de gestion des ressources humaines.

La transformation de la maquette budgétaire induite par la LOLF a conduit en 2005 à une profonde réorganisation de la DGAC, que votre Rapporteur spécial a eu l'occasion de décrire à dans ses précédents rapports.

### **La DGAC est désormais structurée en trois pôles, ce qui a amélioré la lisibilité de ses actions :**

– le pôle régalien est chargé de la définition de la stratégie à mener, de l'élaboration de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté, et de la régulation économique du secteur. Sont concernées à titre principal la direction des affaires stratégiques et techniques (DAST), la direction de la régulation économique (DRE) et la direction des programmes aéronautiques et de la coopération (DPAC) ;

– le pôle de contrôle de la mise en œuvre de la réglementation s'occupe de la certification et de la surveillance des différents opérateurs (aéroports, compagnies aériennes, écoles de formation, etc.). Correspondant au programme *Surveillance et certification*, ce pôle implique au niveau central la direction du contrôle de la sécurité (DCS). En 2008, la DCS et ses services déconcentrés vont être rassemblés au sein d'un service à compétence nationale ;

– le pôle « prestataires » répond à l'obligation européenne de séparer l'activité de régulation et l'activité de prestation de services. Sont donc concernés par ce programme les trois prestataires de services aéronautiques : la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) pour le programme *Navigation aérienne*, l'ENAC et le SEFA pour le programme *Formation aéronautique* ;

Depuis 2005, la DGAC a mis en place une méthode de management des performances : le pilotage de la performance par objectifs (PPO). Les directeurs s'engagent sur la réalisation d'objectifs, engagement suivi par le directeur générale de l'aviation civile. Le PPO doit être étendu avant fin 2007 à toutes les entités de la DGAC (services déconcentrés, services à compétence nationale, ENAC). En 2008, le dialogue de gestion traitera de la performance, des effectifs et compétences, mais aussi des crédits ; jusqu'à présent, le dialogue de performance (sur les objectifs) était distinct du dialogue de gestion (sur les moyens).

Dans cette logique de rationalisation de son organisation, la DGAC a institué une gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences (GPEEC), qui devrait bénéficier du développement d'une nouvelle application informatique, NOIRh, et d'une rénovation de la gestion de l'encadrement. Deux audits ont permis l'élaboration en 2007 de plans d'action visant à améliorer l'efficacité des services des ressources humaines.

2.- Les compétences exercées par l'Agence européenne de sécurité aérienne sont source de légères économies pour la DGAC.

Créée en 2002, l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) édicte un certain nombre de réglementations communes aux États membres de l'Union européenne ; elle est en outre compétente pour procéder à la certification de produits et organismes d'aviation civile en matière de sécurité aérienne. **Il paraît donc logique à votre Rapporteur spécial que l'activité croissante de l'AESA génère pour la DGAC des économies**, l'AESA prenant en charge des missions assurées traditionnellement par les personnels de la DGAC.

Selon la DGAC, les tâches de réglementation et de certification liées à la navigabilité des aéronefs transférées à l'AESA se soldent globalement par une réduction de 56 ETPT, soit environ 6,7 millions d'euros en incluant les frais de fonctionnement.

Dans le budget 2007 de l'AESA (71,5 millions d'euros), la contribution du budget général de l'Union européenne s'élève à 24,5 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 2,2 millions d'euros de reports exceptionnels. Le reste des ressources de l'Agence correspond en quasi-totalité aux redevances perçues pour ses tâches de certification de produits aéronautiques et d'organismes de conception, de production ou de maintenance, qui équilibrent désormais les coûts afférents.

En considérant la part de la France au budget de l'Union européenne (16,4 % en 2006), la contribution française au budget de l'Agence peut ainsi être estimée à environ 4 millions d'euros. En conséquence, et en première approximation, la création de l'AESA se traduit par une légère économie au niveau du budget de l'État, de l'ordre de 2,5 millions d'euros par an.

3.- Le bilan patrimonial de la DGAC est en cours d'élaboration.

Dans la logique de clarification des actifs de l'État amorcée par la LOLF, et conformément aux orientations du précédent gouvernement, la DGAC s'est engagée à fournir fin 2007 une évaluation exacte de son patrimoine immobilier, en vue d'une inscription au tableau général des propriétés de l'État (TGPE).

Deux lois récentes ont eu un impact sur la situation immobilière de la DGAC : la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transfert aux collectivités territoriales où à leurs groupements de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion de 151 aérodromes civils appartenant à l'État ; la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 portant changement du statut d'Aéroports de Paris a transféré à la nouvelle société ainsi créée quelque 6 700 hectares ainsi que de nombreux bâtiments. Ces infrastructures ne figureront donc plus dans le TGPE comme relevant de la DGAC.

L'an dernier, la DGAC informait votre Rapporteur spécial de son souhait de faire du bilan patrimonial de 2007 l'occasion de procéder à la cession de biens dont la possession ne se justifie plus. Les principales cessions envisagées en 2007 sont estimées, au total, à environ 2,5 millions d'euros ; elles portent essentiellement sur des terrains. Les cessions envisagées pour 2008, estimées à 1 million d'euros, sont de deux ordres : elles concernent soit les délaissés des opérations de décentralisation des aérodromes (d'une valeur vénale très faible), soit des terrains ne présentant plus depuis de nombreuses années d'intérêt pour les missions dévolues à la DGAC.

## II.- SECTEUR ÉCONOMIQUE DYNAMIQUE, LE TRANSPORT AÉRIEN EST UN LEVIER PUISSANT D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, INSUFFISAMMENT UTILISÉ.

Entraîné par l'économie mondiale, le transport aérien connaît depuis plusieurs années une croissance significative, qui bénéficie partiellement à l'industrie aéronautique. Ce dynamisme contribue à renforcer le rôle de l'aérien en matière d'aménagement du territoire.

L'impact du transport aérien sur nos territoires est pluriel :

– moyen de transport rapide entre zones de grande activité, il permet également la desserte de zones enclavées ;

– la réforme des aéroports passe par une plus grande implication des collectivités territoriales dans la gestion des infrastructures du transport aérien ;

– le transport aérien peut générer des nuisances pour les territoires et leurs résidents, nuisances auxquelles il convient d'apporter des réponses appropriées.

Votre Rapporteur spécial soutient que la contribution du transport aérien à l'aménagement du territoire serait plus significative encore si la pression fiscale était plus faible et surtout si la France s'ouvrait enfin aux compagnies *low cost*.

### A.- L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT AÉRIEN SE CARACTÉRISE PAR SON DYNAMISME, QUI PROFITE DANS NOTRE PAYS AU GROUPE AIR FRANCE-KLM.

1.- La croissance du trafic aérien se poursuit, en particulier à l'international.

#### a) *L'activité aérienne mondiale est dynamique.*

En 2006, le trafic de passagers<sup>(1)</sup> a poursuivi sa progression (+6,4 % par rapport à 2005), comme le fret<sup>(2)</sup> (+5 %). La croissance du passage a été portée par le trafic international, plus dynamique (+7,2 %) ; la progression a en effet été plus faible pour les services intérieurs : (+4 %). À l'inverse, le fret intérieur a été plus dynamique que le fret international. Sur moyenne période, on constate que le trafic passagers de 2006 a progressé de 27 % depuis 2000.

Les premiers résultats de l'année 2007 témoignent d'un nouvel accroissement du trafic international de passagers au premier semestre (+6,3 % selon l'IATA<sup>(3)</sup>). La progression a été soutenue dans toutes les zones, sauf en Amérique latine (+0,7 %). La croissance a été de 4,9 % en Europe, 5,2 % en

---

(1) Exprimé dans ce cas en passagers-kilomètres-transportés (PKT : nombre de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus).

(2) Exprimé dans ce cas en tonnes-kilomètres-transportés (TKT).

(3) International Air Transport Association.

Amérique du Nord, 6 % en Asie-Pacifique et 17,8 % au Moyen-Orient. Le fret connaît une forte progression (+11,7 %), porté par la forte demande du Moyen-Orient.

Pour **2008**, une augmentation de plus de 4 % du trafic mondial est attendue.

*b) L'activité française se maintient.*

Le trafic aérien a poursuivi en **2006** la croissance franche avec laquelle il avait renoué depuis 2004. Au total, le nombre de passagers transportés est passé de 112,1 à 118,4 millions (+5,6 % par rapport à 2005). Cette progression est essentiellement le fait du trafic international, trois faisceaux ayant été particulièrement dynamiques : Moyen-Orient, Extrême-Orient hors Japon et Union européenne. Le trafic du réseau intérieur métropolitain a poursuivi sa croissance timide (+2,2%), sans avoir rattrapé le niveau de 2000. Le trafic entre la métropole et les départements d'outre-mer a continué de régresser au cours de l'année 2006 (-3,4 %). La desserte de La Réunion a subi une forte baisse (-16,7 %), du fait notamment de l'épidémie de chikungunya.

En **2007**, la croissance du trafic aérien français se poursuit : le trafic des six premiers mois dépasse de près de 6 % son niveau de 2006. L'évolution est cependant très contrastée. Si le trafic international affiche une hausse de 7,3 % imputable majoritairement au pavillon étranger, le trafic intérieur métropolitain stagne presque au premier semestre 2007 (+0,9 %).

Pour **2008**, la DGAC retient une hypothèse de croissance de l'ordre de 4,8 % pour l'ensemble du trafic de passagers, avec une hausse importante du trafic international (+ 6,3 % pour le trafic à l'intérieur de l'Union européenne, + 6,0 % pour le trafic extra-communautaire) et un accroissement faible du trafic intérieur (+0,5 %). Ces perspectives tiennent compte de plusieurs facteurs, notamment de la mise en exploitation commerciale du TGV Est dont l'effet sur la liaison Paris – Strasbourg est estimé à une perte de 500 000 passagers en année pleine.

*c) La situation des compagnies aériennes s'améliore.*

Au cours de 2006, le prix du pétrole a encore fortement augmenté (+20 % par rapport à 2005). Cette évolution s'est infléchi au premier semestre : 63 dollars le baril de Brent en moyenne entre janvier et juin 2007 contre 66 dollars sur la même période en 2006. Pour faire face à ces hausses, les compagnies ont finalement dû les répercuter en tout ou partie sur le prix du billet. Presque toutes les compagnies ont adopté des « **surcharges carburant** », qu'elles révisent régulièrement.

Le taux de remplissage des avions transportant des passagers a atteint 76,5 % en 2006, contre 75,9 % en 2005.

Les dix-sept principales **compagnies américaines** transportant essentiellement des passagers ont retrouvé en 2006 un résultat d'exploitation global positif de 4,72 milliards de dollars, représentant environ 4 % des recettes d'exploitation. Le résultat de l'année 2005, négatif, s'élevait à -2,27 milliards de dollars et représentait en valeur absolue un peu plus de 2 % des recettes d'exploitation.

Le trafic de passagers transportés par les **compagnies asiatiques** membres de l'AAPA <sup>(1)</sup> a augmenté de 5 % en 2006 pour atteindre 134 millions de passagers.

Huit des dix principales **compagnies européennes** affichent un résultat net positif en 2006. Le groupe Air France-KLM maintient sa première place en termes de passagers transportés et prend également la tête pour le résultat net. Les deux principales compagnies *low cost* européennes affichent de nouveau les plus fortes croissances en termes de recettes d'exploitation et de trafic passagers : +32 % de recettes d'exploitation pour Ryanair et +22 % pour easyJet ; +28 % d'augmentation des passagers-kilomètres-transportés pour Ryanair et +11 % pour easyJet.

2.- Air France-KLM obtient de bons résultats, mais devra faire face aux enjeux de la mondialisation du trafic aérien et de la retraite de ses personnels.

*a) Air France-KLM poursuit sa croissance.*

● **L'exercice 2006/2007, clos le 31 mars 2007, a bénéficié d'une croissance mondiale soutenue.**

Le **chiffre d'affaires** de la compagnie a augmenté de 7,6 % par rapport à l'exercice précédent, s'établissant à 23 milliards d'euros. Cette progression globale masque des évolutions différenciées selon l'activité concernée. Si les activités maintenance (+9 %) et passage (+9 % pour les passagers réguliers) sont dynamiques, l'activité fret l'est moins (+0,7 %), ce qui s'explique en partie par la hausse des cours du pétrole.

#### CHIFFRE D'AFFAIRES AIR FRANCE-KLM

(en millions d'euros)

	2005/2006	2006/2007	Variation
Passagers réguliers	15 902	17 341	+ 9,0 %
Autres recettes passage	1 040	1 025	- 1,4 %
Fret	2 673	2 691	+ 0,7 %
Autres recettes fret	209	217	+ 3,8 %
<b>Total secteur aérien</b>	<b>19 824</b>	<b>21 274</b>	<b>+ 7,3 %</b>
Maintenance	896	977	+ 9,0 %
Autres	728	821	+ 12,7 %
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>21 448</b>	<b>23 073</b>	<b>+ 7,6 %</b>

Source : DGAC

(1) Association of Asia Pacific Airlines.

L'**excédent brut d'exploitation** a progressé de 8,9 % (3 milliards d'euros) ; le **résultat d'exploitation** est quant à lui en hausse de 32,5 %, à 1,24 milliard d'euros. La progression des charges externes, décrite dans le tableau suivant, s'explique en grande partie par l'augmentation des dépenses de carburant (+18,7 %). Le **résultat net consolidé** est un bénéfice de 891 millions d'euros.

**PRINCIPAUX SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION**

(en millions d'euros)

Comptes consolidés du groupe Air France-KLM	2002/03*	2003/04*	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07
Chiffre d'affaires (rappel)	12 687	12 337	17 782	19 467	21 448	23 073
Excédent brut d'exploitation	1 470	1 318	2 108	2 188	2 773	3 021
Résultat d'exploitation	192	139	414	553	936	1 240
Résultat financier	(85)	(60)	(187)	(229)	(224)	(140)
Résultat courant avant impôts	98	62	210	1 692	1 200	1 118
Résultat net consolidé – part du groupe	120	93	292	1 704	913	891
Capacité d'autofinancement d'exploitation	1 411	1 298	nd	2 055	2 517	2 906

\*Groupe Air France avant fusion, à titre indicatif.

Source : DGAC

Le **bilan** d'Air France-KLM fait apparaître une progression de 7,1 % du volume des capitaux propres (8,41 milliards d'euros), et un recul de 0,76 à 0,58 du ratio de l'endettement net rapporté aux fonds propres.

**• Les résultats financiers du premier trimestre de l'exercice 2007/2008 sont encourageants.**

Ces résultats confirment les évolutions différenciées des trois activités du groupe : les chiffres d'affaires maintenance (+ 5,5 % par rapport au premier trimestre de l'exercice précédent) et passage (+3, 2 %) continuent de progresser, tandis que le chiffre d'affaires fret recule de 5,5 %. Il faut toutefois noter un rebond de l'activité cargo depuis juin 2007, avec une progression du trafic de 6,9 % en juillet 2007.

Le résultat d'exploitation est positif (415 millions d'euros contre 411 au premier trimestre 2006-2007). Le résultat net consolidé est d'un montant identique, ce bon résultat s'expliquant notamment par une cession de participation réalisée par la filiale Servair.

**• Le groupe Air France-KLM entend consolider sa position sur le marché européen.**

L'activité réalisée par le groupe en 2006 lui permet de renforcer sa place parmi les compagnies européennes. Ainsi, à la fin de l'année 2006, la part de marché d'Air France-KLM a représenté 27,1 % du trafic total réalisé par les compagnies membres de l'AEA <sup>(1)</sup>, en progression d'un point.

(1) Association of European Airlines.

Un rapprochement entre Air France-KLM et **Alitalia** est évoqué, sans perspective claire à ce jour. La compagnie italienne, en cours de privatisation, est en tout état de cause à la recherche d'un actionnaire majeur.

La compagnie espagnole **Iberia** est également à la recherche d'un acquéreur ; le nom d'Air France-KLM est évoqué.

*b) La mondialisation du trafic aérien lancera de nouveaux défis à Air France-KLM.*

Le développement attendu du trafic aérien en Asie, et tout particulièrement en Inde et en Chine, appelle sans doute une redéfinition du rôle des compagnies aériennes, et notamment d'Air France-KLM.

L'ex-compagnie nationale reste bien placée en termes de passagers transportés entre la France et le reste du monde, ainsi que l'illustre le tableau suivant.

#### ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ D'AIR FRANCE-KLM

Zone géographique	Trafic total 2005 (en nombre de passagers transportés)	Parts de marché Air France	Trafic total 2006 (en nombre de passagers transportés)	Parts de marché Air France	Évolution
Europe et Afrique du Nord	59 535 201	58,4 %	64 532 941	57,0 %	- 1,4 %
Amériques (Nord et Sud)	11 300 123	47,6 %	11 564 782	49,6 %	+ 2,0 %
Afrique (hors Afrique du Nord) et Moyen-Orient	7 456 076	32,9 %	7 690 769	35,6 %	+ 2,7 %
Asie (hors Moyen-Orient)	5 125 326	45,6 %	5 490 771	48,6 %	+ 3,0 %
<b>Total</b>	<b>83 506 726</b>	<b>53,9 %</b>	<b>89 279 263</b>	<b>53,6 %</b>	<b>- 0,3 %</b>

Source : DGAC

Se pose désormais la question de savoir si un groupe tel qu'Air France-KLM peut demeurer une compagnie européenne rayonnant à partir de son marché domestique, ou si elle doit également s'implanter dans d'autres zones, en particulier l'Asie, afin d'y devenir un opérateur local. Certaines compagnies ont déjà adopté cette stratégie, notamment Virgin et Singapore Airlines.

Dans l'immédiat, Air France va renforcer sa coopération avec la compagnie américaine Delta Airlines dans le cadre d'une entreprise commune (joint venture), signée le 17 octobre 2007. À partir du 1er avril 2008, Air France et Delta exploiteront conjointement la totalité de leurs vols entre l'Amérique et l'Europe. Ce joint venture devrait être étendu en 2010 à Northwest et KLM.

*c) Une réforme de la caisse de retraite du personnel navigant est indispensable.*

Les personnels navigants français disposent d'une caisse de retraite complémentaire qui leur est propre, la caisse de retraite complémentaire du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPN). Air France est concerné au premier chef par son avenir, les salariés de la compagnie française constituant l'immense majorité des quelque 45 000 affiliés.

Héritière du Fonds de prévoyance de l'aéronautique civile institué par la loi du 30 mars 1928, la CRPN a été créée par la loi du 27 avril 1951. Elle gère quatre fonds :

– un fonds de retraite attribuant des pensions aux anciens navigants et à leurs ayants droit ;

– un fonds spécial attribuant un complément de pension en cas de décès ou d'incapacité permanente totale à la suite d'un accident aérien survenu en service, et en cas d'incapacité définitive imputable au service aérien. Ce fonds sert également des majorations de pension entre 50 et 60 ans ;

– un fonds d'assurance attribuant des indemnités en capital en cas de décès en accident aérien ou reconnu imputable au service aérien, et en cas d'incapacité définitive imputable au service aérien ;

– un fonds social attribuant des secours aux anciens navigants ou à leurs ayants droit, après avis d'une commission.

**Cette caisse apparaît aux yeux de votre Rapporteur spécial comme un « OSNI », un objet social non identifié.** M. Dominique-Jean Chertier, auteur en janvier 2007 d'un rapport d'expertise relatif à la situation et aux projets de réforme de la CRPN, écrit que « *la CRPN est une caisse unique en son genre en France et sans doute en Europe* ». Fonctionnant sur le principe de la répartition, elle est complémentaire du régime de base de la caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV), mais le déclenchement des droits qu'elle confère à ses adhérents est autonome des droits de la CNAV : la pension complémentaire peut être versée par la CRPN avant que soit atteinte la quotité de trimestres travaillés nécessaire à l'ouverture des droits CNAV. La CRPN s'apparente au régime complémentaire classique AGIRC/ARRCO<sup>(1)</sup>, mais sans en reprendre les principes de fonctionnement. Pour autant, elle n'est pas un régime spécial.

**Plus que l'incertitude relative à son statut, c'est la situation démographique et financière de la CRPN qui en appelle la réforme.** Il existe en effet un déficit structurel entre les recettes et les dépenses de la caisse, entre les cotisations qu'elle perçoit et les prestations qu'elle verse. Le ratio actifs/retraités se dégrade inexorablement, pour des raisons sociodémographiques classiques

---

(1) Association générale des instituteurs de retraite des cadres/Association pour le régime de retraite complémentaire des salariés.

(allongement de la durée des études, allongement de l'espérance de vie, départ à la retraite de la génération du *baby-boom*) ; on comptait 2,37 actifs pour un retraité en 2001, contre seulement 2 aujourd'hui. Le déficit structurel n'empêche pas pour l'instant la caisse de fonctionner, en raison de l'existence de réserves évaluées à sept années de fonctionnement. C'est précisément pour éviter un tarissement des réserves fatal à la CRPN, à laquelle les personnels navigants sont attachés, qu'il faut engager au plus vite une réforme. Dans ce type de situations, trois leviers permettent la sauvegarde du régime par répartition : l'augmentation des cotisations, la diminution des pensions, l'allongement de la durée de cotisation. **L'allongement de la durée de cotisation, en tout état de cause préférable aux deux premiers leviers, doit être privilégié.**

Cela implique une révision du décret n° 2004-1427 du 23 décembre 2004, qui a fixé à 55 ans l'âge limite au-delà duquel les personnels navigants commerciaux (PNC) ne peuvent plus travailler en vol. Prévu pour les pilotes (à 60 ans) par l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile, le principe d'une limite d'âge a été consacré au niveau législatif pour les PNC par l'article 4 de la loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004. Auparavant, une disposition du statut du personnel d'Air France fixait à 55 ans l'âge limite pour exercer les fonctions de personnel de cabine, avec une possibilité de prolongation jusqu'à 60 ans. Le principe de la limite d'âge se justifie par des motifs de sécurité et de pénibilité du travail. Il faut tout de suite préciser que **le fait pour les PNC d'être atteints par la limite d'âge n'est pas synonyme de mise à la retraite** ; la compagnie est en effet soumise à une obligation de reclassement au sol.

#### **La fixation de la limite d'âge à 55 ans nuit à la fois aux PNC et à l'équilibre de la CRPN.**

La limite de 55 ans est nuisible aux PNC car en pratique, le reclassement au sol est rare, et les salariés non reclassés font l'objet d'un licenciement. Cela permet aux compagnies de recruter des PNC plus jeunes, allégeant en conséquence leur masse salariale. L'article L 423-1 du code de l'aviation civile prévoit une indemnité minimale de licenciement égale à environ 4 mois de salaire. Air France verse pour sa part environ 16 mois de salaire à ses PNC, ce qui facilite le départ des PNC non reclassés. Tous les personnels licenciés perçoivent pendant 36 mois une indemnité de chômage, diminuée de 50 % du montant de la pension versée par la CRPN dès la cessation de l'activité de PNC. Le régime de retraite des PNC n'étant pas un régime spécial, la pension principale n'est versée par la CNAV qu'à partir de l'âge de 60 ans<sup>(1)</sup>. En conséquence, un PNC licencié à 55 ans faute de reclassement perçoit une indemnité de chômage jusqu'à 58 ans, puis uniquement la pension CRPN pendant deux ans. En outre, certains PNC qui se trouvent dans cette situation n'ont pas cotisé suffisamment longtemps à la CRPN pour toucher leur retraite au taux plein<sup>(2)</sup>. Entre 58 et 60 ans, la situation des PNC peut donc être très précaire, notamment pour ceux qui ont fait leur carrière ailleurs que chez Air France et perçoivent seulement l'indemnité de licenciement prévue

---

(1) Pour toucher une pension CNAV à taux plein, il faut avoir cotisé 160 trimestres.

(2) Il faut pour cela être âgé de 50 ans au moins et avoir cotisé 25 annuités.

par la loi. De nombreux PNC souhaitent donc travailler au-delà de 55 ans, afin de s'assurer un revenu suffisant. Un recours avait d'ailleurs été formé contre le décret du 23 décembre 2004, mais le Conseil d'État l'a rejeté (2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> sous-sections réunies, 25 avril 2006, *Association « Avenir navigant »*, n° 278105). Le même dossier est désormais en cours d'instruction devant la Cour européenne des droits de l'homme et la Commission européenne ; l'un des moyens soulevés est la discrimination fondée sur l'âge, proscrite par le droit européen.

La limite de 55 ans est également nuisible à l'équilibre de la CRPN. En effet, la situation financière de la caisse appelle un allongement de la durée de cotisation. En l'état actuel, seul un relèvement de l'âge limite permettrait d'aller dans ce sens. En effet, même s'il était réellement opéré, le reclassement au sol serait sans incidence sur l'équilibre de la CRPN, seuls les personnels navigants pouvant y cotiser. Pour que le reclassement au sol permette d'équilibrer la CRPN, il faudrait donc que les compagnies recherchent véritablement des possibilités de reclassement, et que les anciens PNC ainsi reclassés soient autorisés à cotiser à la CRPN. En tout état de cause, cela n'exonère en rien les compagnies aériennes qui ne fourniraient pas un effort suffisant en matière de reclassement au sol.

En conséquence, **si votre Rapporteur spécial reste attaché au principe d'un âge limite pour les personnels navigants, il souhaite que cet âge soit relevé.** En effet, aucune étude ne démontre que le métier de PNC ne saurait être exercé au-delà de 55 ans pour des raisons de sécurité. Ainsi, les standards internationaux autorisent les pilotes à exercer jusqu'à 65 ans pourvu que le copilote soit âgé de moins de 60 ans<sup>(1)</sup>. Les PNC font en outre l'objet d'un suivi médical permettant de déceler les éventuelles incompatibilités entre leur état de santé et l'exercice de leur profession.

**Il faut inscrire la réforme de la CRPN dans le cadre global de la rénovation des régimes de retraite.** L'article 10 du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2008 propose d'alourdir les charges sociales pesant sur les dispositifs de préretraite et de mise à la retraite d'office, afin d'accroître le taux d'emploi anormalement bas des 55-64 ans, et de contribuer ainsi à la sauvegarde du régime de retraite par répartition. Si la situation des PNC non reclassés relève de la catégorie juridique du licenciement et non de la préretraite, il n'en demeure pas moins que les implications économiques et financières sont similaires. Le maintien en activité des PNC de plus de 55 ans doit donc être encouragé. Selon les informations recueillies par votre Rapporteur spécial, le conseil d'administration de la caisse, conscient de la nécessité de réformer, est ouvert aux discussions sur l'allongement de la durée de cotisation.

---

(1) Amendement n° 167 à l'annexe 1 de la convention relative à l'aviation civile internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), applicable depuis le 23 novembre 2006. Au plan européen, il n'existe pour l'heure aucune mesure contraignante ; la question de la limite d'âge des pilotes devrait être débattue au second semestre 2008, lorsque la Commission européenne proposera l'adoption de règles relatives aux licences des pilotes.

## B.– LE SECTEUR DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE CONNAÎT DES ÉVOLUTIONS ASSEZ CONTRASTÉES.

1.– EADS a réformé sa gouvernance mais souffre toujours des résultats d'Airbus.

a) *Le capital d'EADS devrait évoluer vers la formule de la golden share.*

Début avril 2006, deux des actionnaires fondateurs du groupe, l'allemand DaimlerChrysler et le groupe français Lagardère, qui détenaient respectivement environ 30 % et 15 % d'EADS, ont décidé de céder chacun 7,5 % du capital.

La partie allemande a d'ores et déjà procédé à la cession de la totalité des 7,5 %. En ce qui concerne le groupe Lagardère, le montage financier choisi prévoit que la cession se fera sous forme du remboursement en actions EADS d'un emprunt obligataire en trois tranches égales, dont la première est venue à échéance en juin 2007, la deuxième devant être réalisée en juin 2008 et la dernière en juin 2009.

À la date du 30 juin 2007, le capital se répartissait donc de la manière suivante :

– 27,38 % à la société SOGEADE, laquelle est elle-même détenue par l'État français et le groupe Lagardère. La présidence de la SOGEADE a été confiée à M. Arnaud Lagardère ;

– 22,41 % à la société DaimlerChrysler <sup>(1)</sup>;

– 5,46 % à la société holding SEPI, détenue par l'État espagnol ;

– 43,63 % au public ;

– 0,06 % directement à l'État français ;

– 1,06 % en actions d'autocontrôle.

**Votre Rapporteur spécial se prononce en faveur d'un actionnariat moins « baroque ».** Compte tenu des enjeux stratégiques majeurs qui caractérisent ce groupe, il apparaît nécessaire de créer une « action en or » (*golden share*) aux côtés des actionnaires industriels de référence. Cette *golden share* permettrait aux États de conserver un droit de regard sur les activités d'EADS. Un groupe de travail a été créé à cet effet par le groupe EADS.

---

(1) Le 9 février 2007, DaimlerChrysler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs publics et privés aux termes duquel le groupe réduira sa participation dans EADS de 7,5 %.

*b) La gouvernance d'EADS a fait l'objet d'une réforme nécessaire.*

Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord en date du 16 juillet 2007, la société EADS était administrée par un conseil d'administration composé de onze administrateurs, soit cinq administrateurs désignés par chacun des deux actionnaires de contrôle, dont deux administrateurs indépendants, plus un administrateur espagnol. MM. Rudiger Grube et Arnaud Lagardère co-présidaient ce conseil d'administration. Le comité exécutif, chargé d'assurer la gestion quotidienne de la société, était composé de douze membres et co-présidé par deux co-présidents, MM. Louis Gallois et Thomas Enders.

Depuis le 22 octobre 2007, le groupe est présidé et dirigé, pour chacun des niveaux le composant, par un seul représentant. Le choix a été fait de confier dans cette nouvelle structure la présidence du conseil d'administration à M. Rüdiger Grube, alors que M. Louis Gallois est devenu le seul président exécutif du groupe, dès le 27 août 2007. Le principe d'une alternance de nationalité entre la France et l'Allemagne a été convenu au terme de ces mandats. Le poste de président exécutif d'Airbus est revenu à M. Thomas Enders et le poste de directeur général délégué à M. Fabrice Brégier.

Le fonctionnement du conseil d'administration évolue dans le sens d'une plus grande souplesse et d'une moins grande implication dans la gestion du groupe. Ainsi la règle de la majorité simple s'impose sur davantage de sujets, sauf pour certaines décisions stratégiques qui supposent un accord franco-allemand. La composition du conseil est également modifiée pour porter à quatre sur onze le nombre des administrateurs indépendants au lieu de deux sur onze.

Cette nouvelle gouvernance simplifiée a été entérinée le 22 octobre 2007 par l'assemblée générale d'EADS.

**Votre Rapporteur spécial salue la réforme de la gouvernance d'EADS, qui a permis de clarifier les rôles de chacun.**

*c) Les résultats du groupe ont été affectés par les retards constatés chez Airbus.*

EADS a réalisé en 2006 un chiffre d'affaires de 39,4 milliards d'euros (dont plus du quart en activités militaires), en hausse d'environ 15 % par rapport aux comptes de l'exercice 2005. Le groupe a affiché un résultat net positif de 99 millions d'euros contre 1 676 millions d'euros en 2005.

Fin 2006, le groupe employait 116 805 salariés, soit 3 595 de plus qu'en 2005.

L'évolution des résultats s'explique notamment par l'impact des difficultés de la filiale Airbus, qui a connu des retards dans la fabrication des A380, aboutissant à un décalage de 18 mois sur le calendrier initial. Sur l'exercice 2006, la filiale majeure d'EADS a vu son résultat d'exploitation chuter

considérablement passant de 2,3 milliards d'euros à – 572 millions d'euros. À l'occasion du salon du Bourget 2007, Airbus a enregistré des succès commerciaux qui ont confirmé la compétitivité de ses produits. Sur les six premiers mois de 2007, la reprise constatée sur l'ensemble de la gamme s'est manifestée par la signature de 680 commandes brutes dont 392 portent sur des appareils de la famille A320. La première livraison de l'A380 a eu lieu le 15 octobre 2007, à la compagnie Singapore Airlines.

*d) Le plan Power 8 se déroule normalement.*

Airbus a lancé un plan de restructuration baptisé *Power 8*, destiné à générer 2 milliards d'euros d'économies par an à partir de 2010 et à réduire la durée de conception des avions.

Le plan *Power 8* implique :

- une participation des fournisseurs à l'effort de réduction des coûts ;
- la vente de certains sites d'Airbus, actuellement en cours ;
- un effort important en matière de réduction des coûts de structure (suppression de 10 000 postes : 5 000 emplois directs Airbus et 5 000 salariés intérimaires et sous-traitants). Ce processus se déroule dans un climat social calme, avec des départs volontaires.

2.– Les activités civiles de Dassault Aviation sont portées par le dynamisme de l'aviation d'affaires.

La société Dassault Aviation figure parmi les principaux constructeurs aéronautiques mondiaux. Ses activités s'exercent dans le secteur civil avec les avions d'affaires de la gamme Falcon et dans le secteur militaire et spatial avec les avions de combat Mirage et Rafale, des éléments pyrotechniques et des systèmes de télémétrie.

Les effectifs du groupe étaient de 11 928 personnes fin 2006 contre 12 082 en 2005.

Fin décembre 2006, l'actionnariat se répartissait de la manière suivante : 50,55 % pour le Groupe industriel Marcel Dassault (GIMD), 46,3 % pour EADS France, 3,15 % dans le public.

Sur l'exercice 2006, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 3,3 milliards d'euros, en baisse de 4 % par rapport à 2005. La gamme Falcon représentait 62 % de ce chiffre d'affaires.

Le résultat d'exploitation consolidé est en diminution de 10 %, par rapport à 2005, à 372 millions d'euros. Au total, le groupe a dégagé un bénéfice net, en baisse de 8 % (281 millions d'euros).

La part des exportations dans le chiffre d'affaires se montait à 67 %, dont 87,5 % pour le secteur civil.

La forte activité commerciale constatée en 2005 dans le domaine de l'aviation d'affaires s'est poursuivie en 2006. Les tendances générales du marché ont été confirmées : bonne tenue du marché américain, croissance des ventes en Europe, (en raison, en particulier, de la faiblesse du dollar), développement de certains marchés (Russie, Moyen-Orient, Inde). Le groupe Dassault Aviation a ainsi enregistré 158 commandes de Falcon neufs. Ces commandes constituent un record historique, le montant antérieur le plus élevé étant de 123 en 2005.

Il faut relever que la parité actuelle de l'euro par rapport au dollar affecte la compétitivité du groupe.

En matière militaire, l'objectif prioritaire que constituait la qualification du standard F2 du RAFALE et la mise en service du premier escadron Rafale de l'Armée de l'Air a été atteint en 2006.

Les principaux objectifs du groupe en 2007 sont les premières livraisons du Falcon 7X, l'augmentation des cadences de livraisons de l'ensemble de la gamme Falcon, la poursuite du programme nEUROn, la prospection pour l'exportation du Rafale.

### 3.- Les résultats de SAFRAN s'améliorent.

La fusion-absorption de la SNECMA par SAGEM a été entérinée par l'assemblée générale du 11 mai 2005. Le nouveau groupe SAFRAN existe officiellement en Bourse depuis le début du 2ème trimestre 2005. Le premier résultat annuel 2005 du groupe a été publié en mars 2006 avec une comparaison *pro forma* du groupe pour 2004<sup>(1)</sup>.

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SAFRAN a été d'environ 11,3 milliards d'euros en 2006, en progression de 7,1 % par rapport à 2005.

Le résultat opérationnel 2006 s'élève à 465 millions d'euros, en régression de 33 % par rapport à 2005 en raison d'événements non récurrents intervenus dans la branche défense-sécurité et du maintien d'un contexte de marché difficile dans la branche « Communications ». Le résultat net (part du groupe) s'établit à 177 millions d'euros au lieu de 444 millions d'euros sur l'exercice précédent.

Au titre du premier semestre 2007 SAFRAN a annoncé un chiffre d'affaires en hausse de 4,7 % par rapport au premier trimestre 2006. Le résultat opérationnel, en hausse de 35 %, atteint 311 millions d'euros. Les ventes de SAFRAN ont été tirées par l'activité propulsion qui a enregistré une hausse de 16 % et par l'activité défense-sécurité, qui a connu une croissance de 8 %. L'activité communications pâtit de la forte baisse des volumes dans la téléphonie

---

(1) Afin de rendre les périmètres 2004 et 2005 comparables et de traduire les performances économiques du groupe, des comptes *pro forma* audités ont été établis en supposant l'opération de rapprochement Sagem/Snecma réalisée au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

mobile. Son chiffre d'affaires a fondu de 22 %. Le résultat net global ressort à 215 millions d'euros au 30 juin 2007, en forte progression : + 62 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2006.

À la fin du premier semestre 2007, le groupe SAFRAN employait 62 000 personnes dont 35 % dans la branche propulsion aéronautique et spatiale et 33 % dans la branche équipements aéronautiques.

#### C.- LE TRANSPORT AÉRIEN S'ORGANISE SUR LE TERRITOIRE AUTOUR DE PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES DONT LA RÉFORME SE POURSUIT.

1.- Aéroports de Paris, dont la santé financière est bonne, poursuit la diversification de ses activités.

*a) Le dynamisme du trafic profite à la société Aéroports de Paris.*

**L'établissement public Aéroports de Paris (ADP) a été transformé en société anonyme** par la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Cette loi précise que l'État reste actionnaire majoritaire de la société. Le décret n° 2005-854 du 27 juillet 2005 a dressé la liste des quatorze aérodromes d'Île-de-France relevant de la compétence d'ADP. L'ouverture minoritaire du capital a été autorisée par décret du 22 mai 2006. L'État détient désormais 68,4 % du capital de la société, les salariés 2,4 % et le public 29,2 %. **Le groupe ADP** compte quant à lui dix-sept sociétés rattachées à la société mère ADP.

L'action ADP, introduite sur le marché à 44 euros, a atteint 92 euros en 2006 et se situe désormais aux alentours de 80 euros.

Avec 82,5 millions de passagers accueillis en 2006, **les aéroports parisiens ont connu une hausse de leur activité de 4,8 % par rapport à 2005**. L'ensemble du trafic fret et poste traité sur les plates-formes s'est élevé à 2,2 millions de tonnes, soit une hausse de 5,7 % par rapport à l'année 2005.

**La croissance du trafic explique très largement les bons résultats d'ADP**. Le compte de résultat consolidé du groupe ADP est retracé dans le tableau suivant.

**COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ DU GROUPE ADP**

*(en millions d'euros)*

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2006/2005</b>
Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires)	1 920,8	2 076,8	8,1 %
Valeur ajoutée	1 339,1	1 473,8	10,1 %
Charges courantes	1 403,3	1 470,7	4,8 %
<i>Dont charges de personnel</i>	<i>611,5</i>	<i>648,1</i>	<i>6 %</i>
EBITDA	598,6	664,7	11,0 %
Résultat opérationnel courant	337,5	390,9	15,8 %
Résultat opérationnel	360,9	333,9	- 7,5 %
Résultat financier	- 88,8	- 84,5	- 4,8 %
Impôt sur les sociétés	95,1	100,8	6 %
Résultat net part du groupe	179,9	152,1	- 15,4 %

Source : DGAC

Le recul du résultat net (-15,4 %) s'explique par des éléments non récurrents ayant affecté l'exercice 2006 ; il s'agit pour l'essentiel des charges générées par l'introduction en bourse. Corrigé de ces éléments, le résultat net serait de 200,6 millions d'euros, en hausse de 19 6 % par rapport à l'exercice 2005.

**L'activité d'ADP se divise en quatre segments** dont les chiffres d'affaires 2006 sont inégaux : les services aéroportuaires (1 762,4 millions d'euros), les escales (177,1), l'immobilier (175,2) et les autres activités (226,3), par exemple celle de la filiale exploitant des boutiques situées sur les plates-formes.

Le montant des **investissements** réalisés par le groupe ADP en 2006 s'élève à 712,5 millions d'euros dont 693 pour la maison mère.

**INVESTISSEMENTS D'ADP EN 2006**

*(en millions d'euros)*

<b>Investissements</b>	<b>Maison-mère</b>	<b>Filiales</b>	<b>Total</b>
Capacité	370,2	16,5	386,7
Restructuration	46,2	-	46,2
Rénovation et qualité	152,4	3	155,4
Immobilier	16,4	-	16,4
Sûreté	41,1	-	41,1
Frais d'études et de surveillance des travaux	66,7	-	66,7
<b>Total</b>	<b>693,0</b>	<b>19,5</b>	<b>712,5</b>

Source : DGAC

Les principales opérations ont entre autres concerné :

- à Paris-Charles de Gaulle (CDG), la poursuite des chantiers du terminal S3, le TBE (tri bagages Est), la reconstruction du terminal 2E ;

- à Paris-Orly, l'achèvement de la rénovation du hall 2 d'Orly Ouest et de la piste 4.

La dette nette du groupe s'élevait en fin d'exercice 2006 à 1 859,7 millions d'euros contre 2 330,9 millions fin 2005. **Le ratio endettement sur capitaux propres est passé de 1,13 fin 2005 à 0,67 fin 2006**, ce qui s'explique par une augmentation de capital.

Au **premier semestre 2007**, le trafic de passagers a crû de 4,4 % par rapport au premier semestre 2006, contribuant ainsi à la progression du chiffre d'affaires (+9 %). Hors éléments non récurrents, le résultat net progresse de 24,6 %. ADP anticipe pour l'ensemble de l'année 2007 une croissance du trafic comprise entre 4 et 4,4 %.

*b) ADP tire également parti de redevances plus élevées qu'elles ne devraient l'être.*

Aéroports de Paris perçoit deux types de redevances pour service rendu, qui représentent une part importante des recettes de services aéroportuaires du groupe, ainsi que l'illustre le tableau suivant.

**ÉVOLUTION DÉTAILLÉE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES SEGMENTS D'ACTIVITÉS  
ENTRE 2005 ET 2006**

(en millions d'euros)

	2005	2006	Variation (%)
<b>Services aéroportuaires</b>			
<i>Redevances aéronautiques</i>	621,5	667,1	+ 7,3 %
<i>Redevances spécialisées</i>	95,4	103,7	+ 8,7 %
Taxe d'aéroport	308,8	356,3	+ 15,4 %
Prestations industrielles	60,6	68,8	+ 13,5 %
Recettes locatives	61,7	70,4	+ 14,1 %
Autres recettes	121	105,5	- 12,8 %
Recettes commerciales	196,9	210,8	+ 7,1 %
Parcs et accès	134,8	143,8	+ 6,7 %
Total services aéroportuaires	1 600,6	1 726,3	+ 7,9 %
Escale et prestations annexes	167,9	177,1	+ 5,5 %
Immobilier	162,1	175,7	+ 4,4 %
<b>Autres activités</b>			
Hub télécom (y compris SERTA)	71,1	74	+ 4,1 %
Société de Distribution Aéroportuaire	80,3	99,8	+ 24,3 %
International (ADPM et ADPi)	35,1	41,5	+ 18,2 %
Autres	13,3	11	- 17,3 %
Total autres activités	199,8	226,3	+ 13,3 %
Éliminations inter-segments	(215,8)	(228,6)	+ 5,9 %
<b>Chiffre d'affaires consolidé</b>	<b>1 914,6</b>	<b>2 076,8</b>	<b>+ 8,1 %</b>

Source : ADP

Les **redevances aéronautiques** constituent la plus importante source de revenus du groupe. Cette catégorie comprend les quatre redevances « principales » au sens de l'article R. 224-2-1° du code de l'aviation civile (redevance d'atterrissage<sup>(1)</sup>, redevance de stationnement d'avions, redevance par passager et redevance carburant) auxquelles s'ajoute la redevance pour le balisage lumineux

(1) Les vols tout cargo bénéficient d'un abattement qu'ADP s'est engagé à supprimer ; initialement de 50 %, il est aujourd'hui de 14 % et devrait s'annuler en 2010. Votre Rapporteur spécial y veillera.

des pistes. Ces redevances sont facturées aux utilisateurs des infrastructures aéroportuaires, essentiellement les compagnies aériennes. Elles sont calculées principalement en fonction du nombre de passagers commerciaux au départ, du tonnage et du nombre des mouvements d'avions.

#### REDEVANCES AÉRONAUTIQUES PERÇUES PAR ADP EN 2006

(en millions d'euros)

	National (y compris vols spéciaux)	Union européenne (hors Outre- Mer)	International et Outre-Mer	Total 2006
Passagers	39	104,7	198,2	341,9
Atterrissage	29,2	55,2	128,7	213
Stationnement	12,1	17,9	44,8	74,8
Carburant	-	-	-	26,7
Balisage	-	-	-	10,6

Source : ADP

Les **redevances spécialisées** regroupent les redevances « accessoires », au sens de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile, qui sont facturées aux compagnies aériennes ou aux assistants en escale ; elles concernent en particulier la mise à disposition d'installations spécifiques telles que les banques d'enregistrement, les tri-bagages, les équipements de dégivrage.

Aux termes des articles L. 224-2 et R. 224-4 du code de l'aviation civile, l'évolution des tarifs des redevances perçues par ADP est déterminée par un contrat de régulation économique (CRE) conclu entre la société et l'État pour une durée de cinq ans. Le CRE 2006-2011 fixe la norme d'évolution des redevances principales et de certaines redevances accessoires ; la hausse moyenne annuelle des redevances concernées est plafonnée à 3,25 % hors inflation, soit environ 2 points de plus en nominal.

La norme ainsi fixée est ajustable, sur la base de trois facteurs :

- dès 2007, si le volume annuel de trafic sort d'une plage de franchise prédéfinie, les tarifs des redevances principales sont ajustés afin de compenser 70 % de l'excédent ou du déficit de recettes. L'hypothèse de croissance annuelle du trafic retenue par le CRE est de 3,75 % pour le nombre de passagers et 2,31 % pour le nombre de mouvements d'aéronefs ; la plage de franchise correspond à un écart à l'hypothèse de référence de 0,25 point pour le nombre de passagers et de 0,15 point pour le nombre de mouvements d'aéronefs ;

- à partir de 2008, un facteur correcteur de type bonus/malus pourra s'appliquer aux tarifs des redevances en fonction des résultats obtenus par ADP en matière de qualité de service. À cette fin, dix indicateurs de qualité doivent être mis en place. ADP a informé votre Rapporteur spécial que les indicateurs en question sont déjà construits et testés, en avance sur le calendrier prévu ;

- à partir de 2010, les tarifs pourraient être minorés si ADP investissait moins de 95 % du montant prévu.

### **Votre Rapporteur spécial adresse deux principales critiques au CRE :**

– **les tarifs des redevances sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être.** En effet, le CRE tend à sous-estimer la progression du trafic, ce qui génère des recettes en partie décorrélées du service rendu, seuls 70 % de l'excédent perçu étant reversés aux compagnies ;

– **les possibilités de modulation des redevances prévues par la loi du 20 avril 2005 sont insuffisamment utilisées.** Il est notamment regrettable que les tarifs ne varient pas en fonction des créneaux horaires, ce qui pourrait contribuer à la lutte contre les nuisances sonores. Cette question devra être abordée dans le CRE 2011-2016.

**Il convient en outre d'étudier sérieusement la possibilité de créer sur l'une des plates-formes d'ADP une aérogare réservée aux compagnies *low cost*.** Il paraît en effet anormal à votre Rapporteur spécial que les *low cost* payent des redevances égales aux compagnies classiques, alors qu'elles ne souhaitent pas utiliser tous les services offerts à celles-ci par les aéroports. Cette situation est d'autant plus critiquable que les *low cost* se voient *de facto* reléguées dans les aérogares les moins bien aménagées, sans réduction de tarifs.

**Un contentieux oppose ADP à la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM),** qui a introduit en 2006 une requête tendant à l'annulation des décisions par lesquelles ADP avait fixé les tarifs des redevances pour 2006. Le Conseil d'État (2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> sous-sections réunies, 11 juillet 2007, *FNAM*, n 293 719) a accueilli favorablement cette requête, jugeant qu'ADP avait insuffisamment informé la commission consultative économique<sup>(1)</sup>, méconnaissant ainsi les règles de procédure applicables en l'espèce. Le Conseil d'État ne s'étant pas prononcé sur la légalité interne des redevances, ADP entend prendre de nouvelles décisions conférant une base légale aux redevances 2006, qui en tout état de cause ont été perçues en contrepartie d'un service rendu. ADP estime que ces nouvelles décisions, bien que rétroactives, seront légales car destinées à combler un vide juridique. Les développements ultérieurs de ce contentieux mériteront d'être suivis.

*c) Le programme de développement des activités commerciales d'ADP devrait monter en charge en 2007-2008.*

Les exploitants d'aéroports sont encouragés à développer des activités annexes aux services aéroportuaires rémunérés par voie de redevances, générant ainsi des recettes supplémentaires. Ces recettes relèvent pour l'essentiel de la mise à disposition du domaine aéroportuaire pour des activités commerciales (par exemple au profit de boutiques installées dans les aérogares ou de loueurs de voitures), ainsi que de l'exploitation des parkings automobiles. Les recettes commerciales d'ADP se sont montées à 210,8 millions d'euros en 2006.

---

(1) Composée de représentants des compagnies, des organisations professionnelles et d'ADP, elle émet un avis sur les tarifs des redevances.

En application du principe de caisse unique recommandé par l'Organisation de l'aviation civile internationale, le bénéfice globalement réalisé sur ces activités contribue à minorer les taux des redevances aéronautiques directement à la charge du transport aérien. Ce principe, appliqué de fait, a été précisé par le décret n° 2005-827 du 20 juillet 2005 et son arrêté d'application du 16 septembre 2005, qui prévoient que les tarifs des redevances pour services rendus doivent être fixés de façon à procurer à l'exploitation d'aéroport une juste rémunération. Celle-ci est appréciée sur un périmètre d'activités incluant les services publics aéroportuaires et également d'autres activités, dont l'exploitation des parcs de stationnement automobiles et la mise à disposition de surfaces ou locaux pour les commerces dans les aérogares.

Constatant pour les aéroports européens une corrélation positive entre le chiffre d'affaires par passager et la surface des zones commerciales, ADP a mis en place un plan visant à augmenter ses surfaces commerciales de 30 % d'ici à 2010, et de 40 % pour les zones internationales. ADP a informé votre Rapporteur spécial que les objectifs 2010 seront dépassés dès 2008 : respectivement +31,1 % et +66 %.

**Votre Rapporteur spécial encourage le développement d'activités commerciales dont le produit pourrait permettre une modération des tarifs de redevances.**

2.- La réforme des aéroports régionaux n'a pas encore produit tous ses effets.

*a) 2007 devait être l'année d'achèvement du processus de décentralisation des aéroports.*

Ce processus trouve son origine dans la loi sur la démocratie de proximité<sup>(1)</sup>, qui offrait aux collectivités territoriales volontaires la possibilité de se voir transférer, à titre expérimental, les compétences de l'État en matière d'aménagement et d'exploitation des plates-formes aéroportuaires. La loi relative aux libertés et responsabilités locales<sup>(2)</sup> est allée plus loin, prévoyant pour le 1<sup>er</sup> janvier 2007 le transfert aux collectivités territoriales et à leurs groupements des aérodromes civils appartenant à l'État.

Ont été exclus de ce transfert les aéroports à vocation nationale ou internationale. **Ce sont au total 150 des 182 aérodromes civils détenus par l'État qui sont concernés par le processus de décentralisation.** Très contrastés dans leur taille comme dans leur organisation, ces aéroports ont accueilli en 2006 9,2 millions de passagers, soit 6,2 % du trafic total des aéroports français.

---

(1) Article 105 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002.

(2) Article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004.

**La décentralisation porte à la fois sur les compétences d'autorité concédante** (aménagement, entretien et gestion des aérodromes) **et sur le patrimoine**. Celui-ci, transféré à titre gratuit, s'étend à l'ensemble des terrains et biens des aérodromes, exception faite des biens nécessaires aux missions de l'État en matière de sécurité de la circulation aérienne, de sécurité civile et de défense nationale. En conséquence, l'État n'a plus vocation à intervenir dans les orientations stratégiques prises par les collectivités et groupements bénéficiaires du transfert ; sa compétence se limite à ses missions régaliennes et à la prestation des services de contrôle aérien.

Formellement, le transfert s'opère par voie de **convention entre l'État et le bénéficiaire**, convention qui précise le patrimoine transféré et organise les relations entre le bénéficiaire et les services de l'État présents sur la plate-forme décentralisée. À défaut d'accord entre les parties, le transfert s'opère par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La complexité des opérations à mener a conduit le législateur <sup>(1)</sup> à **décaler au 1<sup>er</sup> mars 2007 la date limite de transfert**. Dans la quasi-totalité des cas, le **processus conventionnel s'est bien déroulé**, et l'intervention du ministre a été résiduelle.

19 aéroports ont été transférés à des régions (les plus importants en termes de trafic), 29 à des départements, 61 à des groupements de communes et 41 à des communes.

**Votre Rapporteur spécial salue le bon déroulement d'un processus qui permet d'associer étroitement les collectivités territoriales à la gestion des aéroports locaux, outils structurants d'aménagement du territoire.**

*b) Les aéroports de province consolident leur position.*

**En 2006, le trafic passagers des neuf principaux aéroports régionaux métropolitains d'intérêt national a poursuivi la croissance avec laquelle il a renoué depuis 2004** : +5,2 % (+5,9 % en 2005). Le trafic total dépasse le chiffre enregistré en 2000, soit 39,85 millions de passagers.

**La progression du trafic est tirée par le développement des liaisons communautaires (+8,4 %) et du trafic international (+6,3 %)**. Le trafic intérieur évolue plus lentement (+2,8 %), mais représente toujours la majorité des vols au départ et à l'arrivée des aéroports concernés (50,7 %). La forte progression du trafic communautaire s'explique principalement par le développement des compagnies *low cost* sur les plates-formes régionales. Le **trafic fret** progresse également, en hausse de 6,2 % par rapport à 2005.

**La croissance par plate-forme est assez contrastée**. Le rythme de progression de l'aéroport de Nice s'est ralenti (+1,9 % contre +4,4 % en 2005), mais Nice conserve la première place en volume, avec près de 10 millions de passagers. Toulouse a connu également un certain tassement de sa croissance

---

(1) Loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006.

(+2,6 % contre +3,3 % en 2005). Lyon progresse un peu moins vite que la moyenne, et se démarque par une évolution plus favorable du trafic national que du trafic international. À Marseille, la croissance 2006 est de 4,4 %, contre 1,7 % en 2005 ; cela s'explique notamment par la progression de plus de 80 % du trafic des *low cost*. Strasbourg et Montpellier ont renoué avec la croissance (+4,1 % et +1,4 %) après la stagnation ou le repli des années précédentes. Bordeaux voit le trafic croître de 5,5 %, notamment grâce à l'international (+12,4 %). Nantes, où le trafic gagne 12,2 %, profite notamment de liaisons *low cost* vers la Grande-Bretagne. Mais comme en 2005, la plus forte progression est celle enregistrée par Bâle-Mulhouse (+21,8 %) ; ce résultat spectaculaire est permis pour l'essentiel par la stratégie de développement initiée en 2003, fondée sur un cadre tarifaire différencié répondant aux attentes des *low cost*, qui réalisent 42 % du trafic de cette plate-forme. **Votre Rapporteur spécial salue la stratégie d'ouverture aux *low cost* de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui fait la preuve de son efficacité.**

#### TRAFIC DE PASSAGERS DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Aéroports	Nombre de passagers totaux		Variation en %		
	2005	2006	2005/2004	2006/2005	2006/2003 moyenne
Nice-Côte d'azur	9 754 772	9 948 035	4,4 %	2,0 %	2,9 %
Lyon - Saint Exupéry	6 561 365	6 752 333	5,3 %	2,9 %	4,4 %
Marseille - Provence	5 859 480	6 115 944	1,8 %	4,4 %	4,5 %
Toulouse - Blagnac	5 799 536	5 956 552	3,3 %	2,7 %	3,9 %
Bâle - Mulhouse	3 311 894	4 016 582	30,1 %	21,3 %	17,4 %
Bordeaux - Mérignac	3 096 827	3 259 960	5,9 %	5,3 %	4,9 %
Nantes - Atlantique	2 128 806	2 407 432	12,2 %	13,1 %	7,9 %
Strasbourg - Entzheim	1 954 746	2 032 957	0,6 %	4,0 %	-0,5 %
Montpellier - Méd.	1 310 913	1 323 433	-1,2 %	1,0 %	-5,5 %
<b>Total</b>	<b>39 778 339</b>	<b>41 813 228</b>	<b>5,9 %</b>	<b>5,1 %</b>	<b>4,5 %</b>

Source : DGAC

Le **chiffre d'affaires** des neuf aéroports considérés est en hausse de 8,1 % par rapport à 2005, s'élevant à 618,2 millions d'euros. Le produit de la taxe d'aéroport, en augmentation de 11,3 %, représente un peu plus du quart de ce chiffre d'affaires. Les recettes extra-aéronautiques, en progrès de 8,3 %, représentent 45,8 % du chiffre d'affaires. Les **saldes intermédiaires de gestion** s'améliorent très sensiblement : la valeur ajoutée augmente de 8,4 %, l'excédent brut d'exploitation de 10,1 % et le résultat net de l'exercice quadruple presque, s'établissant à 15,2 millions d'euros contre 4,2 en 2005. La capacité d'autofinancement s'élève à 158 millions d'euros, en progression de 14,5 %.

**SOLDES D'EXPLOITATION 2006 DES AÉROPORTS RÉGIONAUX**

(en euros)

Aéroports	Valeur Ajoutée	Excédent brut d'exploitation	Résultat net	Capacité d'autofinancement
Nice-Côte d'azur	98 630	64 815	8 616	43 996
2006/2005	7,9 %	9,7 %	- 448,4 %	13,7 %
Lyon - Saint Exupéry	59 738	29 348,7	142	22 196
2006/2005	7,6 %	11,8 %	- 101,5 %	15,6 %
Marseille - Provence	48 102	24 031	2	19 940
2006/2005	12,3 %	9,5 %	- 97,6 %	4,9 %
Toulouse - Blagnac	44 581	27 821	- 5 337	23 860
2006/2005	6 %	6,6 %	- 157,7 %	22,2 %
Bâle - Mulhouse	42 029	22 334	6 161	21 307
2006/2005	4,9 %	2,2 %	49,6 %	- 1,4 %
Bordeaux - Mérignac	21 913	11 590	0	9 911
2006/2005	4,3 %	3,8 %	- 100 %	26,7 %
Nantes - Atlantique	18 639	10 210	3 950	7 566
2006/2005	30,5 %	62,2 %	812,2 %	55,2 %
Strasbourg - Entzheim	14 881	7 296	783,00	5 802
2006/2005	5,1 %	8,8 %	- 482,0 %	17,9 %
Montpellier - Méd.	8 898	4 554	862	3 432
2006/2005	6,7 %	13,7 %	101,4 %	42,6 %
<b>Total</b>	<b>357 411</b>	<b>201 999,7</b>	<b>15 179</b>	<b>158 010</b>
2006/2005	8,4 %	10,1 %	265,1 %	14,5 %

Source : DGAC

*c) La mise en place des sociétés aéroportuaires dans les grands aéroports régionaux s'accélère.*

L'article 7 de la loi du n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports a mis en place un cadre permettant une réforme du mode de gestion des grands aéroports régionaux de l'État, qui sont gérés de longue date par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) compétentes, dans le cadre de concessions attribuées par l'État.

Établissements publics de l'État soumis au principe de spécialité, les CCI ne sont pas propriétaires des éventuels excédents d'exploitation réalisés. Par ailleurs, les concessions sont en général trop courtes au regard de la durée d'amortissement des investissements. Le mode classique de gestion des aéroports n'est donc pas très favorable au développement économique, alors que l'accroissement du trafic rend nécessaire une véritable stratégie à moyen terme.

La loi précitée permet, à l'initiative de la CCI concernée et avec l'accord de l'État, de transférer avant terme la concession en vigueur à une société de droit privé. Les sociétés aéroportuaires ainsi créées seront détenues en totalité par des personnes publiques. Le partage retenu est le suivant : 60 % du capital pour l'État, au moins 25 % pour la CCI et jusqu'à 15 % pour les collectivités territoriales intéressées. Une ouverture du capital aux personnes privées par cession des parts de l'État est prévue, mais le capital devra rester majoritairement public jusqu'au

31 décembre 2013. Une fois le transfert opéré, la concession se voit soumise à un nouveau cahier des charges, et peut être prolongée de quarante ans au maximum.

Le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 a fixé la liste des aéroports concernés ; celle-ci recouvre les aéroports d'intérêt national, à l'exclusion de Nantes-Atlantique. Quatre d'entre eux ont mis en œuvre la réforme de 2005 : Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac et Nice-Côte d'Azur. Le dossier de Nice a été notifié à la Commission européenne, en tant qu'aide d'État ; l'instruction par les services communautaires se poursuit. Le transfert de concession est envisagé pour Montpellier. L'échéance des concessions en vigueur dans les autres aéroports n'est pas immédiate.

L'article 7 de la loi précitée du 20 avril 2005 prévoit également, pour les personnels de droit public actuellement employés par les établissements publics, un mécanisme de mise à disposition au profit des sociétés nouvellement concessionnaires. À l'issue d'un délai de dix ans, l'agent pourra choisir de se lier par un contrat de travail à la société nouvellement créée. Dans un souci d'égalité entre les personnels, et afin de leur offrir davantage de perspectives de mobilité, il est important que les partenaires sociaux aboutissent rapidement à la signature d'une convention collective applicable à l'ensemble de personnels des aéroports français. C'est pourquoi votre Rapporteur spécial, qui était Rapporteur pour avis au nom de votre Commission sur ce texte, a fait adopter un amendement prévoyant que les partenaires sociaux doivent négocier une convention collective nationale dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de cette loi. Dès l'automne 2005, l'Union des aéroports français (UAF) a engagé la négociation d'une convention collective spécifique. L'échec de cette première vague de négociations a conduit à un rapprochement entre l'UAF et la FNAM autour de l'idée d'étendre la convention collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien au personnel des exploitants d'aéroport. Un avenant en ce sens pourrait être prochainement présenté à la signature des organisations syndicales. S'il était adopté, l'objectif poursuivi par la loi du 20 avril 2005 serait atteint.

#### D.- LES NUISANCES QUE PEUT GÉNÉRER LE TRAFIC AÉRIEN DOIVENT ÊTRE LIMITÉES PAR DES MESURES APPROPRIÉES.

1.- Le dispositif de lutte contre les nuisances sonores pourrait être amélioré.

La lutte contre le bruit au voisinage des aéroports repose essentiellement sur trois lois :

- la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 qui, à titre préventif, institue les plans d'exposition au bruit (PEB) et limite l'urbanisation au voisinage des aérodromes ;

- la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 qui, à titre curatif, organise un dispositif d'aide aux riverains et institue les plans de gêne sonore (PGS) ;

- la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 qui, au titre de la transparence et de la concertation, a créé l'ACNUSA.

*a) Les plans d'exposition au bruit permettent de maîtriser l'urbanisme autour des aéroports.*

L'objet des PEB est de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation des communes situées à proximité des aéroports, sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par le trafic aérien. Aéroport par aéroport, les plans délimitent quatre zones en fonction du niveau de gêne engendré ou susceptible d'être engendré à court, moyen et long termes par le bruit des avions.

Dans les zones A et B, dites de bruit fort, il est interdit de construire. Dans la zone C, dite de bruit modérée, seul un habitat diffus peut être développé, et toute construction neuve doit faire l'objet d'une isolation acoustique. Dans la zone D, obligatoire pour les dix aéroports les plus importants, toute nouvelle construction à usage d'habitation doit faire l'objet d'une isolation acoustique.

*b) La mise en œuvre du mécanisme d'aide aux riverains rencontre des obstacles.*

- **Le mécanisme institué est assez simple.**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, une taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) voit son produit intégralement affecté aux aides aux riverains, gérées par les exploitants des plates-formes concernées, à savoir : Paris-Orly, Paris-CDG, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim et Nantes-Atlantique.

Les plans de gêne sonore, cadre de distribution des aides, distinguent trois zones en fonction du niveau de gêne. Le décret n° 99-457 du 1<sup>er</sup> juin 1999 définit la nature des opérations d'aide (insonorisation des bâtiments ou, exceptionnellement, acquisition d'immeubles à usage d'habitation) et les bâtiments concernés.

Les riverains sont associés au processus, au sein d'une commission consultative d'aide aux riverains des aéroports.

- **Le produit sous-évalué de la TNSA n'est pas à la hauteur des besoins d'insonorisation.**

Prélevée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la TNSA est recouverte par les services de la DGAC et repose sur une ancienne fraction de l'assiette de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). L'article 1609 *quater* A du code général des impôts prévoit que son taux de base est fixé, par un arrêté conjoint des

ministres respectivement chargés de l'aviation civile, de l'économie et de l'environnement, à l'intérieur d'une fourchette comprise :

– entre 30 et 40 euros pour les aérodromes de Paris-Orly et Toulouse-Blagnac (groupe 1) ;

– entre 10 et 20 euros pour l'aérodrome de Paris-CDG (groupe 1 également) ;

– entre 4 et 8 euros pour les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur (groupe 2) ;

– entre 0,5 et 3 euros pour l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim (groupe 3).

L'arrêté interministériel précité a été publié le 30 décembre 2006. Compte tenu des besoins, les taux de base ont été fixés à 34 euros pour Paris-Orly et 33 euros pour Toulouse-Blagnac. À l'exception de Strasbourg-Entzheim, les taux de base des autres aérodromes ont été fixés à la valeur supérieure de la fourchette autorisée par la loi.

L'article 57 de la loi de finances rectificative pour 2004, introduit sur la proposition de votre Rapporteur spécial, permet d'affecter une partie du produit de la taxe, dans la limite de la moitié de son produit annuel, au remboursement des collectivités pour les emprunts qu'elles auraient contractés pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. Cela leur permet de préfinancer une partie des travaux d'insonorisation, afin d'en accélérer la réalisation, et donc de réduire plus vite les nuisances induites par l'intensification du trafic aérien, voire de prendre des mesures avant même que les nuisances apparaissent. Les travaux doivent avoir été prévus par une convention passée avec l'exploitant de l'aérodrome sur avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains. Ce dispositif a été utilisé autour des plates-formes de Nantes et Toulouse.

Le montant global des recettes de la TNSA était de 22,9 millions d'euros en 2005, très inférieur à l'objectif de 55 millions d'euros. L'écart entre les estimations de recettes et les sommes réellement perçues serait lié en grande partie au renouvellement des flottes, qui limite les nuisances et par voie de conséquence le produit de la taxe. Courant 2005, le ministre des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a donc décidé de revaloriser la taxe afin de répondre aux besoins exprimés. Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, cette revalorisation a permis d'obtenir 44,9 millions d'euros en 2006. Cette hausse demeurerait toutefois insuffisante sur certains aéroports situés en zone très urbanisée comme Paris-Orly ou Toulouse-Blagnac. C'est pourquoi le ministre, courant 2006, a décidé d'augmenter de nouveau la taxe afin de répondre aux besoins spécifiques de ces deux aérodromes. Cette revalorisation est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007 mais ses premiers effets ne sont apparus que depuis avril 2007 compte tenu du décalage de trois mois entre le fait générateur (décollage) et la perception du

montant de taxe correspondant. Sur la base des premiers versements de TNSA, on peut estimer que les recettes de la taxe s'établiraient entre 50 et 53 millions d'euros en 2007.

Il est difficile, à ce stade, de donner une estimation par aéroport en 2008 dans la mesure où une nouvelle revalorisation de la taxe est en cours d'étude, afin de répondre au double objectif d'un montant global de l'ordre de 55 millions d'euros et d'une adéquation, aéroport par aéroport, aux besoins d'insonorisation. Il pourrait à terme être proposé de relever le plafond du groupe 1 et de classer l'aéroport de Nantes-Atlantique dans le groupe 2. Cette mesure permettrait de traiter les dossiers d'aides en attente sur les plateformes de Nantes et d'Orly.

La mission d'expertise confiée au Conseil général des Ponts et chaussées à la suite de la sous-évaluation massive de 2005 a rendu des conclusions tendant à ce que la DGAC apporte des corrections au mode d'évaluation du produit de la TNSA. Si des revalorisations ont dû intervenir en cours d'année 2006 et 2007, l'évaluation des recettes semble plus fine aujourd'hui et l'objectif affiché de 55 millions d'euros devrait pouvoir être atteint, selon les informations fournies par la DGAC.

En 2006, les recettes de la taxe ont permis de traiter les dossiers de demande d'aide concernant 4 788 logements, contre 2 580 en 2005. Le tableau suivant présente le détail pour l'année 2006 du nombre de logements pour lesquels l'aide a été accordée.

**NOMBRE DE LOGEMENTS POUR LESQUELS  
L'AIDE A ÉTÉ ACCORDÉE EN 2006**

Paris - Charles de Gaulle	2 956
Paris - Orly	785
Nice-Côte d'Azur	99
Marseille-Provence	24
Lyon-Saint Exupéry	79
Toulouse-Blagnac	623
Bordeaux-Mérignac	24
Strasbourg-Entzheim	0
Nantes-Atlantique	159(*)
Bâle-Mulhouse	39

(\*) dont 141 logements insonorisés grâce au préfinancement de 1,6 million d'euros des collectivités locales

Source : DGAC

**Votre Rapporteur spécial insiste sur la nécessité d'une juste évaluation du produit de la TNSA, afin de répondre rapidement aux besoins d'insonorisation.** Il faudrait en effet aujourd'hui plusieurs dizaines d'années pour insonoriser totalement les habitations à proximité de Paris-Orly et de Toulouse-Blagnac.

- **Les communautés aéroportuaires restent virtuelles.**

La loi n° 2004-172 du 23 février 2004 offre la possibilité de créer des communautés aéroportuaires, établissements publics chargés de soutenir les projets permettant de corriger les atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie, mais aussi de favoriser l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et de développer l'information. Il appartient au conseil régional compétent de proposer la création d'une communauté aéroportuaire. La loi prévoit que les acteurs économiques et les collectivités territoriales, représentées au sein de la communauté aéroportuaire, participent volontairement au financement de ses actions.

Si une communauté aéroportuaire est créée, il lui revient d'arrêter les programmes d'aide à l'insonorisation des logements des riverains.

À la suite d'une délibération du conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 12 décembre 2004, des démarches ont été entreprises en vue de la création de communautés aéroportuaires pour les aérodromes de Marseille-Provence et de Nice-Côte d'Azur. Une réunion de travail, en juin 2007, entre les services du conseil régional, de la préfecture et de la direction de l'aviation civile du Sud-Est a fait apparaître une forte volonté politique d'aboutir. À la demande du conseil régional, une première réunion avec les collectivités territoriales concernées sera organisée prochainement.

En région Île-de-France, un mandat a été confié par le président du conseil régional à M. Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, pour étudier l'opportunité de la création de tels établissements à Paris-CDG et à Paris-Orly. Les conclusions de cette mission n'ont pas été rendues publiques.

**Votre Rapporteur spécial estime que l'insuccès des communautés aéroportuaires est sans doute dû à la trop grande complexité du système prévu ; au demeurant, l'utilité de ces structures reste à prouver.**

*c) La pleine efficacité des restrictions d'exploitation appelle quelques précisions quant au rôle de l'ACNUSA.*

Compte tenu de leur environnement propre, une réglementation particulière a été mise en place sur certains aérodromes en vue de minimiser les nuisances sonores. Les aéroports de Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse et Beauvais-Tillé font aujourd'hui l'objet des principales restrictions d'exploitation, pouvant porter notamment sur la limitation du trafic nocturne, la limitation du nombre annuel de mouvements ou encore l'interdiction des essais moteurs la nuit.

Il incombe à l'ACNUSA de contrôler le respect de ces mesures de restriction. Des amendes d'un montant maximum de 20 000 euros pour une personne morale et 1 500 euros pour une personne physique peuvent être prononcées par l'Autorité, sur proposition de la commission nationale de prévention des nuisances (CNPN). Le tableau suivant récapitule l'activité de contrôle et de sanction pour l'année 2006.

**SANCTIONS DES NUISANCES SONORES EN 2006**

<b>Aéroports</b>	<b>Relevés d'infraction</b>	<b>Infractions non constituées</b>	<b>Hors délais</b>	<b>Exonérations</b>	<b>Propositions d'amende</b>	<b>Montant (en euros)</b>
Paris-CDG	706	67	1	30	608	3 892 501
Paris-Orly	41	0	0	1	40	349 000
Paris-Le Bourget	13	0	9	0	4	17 000
Lyon - St Exupéry	28	0	0	0	28	112 000
Toulouse - Blagnac	40	21	0	0	19	90 000
Nice - Côte d'Azur	18	1	0	0	17	120 000
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0	0
Bâle - Mulhouse	20	0	0	0	20	90 000
<b>Total</b>	<b>866</b>	<b>89</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>736</b>	<b>4 670 501</b>

Source : DGAC

Adopté sur proposition de votre Rapporteur spécial, l'article 12 de la loi du 20 avril 2005 donne à « l'autorité administrative de l'État compétente » la possibilité de requérir la saisie conservatoire d'un aéronef d'une compagnie ne s'acquittant pas des amendes infligées. Selon l'ACNUSA, la menace d'une telle sanction est efficace, les compagnies étant assez promptes à régler les sommes dues. Mais si l'article 12 de la loi de 2005 devait être mis en œuvre, une incertitude subsiste sur la notion d'« autorité administrative de l'État compétente ». Votre Rapporteur spécial a été informé par le Gouvernement d'un projet de décret désignant le ministre des Transports comme l'autorité compétente ; cette question fera l'objet d'un suivi particulièrement attentif.

Le Conseil d'État (section du contentieux, 31 janvier 2007, *Corsair*, n° 290567) a annulé une décision de sanction prise par l'ACNUSA, pour violation des droits de la défense. La procédure actuellement en vigueur est la suivante : la CNPN constate les infractions, et propose des sanctions à l'ACNUSA, qui est seule détentrice du pouvoir de sanction. L'article L. 227-4 du code de l'aviation civile prévoit que « *durant la procédure suivie devant l'Autorité et la Commission, la personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier* ». En l'espèce, le Conseil d'État a censuré le défaut de transmission à la compagnie de la proposition de sanction émise par la CNPN. Au-delà du coût immédiat pour l'ACNUSA (38 000 euros de frais irrépétibles), cette décision rend urgente une modification des pratiques en vigueur, afin de permettre aux compagnies de présenter leurs observations sur la proposition de sanction émise par la CNPN. Selon les informations recueillies par votre Rapporteur spécial, une modification législative en ce sens devrait intervenir dans le courant de l'année 2008.

2.- Diverses actions relatives à la qualité de l'air autour des aéroports sont en cours ou envisagées.

Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France, une étude est en cours afin de recueillir des informations sur l'utilisation des moteurs auxiliaires des avions. Cette étude servira de base à l'établissement d'une réglementation pour limiter l'utilisation desdits moteurs sur les aéroports parisiens. En effet, on estime que ces moteurs sont responsables d'environ 10 % des émissions polluantes d'un aéroport. Par la suite, il est prévu d'adapter les restrictions prises en Île-de-France aux principaux aéroports français.

Un site Internet sera prochainement mis en service pour aider les gestionnaires d'aéroports à engager une démarche de surveillance de la qualité de l'air sur leur plate-forme, essentiellement par la réalisation de campagnes de mesure des concentrations de composés polluants. De plus, un guide méthodologique permettant de déterminer les quantités de polluants rejetées dans l'atmosphère par les activités terrestres localisées sur les plates-formes aéroportuaires vient d'être mis à jour et sera très prochainement diffusé aux utilisateurs.

Des consultations avec AIRPARIF <sup>(1)</sup> et ses partenaires vont être engagées pour que la DGAC puisse être partie prenante de l'association, afin de renforcer encore l'expertise en matière d'impacts du trafic aérien sur la qualité de l'air. Dans le cadre du plan « Climat » <sup>(2)</sup>, un groupe de travail sera constitué d'ici la fin de l'année 2007 avec les gestionnaires d'aéroports afin de définir une méthodologie pertinente pour la réalisation d'un « Bilan Carbone » <sup>(3)</sup> sur les principales plates-formes aéroportuaires.

Enfin, la DGAC participe à l'initiative AIIRE (*Atlantic Interoperability Initiative for Reduction of Emissions*) qui vise à optimiser toutes les phases de vol et les procédures de circulation aérienne des vols transatlantiques, afin de limiter au maximum la consommation de carburant et les pollutions. Ce projet de grande envergure associe constructeurs (Airbus, Boeing), compagnies aériennes (Air France, Delta Airlines, Fedex) et prestataires de services de la navigation aérienne (DGAC notamment).

Selon les informations fournies à votre Rapporteur spécial, il serait envisagé de confier à terme à l'ACNUSA la charge de surveiller la qualité de l'air autour des aéroports. Cette hypothèse mérite d'être étudiée avec prudence car la mesure de la qualité de l'air est un tout autre métier que la sanction des auteurs de nuisances sonores, impliquant des moyens et une expertise très différents.

---

(1) Association agréée par le ministère de l'Écologie pour la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France.

(2) Lancé par le précédent gouvernement en 2004.

(3) Méthode de comptabilisation des gaz à effet de serre.

3.– À la taxation du kérosène, il faut préférer l'échange de droits d'émission de dioxyde de carbone et le développement des biocarburants.

L'article 24 de la convention de Chicago<sup>(1)</sup> et les recommandations de l'OACI posent un principe d'exonération de taxes sur les carburants utilisés par l'aviation commerciale.

Cette exonération n'a pas un caractère absolu. D'une part, les règles internationales ne concernent pas le trafic intérieur ; ainsi, le kérosène est taxé aux Pays-Bas, au Japon et aux États-Unis. D'autre part, les accords bilatéraux peuvent déroger aux stipulations de la convention de Chicago.

De fait, les accords bilatéraux existants ont tous repris le principe de non-taxation. À plusieurs reprises, les États européens ont proposé de renégocier ces accords, afin d'instaurer une taxation du kérosène, mais aucun consensus ne s'est dégagé sur la question.

Au demeurant, les études réalisées par la Commission européenne montrent que le gain environnemental tiré d'une telle taxation serait infime, alors que les risques de freiner l'activité sont réels.

Dans sa communication du 27 septembre 2005 relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique, la Commission a affirmé accorder la priorité à l'inclusion du transport aérien dans le système européen d'échanges de droits d'émission, qu'elle estime être l'instrument économique le plus efficace.

Un groupe de travail aviation a été lancé à l'automne 2005 par la direction générale « Environnement » de la Commission, visant à définir les contours du mécanisme d'inclusion du transport aérien dans le système européen d'échange de droits d'émission. Les travaux de ce groupe ont servi à l'élaboration d'une proposition de directive<sup>(2)</sup> qui prévoit notamment de couvrir tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 (2011 pour les vols intra européens). Il est également proposé que la méthode d'allocation des quotas soit harmonisée dans toute l'Union européenne.

Le Gouvernement français dit soutenir activement les objectifs et les grands principes de la proposition de la Commission, estimant que l'Europe doit aussi collaborer avec ses principaux partenaires dans le but d'obtenir des résultats significatifs à l'échelle de la planète.

**Votre Rapporteur spécial voit dans l'échange de permis d'émission le moyen le plus efficace de réduire la pollution générée par les aéronefs ; cette option a en outre le mérite de révéler les préférences de chaque opérateur**

---

(1) *Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.*

(2) *Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006, modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.*

économique, et donc de limiter les effets de la dépollution sur le niveau d'activité. Elle est donc préférable à la soumission à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) des carburéacteurs utilisés à bord des aéronefs.

**Par ailleurs, la réduction des stocks mondiaux de pétrole et la nécessité de limiter la pollution de l'atmosphère doivent conduire l'industrie aéronautique à envisager l'utilisation de biocarburants dans certains avions :** renouvelables, leur production de dioxyde de carbone est de 70 à 90 % inférieure à celle du kérosène.

Les biocarburants dits de première génération connaissent déjà un certain usage dans l'aéronautique. À partir de la canne à sucre, le Brésil produit du bioéthanol utilisé dans les activités d'épandage agricole par avion. En France, Snecma, filiale du groupe SAFRAN, conduit une étude expérimentale à partir du biodiesel. En tout état de cause, aucun biocarburant n'est aujourd'hui utilisable dans le transport de passagers.

Les recherches s'orientent également vers les biocarburants dits de deuxième génération, constitués à partir de la biomasse.

Le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE), qui réunit des représentants de tous les acteurs du secteur, réfléchit activement à la viabilité des biocarburants. Ceux-ci doivent en effet satisfaire aux exigences de sécurité propres à l'activité aéronautique, offrir un niveau de performance comparable au kérosène, le tout pour un coût proche ; aucun de ces trois critères n'est pleinement rempli aujourd'hui.

Aux États-Unis, les autorités fédérales ont lancé un véritable plan en matière de carburants alternatifs destinés à l'aviation civile. Intitulé « initiative carburant pour l'aviation civile » (*civil aviation fuel initiative*), il comporte une feuille de route qui intègre les différentes options envisageables en matière de biocarburants ainsi que les échéances associées. Parallèlement, Boeing étudie la possibilité de produire du kérosène de synthèse à partir d'algues.

## E.– LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT AÉRIEN À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POURRAIT ÊTRE OPTIMISÉE.

1.– La pression fiscale sur le transport aérien est trop forte.

*a) La taxe d'aéroport finance des dépenses de sûreté à l'efficacité douteuse.*

● **Les mesures de sûreté sont nombreuses, et de sources variées.**

**Les mesures de sûreté ont pour objectif de prévenir toute action illicite susceptible de porter atteinte à la sécurité des vols et des personnes.** Il s'agit de sécuriser les aéronefs, ce qui y est embarqué, ainsi que les « zones réservées », non accessibles au public : inspection des passagers et des bagages de

cabine, inspection des bagages mis en soute, contrôle des personnes et des véhicules accédant aux zones réservées. L'État joue en matière de sûreté un rôle de contrôle : agrément de certains opérateurs, contrôle de la formation des personnels, sanctions administratives au besoin, etc.

**Les attentats du 11 septembre 2001 ont conduit à un renforcement des mesures de sûreté**, notamment à destination des États-Unis.

Depuis cette date, quatre lois ont étoffé la partie législative du code de l'aviation civile consacrée à la sûreté<sup>(1)</sup>. Parmi les dispositions réglementaires les plus récentes, il faut mentionner les décrets n° 2007-234 du 22 février 2007 et n° 2007-433 du 25 mars 2007, qui ont modifié la coordination interministérielle et la coordination avec les acteurs privés de la sûreté du transport aérien. Il faut ajouter aux réglementations nationales un corpus de normes communautaires, adoptées sur la base du règlement-cadre CE n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002. Ce texte fixe des règles communes en matière de sûreté de l'aviation civile et instaure un système d'inspection permettant à la Commission européenne de vérifier l'application effective par les États membres des mesures édictées. Ce cadre communautaire est actuellement en cours de révision.

La dernière mesure en date concerne les liquides : le règlement CE n° 1546/2006, entré en vigueur le 6 novembre 2006 a interdit l'import de liquides, gels et aérosols par les passagers. Font exception les contenants de moins de 100 millilitres, les aliments pour nourrisson, les liquides nécessaires pour raisons médicales et les liquides achetés dans les magasins situés en zone réglementée dans les aéroports communautaires.

• **L'efficacité des mesures de sûreté reste douteuse.**

Inlassablement, votre Rapporteur spécial renouvelle ses critiques à l'égard des mesures de sûreté aéroportuaire : manque de formation des agents, inadéquation des dispositifs, appréhension insuffisante des menaces terroristes. L'accès aux zones réservées, notamment, est mal contrôlé.

La fuite en avant des dépenses de sûreté ne profite donc pas réellement aux usagers des transports aériens ; elle est en revanche une vraie manne pour les entreprises qui vendent aux gestionnaires d'aéroports des appareils de contrôle censés prévenir le risque terroriste.

---

(1) La loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne autorise la fouille des passagers et de leurs bagages à main. La loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport a renforcé le dispositif de sûreté du fret aérien par l'instauration d'un système d'agrément pour les différents opérateurs de fret. L'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et la sécurité de l'exploitation des aérodromes, ratifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, a précisé les missions de sûreté des différents intervenants sur les aérodromes et les conditions d'exécution des visites de sûreté. Enfin, dans le cadre de la loi n° 2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme, des dispositions ont été prises pour accroître la sûreté des lieux de stockage et de préparation du fret aérien et étendre les possibilités de recours à la vidéosurveillance.

Votre Rapporteur spécial suivra néanmoins avec attention les effets de la mise en place récente de deux institutions :

– le sous-préfet chargé de mission auprès du préfet de la Seine-Saint-Denis pour la sécurité et la sûreté des plates-formes aéroportuaires de Roissy et du Bourget <sup>(1)</sup> ;

– le Conseil national de sûreté de l’aviation civile. Créé par le décret n° 2007-433 du 25 mars 2007 et composé de représentants du Gouvernement, de l’industrie et des personnels, il a tenu sa première réunion le 14 septembre 2007.

● **Les dépenses de sûreté ne cessent de croître, et leur mode de financement demeure insatisfaisant.**

Le montant des dépenses de sûreté était, en 2000, inférieur à 116 millions d’euros. En 2006, ce sont plus de 640 millions d’euros qui ont été dépensés. Et les chiffres ne cessent d’augmenter, avec une prévision de **702 millions en 2007**.

Le mode actuel de financement des dépenses de sûreté procède d’une décision du Conseil d’État (8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> sous-sections réunies, 20 mai 1998, *Syndicat des compagnies aériennes autonomes*, n° 179784), censurant le financement par voie de redevances des dépenses de sûreté, celles-ci se rattachant à une mission d’intérêt général incombant par nature à l’État.

A donc été instaurée, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1999, une **taxe d’aéroport** (article 1609 *quatervicies* du code général des impôts). Perçue au profit des exploitants d’aéroports dont le trafic excède un certain seuil, elle est due par les transporteurs aériens publics <sup>(2)</sup> pour chaque passager ou chaque tonne de fret embarqués. Le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des besoins de sûreté.

Les besoins étant variables selon les aéroports, le taux de la taxe est fixé pour chaque aéroport par arrêté, à l’intérieur d’une fourchette, elle-même fonction de la classe dans laquelle se trouve l’aéroport concerné. Les aéroports sont en effet répartis en trois classes selon le trafic qu’ils enregistrent. Le tableau suivant présente pour 2007 les trois classes, les taux planchers et les taux plafonds.

**TARIFS DE LA TAXE D’AÉROPORT PAR CLASSE**

Classe	1	2	3
Nombre d’UDT de l’aérodrome ou du système aéroportuaire	plus de 10 millions (Aéroports de Paris)	plus de 4 à 10 millions (Nice, Lyon, Marseille et Toulouse)	de 5 000 à 4 millions
Tarif par passager	de 4,30 à 9,50 euros	de 3,50 à 9,00 euros	de 2,60 à 11,00 euros

Source : DGAC

(1) Nommé par décret du 2 août 2007.

(2) L’aviation d’affaires en est exemptée, alors même qu’elle bénéficie des mesures de sûreté.

Le produit de la taxe d'aéroport s'est élevé à 586,3 millions d'euros en 2006, et devrait atteindre 647,3 millions en 2007, ce qui est inférieur aux dépenses totales de sûreté (respectivement 640 et 702 millions d'euros). **Le financement complémentaire<sup>(1)</sup> est assuré par une subvention du budget de l'État**, imputée sur l'action *Régulation des aéroports* du programme *Transports aériens* (37 millions d'euros prévus en 2007). Comme en 2006, il faudra en 2007 augmenter la subvention du budget général aux dépenses de sûreté : en l'état, la taxe d'aéroport finance 92 % des dépenses prévues et le budget de l'État 5,3 % seulement.

**La situation budgétaire de l'État et la nécessité d'assurer l'équilibre du financement des missions de sûreté ont conduit la DGAC à abandonner le subventionnement par le budget général** et à le remplacer par une ressource fiscale consistant en une majoration, d'un faible montant, de la taxe d'aéroport. C'est ce à quoi tend l'article 44 du présent projet de loi de finances. Le taux de la majoration sera fixé de façon à résorber la moitié de l'insuffisance prévisionnelle de financement des petits et moyens aéroports (classe 3 et non éligibles à la taxe) évaluée à fin 2007, et à équilibrer leurs coûts de l'année 2008 en complément du produit de la taxe d'aéroport : il s'agit donc d'un mécanisme de solidarité entre aéroports.

**Votre Rapporteur spécial relève que cette modification du financement des dépenses de sûreté alourdira encore les charges supportées par les compagnies, et donc *in fine* par les passagers.** Compte tenu de la majoration proposée par l'article 44, le produit de la taxe d'aéroport devrait se monter à 739 millions d'euros en 2008.

La suppression du financement budgétaire pourrait toutefois permettre de responsabiliser les gestionnaires. Jusqu'à présent, les exploitants d'aéroport transmettaient chaque année à la DGAC une évaluation de leurs besoins, qui servait à déterminer le taux de taxe d'aéroport. Si les besoins réels dépassaient le montant perçu, la subvention budgétaire finançait la différence. La certitude de voir les dépenses financées par l'État n'incitait pas les exploitants à optimiser la gestion des fonds perçus au titre de la taxe. De surcroît, le contrôle de la DGAC sur le montant et l'opportunité des dépenses était peu développé. Une étude menée conjointement en 2003 par les inspections générales de l'administration, des finances et de l'aviation civile montrait ainsi que le coût des mesures de sûreté pouvait varier de 1 à 3 selon les aéroports, traduisant des efforts plus ou moins importants des gestionnaires pour optimiser le processus de sûreté. **Votre Rapporteur spécial observera de près les effets de la suppression du subventionnement budgétaire sur l'efficacité de la gestion des exploitants d'aéroport.**

---

(1) Destiné notamment aux aéroports non éligibles à la taxe d'aéroport, c'est-à-dire dont le trafic est inférieur à 5 000 unités de trafic (UD). Une UD est égale à un passager ou à 100 kilogrammes de fret.

**En tout état de cause, une réforme en profondeur du financement de la sûreté doit être engagée.** Votre Rapporteur spécial ne peut que réitérer le propos tenu dans son précédent rapport. Il conviendrait de définir une prestation de base en matière de sûreté, au regard de critères comme le délai de traitement du processus pour chaque passager et chaque bagage, et au regard des pratiques moyennes constatées en France et à l'étranger pour un service comparable. Le niveau de prise en charge sur fonds publics devrait alors être limité aux coûts d'investissements et de fonctionnement nécessaires à la mise en place de cette prestation de base. Des prestations différenciées pourraient être établies par les aéroports ou les compagnies, mais elles seraient alors financées hors concours public : appareils plus nombreux permettant de réduire le temps d'attente de la clientèle d'affaires ou machines spécifiques au contrôle de bagages hors gabarit seraient alors financés par les bénéficiaires de ces services.

**Votre Rapporteur spécial souhaite saluer ici le projet PARAFES** (passage automatisé et rapide de la frontière de l'espace Schengen), lancé par ADP. Ce dispositif est destiné à prendre la suite d'un système expérimenté pendant deux ans au terminal 2F de Paris-CDG, et qui a donné toute satisfaction aux passagers et à Air France-KLM, qui s'est impliqué dans l'expérimentation.

PARAFES fait appel aux techniques de reconnaissance biométrique, et sera donc amené à se développer progressivement, avec l'utilisation des passeports biométriques. Jusqu'à l'insertion des empreintes digitales dans les passeports, prévue en principe pour 2009, les passagers utilisant PARAFES devront avoir préalablement fait enregistrer leurs empreintes auprès des services de police compétents.

Un tel système offre trois principaux avantages :

- permettre aux clients un passage plus rapide de la frontière de l'espace Schengen ;
- renforcer la fiabilité des contrôles d'identité. En ce sens, PARAFES participe du dispositif général de sûreté ;
- optimiser les coûts de la police de l'air et des frontières.

La mise en œuvre de ce projet se heurtait à un problème de financement. Le caractère régalien de l'activité de contrôle aux frontières interdit le financement par voie de redevances, en application de la jurisprudence du Conseil d'État. L'option du financement par les recettes commerciales de l'aéroport, outre les incertitudes juridiques qui l'entourent, est économiquement risquée.

Reste donc le financement fiscal. À la lourdeur de la création d'une taxe a été préférée l'idée d'affecter une partie de la taxe d'aéroport au financement de PARAFES. C'est ainsi que l'article 44 du présent projet, commenté ci-après, propose de modifier l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts afin de permettre cette affectation, non prévue jusqu'alors. Votre Rapporteur spécial a

déposé un amendement tendant à sécuriser le financement par la taxe d'aéroport des dispositifs de contrôle biométrique aux frontières.

Le surcoût pour les compagnies aériennes devrait être modique : 3 centimes d'euro par passager pendant les premières années, 15 centimes d'euro au maximum en longue période. Air-France-KLM a d'ailleurs fait part à votre Rapporteur spécial de son souhait de voir le projet se réaliser.

*b) La taxe de solidarité sur les billets d'avion risque de freiner le développement du transport aérien.*

L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2005 a instauré, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006, une majoration de la taxe de l'aviation civile, perçue au profit du Fonds de solidarité pour le développement géré par l'Agence française de développement (AFD). Le produit de cette majoration a pour objet de contribuer au financement des pays en développement, et en particulier au financement d'actions de santé publique.

La majoration est due par les entreprises de transport aérien public, quels que soient leur nationalité ou leur statut juridique, pour chaque passager embarqué au départ de France (France métropolitaine ou DOM) sur un vol commercial (régulier ou non régulier). Elle n'est pas due lorsque le passager est en correspondance.

La majoration est perçue selon la destination finale et en fonction des conditions de transport du passager. Le tableau suivant indique les modalités de fixation de la majoration.

#### TARIFS DE LA TAXE DE SOLIDARITÉ SUR LES BILLETS D'AVION

(en euros)

Destination finale du passager	Conditions de transport du passager	Tarif applicable	
France métropolitaine, DOM/TOM, autre État membre de la Communauté européenne ou État partie à l'accord sur l'Espace économique européen	Classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	10
	Autres classes	normal	1
Autres destinations	Classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	40
	Autres classes	normal	4

Source : décret n° 2006-663 du 6 juin 2006.

La DGAC prévoit un produit de 160 millions d'euros en 2007, alors que les prévisions initiales étaient de 205 millions d'euros. **Votre Rapporteur spécial s'étonne de l'écart entre les prévisions de recettes et les sommes effectivement perçues**, écart qui n'est probablement pas sans lien avec le caractère déclaratif de la taxe, susceptible de favoriser la fraude.

Pour 2008, on peut s'attendre à une progression du trafic assujéti à la majoration de l'ordre de 4 % par rapport au trafic prévu pour 2007. Les recettes ne devraient pas cependant progresser parallèlement. En effet, la mise en œuvre de

contrôles du recouvrement dès la fin de l'année 2006 et leur intensification au cours de l'année 2007, ont permis de corriger un grand nombre de déclarations mal établies par les compagnies en 2006 et ainsi d'améliorer les recettes perçues en 2007 au titre de 2006. Il convient donc de tenir compte pour l'estimation du produit 2008 de ce surcroît non reconductible, ce qui a pour effet, en première estimation, d'annuler les effets de l'augmentation attendue du trafic. En conséquence, les prévisions de recettes à reverser à l'AFD en 2008 s'établissent à 160 millions d'euros.

Peu d'États ont rallié l'initiative de la France. La contribution est pour l'instant en vigueur au Chili, où elle ne s'applique qu'aux vols internationaux, pour 2 dollars par billet, et au Gabon, où elle ne s'applique qu'aux vols en classe affaires, avec un tarif de 2 euros. La Norvège a décidé d'affecter à l'aide au développement une partie de la taxe sur le kérosène, écartant pour l'instant l'idée d'une contribution de solidarité sur les billets d'avion. En février 2007, le Royaume-Uni a doublé l'*Air passenger duty*, faisant passer cette taxe passager à 5 livres, mais ne l'affectant pas à l'aide au développement.

#### **Votre Rapporteur spécial est très critique à l'égard de cette taxe :**

– **elle pourrait entraîner un contournement par les compagnies du territoire français**, en particulier dans les zones frontalières. Cela est particulièrement vrai lorsque la majoration atteint 40 euros par vol, soit tout de même 80 euros pour un aller-retour. La DGAC reconnaît d'ailleurs un certain tassement du montant moyen de majoration perçu par passager, ce qui peut signifier un recul des réservations en classe affaires ou en première classe, et par conséquent un potentiel contournement du territoire français par les voyageurs habitués à ce standing ;

– **cette taxe étant déclarative, le risque de fraude est bien présent** ; votre Rapporteur spécial craint que l'insuffisance de produit qui pourrait en résulter n'entraîne une hausse de la majoration.

2.– L'attitude de la France à l'égard des *low cost* empêche notre pays de tirer profit du développement de ces compagnies.

a) *Les low cost se sont développées très rapidement.*

La notion de compagnie *low cost* renvoie à un **modèle économique** qui s'est fortement développé depuis quelques années dans le ciel européen : homogénéité de la flotte, forte utilisation des avions, utilisation d'aéroports secondaires, services à bord payants...

Ryanair (Irlande) et easyJet (Royaume-Uni) continuent de dominer le **marché européen** du *low cost* ayant transporté en 2006 70,5 millions de passagers (42,5 pour Ryanair et 28 pour easyJet), contre 63 millions en 2005. Parmi les autres compagnies, quatre se démarquent par leur dynamisme : Flybe, TUIfly, Wizz Air, SkyEurope Airlines.

**En France**, les *low cost* se sont véritablement développées à partir du début des années 2000, ainsi que l'illustre le tableau suivant.

**PRÉSENCE DES *LOW COST* SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Prévision 2007
<b>Compagnies à bas coûts</b>	7	12	18	30	31	35	36
<b>Liaisons desservies</b>	29	70	88	148	219	307	378

Source : DGAC

Au troisième trimestre 2007, 36 compagnies *low cost* fréquentent le ciel français. easyjet détient plus de 40 % du marché français, contre 29 % pour Ryanair. En revanche, Ryanair exploite désormais plus de liaisons que son principal concurrent : 72 contre 67 au 31 août 2007. Le développement d'autres transporteurs *low cost* a logiquement conduit à un recul des parts de marché globales de Ryanair et easyJet.

Les compagnies à bas coûts renforcent leur position concurrentielle sur les relations entre la métropole et l'Europe, où leur part de marché est d'environ 29 % en 2006 contre 24 % en 2005. En revanche, dans le trafic intérieur à la métropole, leur part stagne depuis 2003 et se contracte même en 2006, passant à 4,5 % contre 5,1 % en 2005. Sur ce marché, la croissance est plus limitée qu'à l'international, les compagnies évitant de concurrencer directement les services ferroviaires à grande vitesse.

Mais la part des compagnies *low cost* dans le trafic total de la métropole reste largement inférieure à ce qu'elle est en moyenne dans l'Union européenne : 17 % environ contre 25 % environ.

Les compagnies *low cost*, qui représentent jusqu'à 100 % du trafic de certains aéroports, développent fortement leur activité sur les plates-formes parisiennes, ainsi que l'illustre le tableau suivant.

**PRÉSENCE DES *LOW COST* PAR PLATE-FORME**

Aéroport	Nombre de passagers bas coûts en 2006	Évolution du trafic 2006/2005	Trafic bas coûts/trafic total aéroport en 2006
Nice	3 301 681	+ 3 %	33 %
Paris-Orly	3 095 566	+ 35 %	12 %
Paris-CDG	2 784 176	+ 47 %	5 %
Beauvais	1 861 290	+ 4 %	99 %
Toulouse	691 999	+ 7 %	12 %
Carcassonne	426 805	+ 25 %	100 %
Marseille	373 225	+ 105 %	6 %
Bergerac	268 533	+ 17 %	100 %
Limoges	256 156	+ 52 %	68 %
Montpellier	238 221	+ 5 %	18 %

Source : DGAC

La DGAC anticipe une croissance continue du trafic des compagnies *low cost* pour les prochaines années, évaluée à 9 % par an jusqu'en 2011, contre 4 % pour le trafic total en métropole.

*b) L'Union européenne est intervenue pour préciser les règles en matière d'aide au démarrage des compagnies.*

Certaines compagnies *low cost* subordonnaient l'ouverture ou le maintien de dessertes aériennes au départ d'aéroports secondaires à l'attribution d'avantages financiers par les gestionnaires d'aéroports et les collectivités publiques concernées.

Or, certaines aides financières directes ont été jugées illégales car non notifiées préalablement à la Commission européenne alors même qu'elles étaient assimilables à des aides d'État : annulation d'une aide accordée à Ryanair par la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (Conseil d'État, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sous-sections réunies, 27 février 2006, *Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin*, n° 264-406), annulation par le tribunal administratif de Pau d'une aide accordée à la même compagnie (3 mai 2005, *Air Méditerranée*).

Saisie de cette question, la Commission européenne a publié le 9 décembre 2005 ses lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Désormais, les aides en question doivent être notifiées à la Commission, qui apprécie à l'aune d'une dizaine de critères leur compatibilité avec les règles communautaires de la concurrence.

En France, une circulaire du 31 octobre 2006 charge les préfets de la mise en œuvre des principes établis par les lignes directrices de la Commission : recensement des aides accordées et examen de leur régularité. Surtout, la France a notifié à la Commission un régime général d'aides au démarrage, dont l'examen est toujours en cours. Sa validation par les autorités communautaires permettrait de dispenser les aides individuelles de l'obligation de notification dès lors qu'elles sont accordées dans le cadre du régime général.

*c) L'attitude des autorités françaises freine le développement des low cost sur notre territoire.*

En France, les *low cost* représentent environ 17 % des sièges offerts par les compagnies aériennes, contre plus de 25 % en moyenne en Europe. Au-delà des emplois qui pourraient être créés par ces entreprises dynamiques, le développement des compagnies *low cost* favoriserait un aménagement plus harmonieux de notre territoire, permettant la desserte de zones enclavées. Or, si les *low cost* séduisent les Français ainsi qu'en atteste le développement du trafic décrit plus haut, les pouvoirs publics adoptent une attitude frileuse voire protectionniste à leur égard, attitude que déplore depuis longtemps votre Rapporteur spécial.

Il est ainsi fort dommageable que les compagnies *low cost* n'aient même pas été consultées lors de la préparation du décret n° 2006-1425 du 21 novembre 2006 relatif aux **bases d'exploitation** des entreprises de transport aérien. La base d'exploitation y est définie comme un ensemble de locaux ou d'infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle. Les personnels des bases d'exploitation des transporteurs aériens étrangers implantés sur le territoire français relèvent désormais du droit social français ; avant l'entrée en vigueur du décret, c'était le droit en vigueur dans l'État du siège de la compagnie qui était appliqué. Concrètement, les personnels des compagnies aériennes relevant d'une base d'exploitation située sur le territoire français doivent désormais payer les cotisations sociales françaises. Ryanair et easyJet ont attaqué le décret, mais leur requête a été rejetée (Conseil d'État, 2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> sous-sections réunies, 11 juillet 2007, easyJet, n° 299 787). Le risque demeure de voir les compagnies concernées retirer leurs bases d'exploitation de notre territoire et limiter ainsi le développement de leurs lignes domestiques, le tout au détriment de l'activité économique et de l'aménagement du territoire.

Le développement des *low cost* est par ailleurs freiné par les charges qui pèsent sur les compagnies aériennes transitant par la France. Le poids de la fiscalité et des redevances pour services aéroportuaires, déploré plus haut, limite nécessairement le développement des compagnies *low cost*. Il est utile de rappeler ici la comparaison obtenue l'année dernière par votre Rapporteur spécial, mesurant le coût global d'utilisation de trois grands aéroports européens, dont Paris-CDG.

#### COMPARAISON ENTRE LES COÛTS D'UTILISATION DES AÉROPORTS

(en euros)

	Paris-CDG		Madrid-Barajas		Londres-Gatwick	
	<i>Par vol</i>	<i>Par passager</i>	<i>Par vol</i>	<i>Par passager</i>	<i>Par vol</i>	<i>Par passager</i>
Redevances aéroportuaires :						
Atterrissage et stationnement	295,55	2,36	348,76	2,79	387,78	3,1
Balisage	39,43	0,32				
Passagers		10,24		4,19		11,02
Navigation aérienne	349,46	2,8	277,8	2,22	135,49	1,08
Sûreté		8,5		1,22		
Taxe de l'aviation civile		3,92				7,25
TNSA	39,74	0,32				
Taxe de solidarité*		1				
<b>Coût total</b>		<b>29,45</b>		<b>10,42</b>		<b>22,46</b>

\* pour un passager en classe économique

Source : IATA

Paris-CDG est donc plus cher que Londres-Gatwick, et trois fois plus cher que Madrid-Barajas.

Enfin, votre Rapporteur spécial souhaite voir se développer la modulation des redevances aéroportuaires selon le niveau de prestations utilisées par les compagnies. Cette modulation, induite par l'esprit de la jurisprudence du Conseil d'État selon laquelle une redevance doit correspondre au service rendu, est permise par la loi du 20 avril 2005 pour des motifs d'intérêt général. Les *low cost* utilisant moins les infrastructures aéroportuaires du fait même de leur modèle économique et servant l'aménagement du territoire, devraient pouvoir bénéficier des modulations. Les aéroports de Marseille et de Bâle-Mulhouse ont mis en place depuis un certain temps un dispositif tarifaire différencié pour des installations aéroportuaires à bas coûts et moindre qualité de service. Acceptés par l'État qui s'est assuré que les aéroports en question se sont comportés comme des investisseurs avisés<sup>(1)</sup>, ces dispositifs ont fait l'objet de recours de la compagnie Air France-KLM devant des juridictions administratives nationales, qui ne sont pas encore jugés. La Commission européenne s'est en outre récemment saisie du dossier de Marseille.

Sur la question de la modulation tarifaire, le droit communautaire pourrait évoluer favorablement. Le 24 janvier 2007, la Commission a en effet adopté un paquet « aéroports » comprenant notamment une proposition de directive en matière de redevances aéroportuaires. Ce texte propose d'autoriser les aéroports à différencier les tarifs des redevances d'usage des aérogares en fonction des caractéristiques de celles-ci et de la qualité de service, à condition que cela soit fait dans le respect du principe de non-discrimination. Ce projet obligerait également les aéroports à consulter les compagnies et les usagers sur les évolutions tarifaires avant d'engager un nouveau projet d'investissement. Les compagnies devront en contrepartie fournir régulièrement aux aéroports des informations sur l'évolution prévue de leur activité. Le projet de directive prévoit enfin la mise en place d'une « autorité de régulation indépendante » dans chaque Etat membre, arbitre en cas de différends entre aéroports et compagnies. Cette directive est en cours d'examen par le Conseil et le Parlement européen.

**Votre Rapporteur spécial salue la récente décision d'implantation d'une base easyJet sur l'aéroport de Lyon.** À partir d'avril 2008, la compagnie britannique devrait positionner en permanence deux Airbus 319 dans le nouveau terminal *low cost* de l'aéroport lyonnais. Plus de cent vols devraient être assurés chaque semaine, et la compagnie prévoit d'accroître fortement sa présence à Lyon dans les années qui viennent. C'est sans nul doute la modulation des tarifs aéroportuaires et la création d'un terminal spécifique qui a poussé easyJet à une stratégie d'installation permanente à Lyon.

---

(1) La loi du 20 avril 2005 permet ce type de mesures incitatives lorsqu'il peut être prouvé que l'aéroport s'est comporté en investisseur avisé en économie de marché.

*d) Il n'existe pas de véritable compagnie low cost française.*

En mars 2007 Air France a lancé la compagnie **Transavia.com**. Détenue à 60 % par Air France et à 40 % par la compagnie néerlandaise Transavia, la nouvelle compagnie, basée à Paris-Orly, a reçu pour mission de desservir des liaisons avec le bassin méditerranéen non exploitées par Air France. La flotte est composée uniquement de Boeing 737-800 (capacité de 186 sièges), pris en location, et va progressivement s'agrandir : elle comprendra quatre appareils la première année de son exploitation, sept la deuxième année et neuf la troisième année.

Les neuf lignes de Transavia.com France ont été inaugurées progressivement à partir de mai 2007 vers les pays suivants : Portugal (Porto), Espagne (Gérone), Italie (Catane, Palerme), Grèce (Héraklion), Maroc (Agadir, Oujda) et Tunisie (Djerba, Monastir). Le nombre de liaisons devrait passer à onze pour la saison aéronautique d'hiver 2007/2008 avec l'ouverture prévue de vols vers l'Egypte (Louxor, Charm El-Cheikh), le Maroc (Fez, Ouarzazate), la Tunisie (Tozeur) et l'Espagne (Grenade). La compagnie a décidé de commercialiser ses sièges à la fois auprès des particuliers et auprès des professionnels du tourisme.

La politique tarifaire pratiquée par Transavia.com France se veut proche de celle appliquée par les compagnies *low cost* dans la mesure où la compagnie entend vendre directement aux passagers la majorité des sièges offerts.

Concernant le bilan de la compagnie, la presse spécialisée a indiqué que celle-ci devrait atteindre l'équilibre dans deux ans avec un chiffre d'affaires d'environ 250 millions d'euros, et un trafic de 2,5 millions de passagers.

**Votre Rapporteur spécial doit faire part de son scepticisme à l'égard de Transavia.com**, qui s'apparente plus au modèle économique des charters qu'à celui des *low cost*, qui ont vocation à desservir tout type de lignes et pas uniquement des destinations touristiques.

Un nouveau type de compagnie à bas coûts est apparu dans le ciel français sur le marché long-courrier. La société Elysair a lancé en janvier 2007 la compagnie **l'Avion** qui propose une seule classe de transport, de type affaires, et permet aux passagers de bénéficier de prix inférieurs de 50 % à ceux des compagnies traditionnelles. L'Avion exploite la liaison transatlantique Paris-Orly - New York-Newark presque quotidiennement. La compagnie ayant rencontré un succès certain, Elysair envisage l'ouverture de nouvelles lignes. L'Avion a récemment annoncé un doublement de son capital pour accélérer son développement.

Si l'initiative d'Elysair mérite d'être relevée, elle ne saurait pour autant compenser l'absence de véritable *low cost* française.

*e) Cette situation est d'autant plus dommageable que les compagnies régionales peinent à assurer la desserte de l'ensemble du territoire.*

**Le secteur des compagnies régionales se caractérise par sa concentration.** Air France détient en effet les compagnies Brit Air et Régional CAE, 12 % du capital de la Compagnie aérienne Corse Méditerranée (CCM) et 19,5 % d'Airlinair via une participation de Brit Air. Le phénomène de concentration s'est en outre renforcé depuis la disparition de certaines compagnies régionales, notamment Air Lib et Air Littoral.

En 2006, les compagnies régionales françaises ont transporté 7,3 millions de passagers, soit une progression de 7,3 % par rapport à 2005.

L'État subventionne l'exploitation de certaines liaisons aériennes, en métropole ou dans les départements d'outre-mer, considérées comme indispensables à l'aménagement du territoire et susceptibles d'enregistrer un trafic d'au moins 10 000 passagers.

L'État intervient dans le cadre de conventions pluriannuelles de délégation de service public qui ont pour objectif de compenser le déficit d'exploitation de ces **lignes d'aménagement du territoire**. Pour chaque période annuelle d'exploitation sont versés des acomptes et un solde, déterminé *ex post* en fonction des recettes et dépenses réellement enregistrées.

La charge de la compensation financière est partagée entre l'État et les collectivités territoriales concernées, le taux d'intervention de l'État étant fixé dans la limite d'un pourcentage déterminé en fonction de l'enclavement de la collectivité. De plus, la compensation à la charge de l'État ne peut pas dépasser la moitié des recettes commerciales.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2007, cinq transporteurs (Régional CAE, Hex'Air, Brit Air, Airlinair et Twin Jet) exploitent avec la participation financière de l'État dix liaisons métropolitaines et deux transporteurs (Air Guyane SP et Air Saint-Pierre) exploitent six liaisons outre-mer.

Les évolutions survenues en 2007 et attendues pour 2008 sont les suivantes :

– la liaison Agen-Paris a été interrompue en avril 2007 après la résiliation de la convention de délégation par la compagnie Aerocondor. Un appel d'offres a été lancé en décembre 2007 pour une reprise de l'exploitation par un nouveau délégataire ;

– la liaison Saint-Étienne-Paris a été interrompue définitivement en juin 2007 après la résiliation de la convention de délégation par la compagnie Twin Jet ;

– les collectivités territoriales n’ont pas lancé d’appel d’offres afin de renouveler la délégation de service public relative à la liaison Angoulême-Lyon, arrivée à échéance fin mai 2007, qui ne pouvait plus bénéficier d’une subvention de l’État eu égard à la faiblesse du trafic ;

– la ville de Périgueux a sollicité l’aide de l’État pour l’exploitation de la liaison Périgueux-Paris à compter de décembre 2007 ;

– à ce stade, il n’est pas prévu que l’État prenne en charge de nouvelles liaisons en 2008, à l’exception de la liaison Cayenne-Saint-Laurent-du-Maroni - Grand-Santi dont l’ouverture est subordonnée à la réalisation de nouvelles infrastructures sur l’aérodrome de Grand-Santi.

Le tableau suivant résume présente les principales lignes d’aménagement du territoire, leur coût budgétaire et le taux de remplissage des avions.

**PRINCIPALES LIGNES D’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU 1<sup>ER</sup> JUIN 2007**

Liaison	Compagnie	Subvention de l’État (en euros)	Taux de remplissage
Aurillac-Paris	Airlinair	5 373 200	44 %
Béziers-Paris	Airlinair	5 225 000	57,8 %
Brive-Paris	Airlinair	3 802 500	51,2 %
Castres-Paris	Airlinair	4 663 360	48,7 %
Cherbourg-Paris	Twin Jet	1 283 338	42,2 %
Le Puy-Paris	Hex’Air	2 290 860	43,8 %
Tarbes-Paris	Brit Air	6 996 347	74,8 %
Castres-Rodez-Lyon	Hex’Air	1 743 000	45,1 %
La Rochelle-Poitiers-Lyon	Airlinair	2 671 200	59,2 %
Lorient-Lyon	Régional	3 150 000	68,9 %
Cayenne-Maripasoula	Air Guyane	1 526 263	61,3 %
Cayenne-Saül	Air Guyane	158 490	18,3 %

Source : DGAC

Le coût des lignes d’aménagement du territoire est donc considérable, alors même que leur taux de remplissage est parfois inférieur à 20 %. **Les compagnies *low cost* se disent prêtes à exploiter certaines de ces lignes sans recevoir de subventions de l’État. La frilosité des autorités françaises à l’égard de ces compagnies empêche donc sans doute des économies budgétaires.**



## EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la séance du 10 octobre 2007 à 11 heures, votre commission des Finances a examiné les crédits des programmes *Transports aériens* et *Météorologie* de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*, l'article 44 rattaché et le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*.

Après l'exposé de votre Rapporteur spécial, le **Président Didier Migaud** a demandé à M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, quel profit il avait fait du rapport annuel de performances sur l'exercice 2006.

**Votre Rapporteur spécial**, a expliqué que les indicateurs permettent d'exercer un certain *benchmarking* s'agissant du budget des Transports aériens. Cependant, on ne peut comparer les coûts des fonctions régaliennes de la direction générale de l'aviation civile et ceux des mêmes fonctions des administrations comparables d'autres États. Le problème principal tient encore au manque de recul sur les indicateurs de performances, il convient d'attendre encore un an ou deux pour évaluer leur pertinence. Le problème d'architecture des programmes évoqué précédemment, affecte le rapport annuel de performances.

**Le Président Didier Migaud** a estimé que l'on pouvait déjà apprécier si un indicateur de performance était inopérant.

**M. Alain Rodet** a posé deux questions au Rapporteur spécial :

– Y a-t-il suffisamment de concurrence pour permettre le développement des compagnies *low cost* ?

– En matière d'émission de CO<sub>2</sub>, comment peut-on trancher le débat actuellement en cours entre Air France et la SNCF ?

Puis, il a observé qu'il n'est pas souhaitable de diminuer le maillage départemental de Météo France car ses services ne reposent pas seulement sur des prestations téléphoniques, de surcroît cet opérateur bénéficie de l'activité de bénévoles.

**Votre Rapporteur spécial**, a considéré que l'accueil des compagnies *low cost* est insuffisant et que la concurrence ne s'exerce pas pleinement. En fait, il y a très peu de créneaux de trafic à attribuer en région parisienne alors que les compagnies *low cost* sont mieux accueillies par les aéroports de province comme Lyon, Nice ou Marseille. Ainsi, le problème n'est pas tant celui du manque de concurrence que celui des créneaux de trafic à attribuer. À Lyon et à Marseille, les autorités aéroportuaires ont pu dédier des aérogares entières à des compagnies *low cost* et procéder à la modulation des redevances de navigation aérienne.

Il est à noter que les aides apportées par les chambres de commerce sont maintenant soumises à l'encadrement communautaire. On peut par ailleurs

observer qu'Air France considère ne pas pouvoir développer de schéma *low cost* pour des raisons tenant aux relations sociales dans l'entreprise. L'évolution des positions des partenaires sociaux est urgente sur ce sujet comme pour la caisse de retraite des personnels navigants.

Les problèmes environnementaux que pose le trafic aérien sont de natures très diverses. Le rendement de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires est très insuffisant sur certaines plates-formes. Ainsi, à Orly, il faudrait un délai de 20 ans pour que les travaux d'insonorisation soient menés à bien. Il serait souhaitable de pouvoir financer des projets d'investissement considérables par endettement en adossant la charge de la dette sur les recettes futures de la taxe.

En matière d'émission de gaz à effet de serre, il est difficile d'envisager des progrès importants puisque les motoristes estiment que l'amélioration technique des moteurs ne devrait être que très limitée. La réduction des émissions ne serait que de 2 % par an, sur les quinze ou vingt prochaines années.

On peut envisager par contre, d'une part d'accentuer les procédures de déclassement des avions les plus pollués, et d'autre part de mieux organiser le trafic aérien.

Il est difficile d'envisager la taxation du kérosène, compte tenu du cadre international fixé depuis la convention de Chicago de 1944.

S'agissant de Météo France, on peut constater que la généralisation du maillage départemental n'a pas entraîné une augmentation proportionnelle de la qualité du service. Ce qui compte maintenant, en matière de prévisions météorologiques, c'est la puissance de calcul des ordinateurs et la densité du maillage des observateurs. Sur le premier terme, Météo France se situe dans la moyenne européenne, alors que l'on attend un nouveau système météorologique européen bien meilleur que l'actuel. Il apparaît donc souhaitable de réduire le maillage départemental de Météo France sauf lorsque celui-ci est adapté à des situations locales comme les zones de montagne ou les départements d'outre-mer.

Puis votre Rapporteur spécial a émis un avis favorable à l'adoption des crédits des programmes *Transports aériens* et *Météorologie*, qui ont été adoptés par votre Commission le 6 novembre 2007 avec l'ensemble des crédits de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*.

Votre Commission a *adopté* un amendement de votre Rapporteur spécial tendant à transférer vers le programme *Formation aéronautique* les crédits consacrés à la formation aéronautique figurant dans les autres programmes du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (**amendement n° II-12**).

Suivant l'avis favorable de votre Rapporteur spécial, elle a ensuite *adopté* le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*, ainsi modifié.

La Commission a ensuite examiné l'article 44, rattaché.

## Article 44

### Aménagement du régime de la taxe d'aéroport

#### Texte du projet de loi :

I. – Le IV de l'article 1609 *quater* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Dans le tableau du deuxième alinéa, les nombres : « 4 000 001 » et : « 4 000 000 » sont remplacés respectivement par les nombres : « 2 200 001 » et : « 2 200 000 » ;

2° Dans le septième alinéa, après la première phrase, il est inséré la phrase suivante : « Il peut contribuer au financement des systèmes automatisés de contrôle aux frontières par identification biométrique. » ;

3° Dans le dixième alinéa, les mots : « de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « « Contrôle et exploitation aériens » ».

II. – Après le IV du même article, il est inséré un IV bis ainsi rédigé :

« IV bis – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, le tarif par passager de la taxe d'aéroport fait l'objet d'une majoration fixée, dans la limite d'un montant de un euro, par arrêté pris par le ministre chargé du budget et par le ministre chargé de l'aviation civile. Les limites supérieures des tarifs mentionnés au IV ne prennent pas en compte cette majoration.

« Le produit de cette majoration est affecté aux exploitants des aérodromes de la classe 3 pour le financement des missions mentionnées au IV, ainsi qu'aux exploitants d'aérodromes ne relevant pas des classes d'aérodromes mentionnées au IV.

« Ce produit est reversé par les agents comptables du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » à ces bénéficiaires par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

III. – Le premier alinéa du V du même article est ainsi rédigé :

« La taxe et la majoration de celle-ci prévue au IV bis sont recouvrées et contrôlées selon les mêmes règles, conditions, garanties et sanctions que celles prévues pour la taxe de l'article 302 *bis* K. »

IV. – Dans le premier alinéa du VI du même article, les mots : « Les dispositions des I à V » sont remplacés par les mots : « Les dispositions des I à IV et du V ».

#### Exposé des motifs du projet de loi :

La taxe d'aéroport a été créée pour permettre le financement des missions de sécurité et de sûreté incombant aux exploitants d'aéroports conformément à l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile. Le produit de la taxe d'aéroport est complété par des subventions du budget général de l'État pour un certain nombre d'aérodromes dont le trafic est compris entre 5 000 et 4 000 000 passagers. Des subventions sont également versées aux aérodromes non éligibles à la taxe d'aéroport en raison de leur faible niveau de trafic.

Dans un souci de clarification des financements, il est proposé de réformer la taxe d'aéroport de façon à assurer la couverture des dépenses de sécurité et de sûreté par son seul produit. Les financements complémentaires seront en conséquence supprimés.

La taxe d'aéroport comporterait ainsi deux parts :

- une part correspondant au tarif fixé sur chaque aérodrome dans la limite du tarif plafond de la classe à laquelle appartient l'aérodrome, reversée à l'exploitant de l'aérodrome sur lequel elle est perçue et visant à permettre le financement de ses missions de sécurité et de sûreté ;

- une majoration fixe du tarif précédent, dont le produit perçu sur l'ensemble des aérodromes serait reversé aux aérodromes nécessitant un complément de financement. Cette majoration sera fixée par arrêté des ministres compétents dans la limite d'un montant de un euro.

Il est proposé, également, de modifier les seuils d'unités de trafic des classes d'aérodromes 2 et 3, afin d'inclure dans la classe 2 (actuellement Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur et Toulouse-Blagnac) les aérodromes de Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique qui, en raison de leur trafic et de leur poids régional, présentent des caractéristiques plus proches de celles de la classe 2 que de la classe 3.

Enfin, la modification de l'article 1609 *quater* a pour objet de contribuer, à titre expérimental, au financement des systèmes automatisés de contrôle aux frontières par identification biométrique. De tels systèmes présentent un réel intérêt,

tant pour les aéroports, les transporteurs et leurs clients que pour les services de l'État chargés du contrôle aux frontières, dans la mesure où ils facilitent le transit des passagers.

Cette mesure a un rendement de 66 millions d'euros.

### *Observations :*

Le présent article propose de modifier l'article 1609 *quater* du code général des impôts, relatif à la taxe d'aéroport, dont l'objet principal est de financer les dépenses de sûreté aéroportuaire <sup>(1)</sup>

Le présent article prévoit:

– de faire évoluer le classement des aéroports, qui détermine le niveau de taxe applicable ;

– d'instaurer une majoration de la taxe, permettant ainsi de supprimer le subventionnement par le budget général d'une partie des dépenses de sûreté ;

– de permettre le financement par cette même taxe des dispositifs de contrôle biométriques aux frontières.

### **I.– La taxe d'aéroport est destinée à couvrir les dépenses de sûreté des aéroports**

L'exécution des missions de sûreté est confiée aux exploitants d'aéroports, en application de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile, et leur financement est assuré par la taxe d'aéroport et le budget général de l'État (action *Régulation des aéroports* du programme *Transports aériens*).

La taxe d'aéroport est perçue au profit des exploitants de plates-formes dont le trafic (embarqué ou débarqué) excède un certain seuil. Elle est due par les transporteurs aériens publics pour chaque passager ou tonne de fret ou de courrier embarqués. Le produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement des missions considérées.

Les tarifs de la taxe, fonction du besoin de financement sur chaque aéroport, sont fixés par arrêté, dans les fourchettes prévues par la loi. Les aéroports sont répartis en trois classes selon leur trafic. Sont concernés les aéroports dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève à plus de 5 000 unités de trafic (UDT). Une unité de trafic est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret. Les trois classes, ainsi que les taux planchers et plafonds, sont les suivants :

#### **TARIFS DE LA TAXE D'AÉROPORT**

	<b>Classe 1</b>	<b>Classe 2</b>	<b>Classe 3</b>
<b>Nombre d'UDT de l'aéroport ou du système aéroportuaire</b>	Plus de 10 millions (Aéroports de Paris)	De 4 à 10 millions (Nice, Lyon, Marseille et Toulouse)	De 5 000 à 4 millions
<b>Tarif par passager</b>	De 4,30 à 9,50 euros	De 3,50 à 9 euros	De 2,60 à 11 euros

Source : article 1609 *quater* du code général des impôts

(1) La sûreté renvoie pour l'essentiel aux mesures de lutte contre le terrorisme.

En ce qui concerne le fret, le tarif de la taxe est d'un euro par tonne transportée.

Pour la détermination du niveau de la taxe d'aéroport, il est procédé chaque année à une évaluation, plate-forme par plate-forme, des besoins prévisionnels de financement pour les missions concernées. L'évaluation est réalisée sur la base de déclarations détaillées des exploitants, distinguant notamment leurs postes de dépenses suivants :

- les salaires des personnels, les dépenses de fonctionnement (maintenance, exploitation), les montants des contrats de sous-traitance ;

- pour les investissements, l'annuité d'amortissement ;

- les frais financiers et les frais généraux.

Les déclarations sont vérifiées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), en particulier quant à la consistance des moyens mis en œuvre et au respect des règles d'imputation sur la taxe d'aéroport, établies conjointement par les administrations des finances et de l'aviation civile. Les reports financiers éventuels, positifs ou négatifs, des années précédentes, le niveau du trafic prévisionnel ainsi que les subventions éventuelles des collectivités territoriales affectées au financement des missions concernées sont des données également utilisées dans les calculs.

## **II.– Le présent article propose de modifier le classement des aéroports**

Le 1<sup>o</sup> du paragraphe I propose d'abaisser le seuil d'appartenance à la classe 2 de 4 à 2,2 millions de passagers.

Cela aura pour conséquence de faire passer de la classe 3 à la classe 2 les aéroports de Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique, dont les caractéristiques sont en effet plus proches des plates-formes de classe 2 que de celles de classe 3 : trafic dense, tourné vers l'international, importance stratégique de l'aéroport pour la région considérée.

## **III.– La majoration de la taxe d'aéroport permettrait de supprimer le subventionnement budgétaire des dépenses de sûreté**

Lorsque l'application du taux plafond fixé par la loi, pour un aéroport donné, conduit à des ressources insuffisantes pour faire face au financement des missions de sûreté, l'aéroport bénéficie d'une subvention du budget général de l'État. Cette subvention est également versée aux aéroports non éligibles à la taxe d'aéroport, c'est-à-dire ceux qui enregistrent un trafic inférieur à 5 000 unités de trafic.

Les derniers exercices budgétaires ont montré que le subventionnement prévu au moment de l'élaboration du projet de loi de finances se révélait insuffisant en fin d'année, donnant lieu à des redéploiements de crédits permettant

de financer les dépenses de sûreté des aéroports. Cela devrait également être le cas en 2007 : en l'état, la taxe d'aéroport finance 92 % des dépenses prévues (702 millions d'euros) et le budget de l'État 5,3 % seulement.

Le paragraphe II du présent article propose d'instaurer une majoration de la taxe d'aéroport d'un euro maximum, destinée à financer les dépenses de sûreté des aéroports de classe 3 et des aéroports non éligibles à la taxe.

La Nouvelle-Calédonie et la Polynésie ne seraient pas incluses dans le dispositif de majoration (paragraphe IV). Il faut rappeler que c'est seulement depuis 2006 <sup>(1)</sup> que l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts est applicable à ces collectivités ; auparavant, les dépenses de sûreté de leurs aéroports étaient intégralement financées par subvention du budget de l'État, en raison de la relative faiblesse du trafic intérieur. Votre Rapporteur spécial était favorable à l'extension décidée en 2006 ; il souhaite qu'à l'avenir, la majoration de la taxe d'aéroport soit elle aussi étendue à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie.

La majoration proposée permettrait de supprimer le financement complémentaire assuré par le budget de l'État.

Votre Rapporteur spécial rappelle ici les remarques formulées ci-avant dans son rapport spécial au sujet de ce projet :

– la majoration de la taxe pèsera sur les compagnies aériennes et, par ricochet, sur les clients ;

– il faudra donc vérifier avec d'autant plus d'attention que la suppression du financement budgétaire entraîne une plus grande responsabilisation des exploitants. Cela passe par un renforcement du contrôle exercé par la DGAC sur l'évaluation de leurs besoins par les gestionnaires d'aéroport.

La DGAC évalue à 66 millions d'euros le produit de la majoration de la taxe d'aéroport.

#### **IV.– La taxe d'aéroport pourra financer notamment le contrôle biométrique aux frontières**

Le 2° du paragraphe I du présent article permettrait d'affecter une partie du produit de la taxe d'aéroport au financement des systèmes automatisés de contrôle aux frontières par identification biométrique.

Concrètement, il s'agit dans un premier temps de financer le projet PARAFES (passage automatisé et rapide de la frontière de l'espace Schengen), destiné à prendre le relais d'un système de passage rapide expérimenté pendant deux ans à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'identification biométrique, qui

---

(1) Ordonnance du 26 avril 2006 portant adaptation en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts.

permet d'accélérer le contrôle des passagers et d'en renforcer la fiabilité, est appelée à se développer en complément des passeports biométriques. Jusqu'à l'insertion des empreintes digitales dans les passeports en question, prévue en principe pour 2009, les passagers utilisant PARAFES devront avoir préalablement fait enregistrer leurs empreintes auprès des services de police de l'aéroport.

Le financement de ce dispositif, se rattachant aux missions régaliennes de l'État, ne saurait être assuré par une redevance. Le financement par la taxe d'aéroport apparaît opportun à votre Rapporteur spécial, car un contrôle aux frontières efficace participe d'un dispositif général tendant à garantir la sûreté aéroportuaire.

Le surcoût pour les compagnies devrait être modeste, de 3 à 15 centimes d'euro par passager.

Quelques passages du texte proposé et de l'exposé des motifs l'accompagnant méritent un éclaircissement :

– le produit de la taxe d'aéroport « *peut* » contribuer au financement des dispositifs de contrôle biométrique. Cela peut signifier une nécessaire intervention du pouvoir réglementaire afin de rendre effective l'affectation d'une partie du produit de la taxe aux dépenses considérées ;

– le produit de la taxe peut « *contribuer* » au financement des dispositifs de contrôle biométrique. Or, aucune autre source de financement n'est aujourd'hui prévue ;

– l'exposé des motifs souligne que le financement par la taxe d'aéroport des dispositifs de contrôle biométrique se fera « *à titre expérimental* ». Or, rien dans le texte lui-même ne confirme ce caractère expérimental.

En conséquence, votre Rapporteur spécial a déposé un amendement permettant de sécuriser le financement par la taxe d'aéroport des dispositifs de contrôle biométrique aux frontières.

#### **V.– Les autres dispositions du présent article**

Le 3° du paragraphe I permet d'actualiser l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts, le budget annexe de l'aviation civile étant devenu dans la nouvelle nomenclature budgétaire le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*.

Le paragraphe III apporte des modifications de coordination, ajustant la rédaction du code aux modifications apportées par le présent article rattaché.

\*

\* \*

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du Rapporteur spécial (**amendement n° II-1 Rect.**).

Elle a ensuite examiné un amendement de votre Rapporteur spécial ayant pour objet d'affecter de façon certaine une partie du produit de la taxe d'aéroport au financement des dispositifs de contrôle biométrique aux frontières.

**Votre Rapporteur spécial**, a expliqué qu'il fallait s'assurer que l'augmentation de la taxe d'aéroport soit certainement affectée aux dépenses de sûreté, avec l'accord des compagnies aériennes.

**M. Henri Emmanuelli** s'est inquiété de ce que ces mesures de sûreté accentuent encore le contrôle général pesant sur les citoyens.

**Votre Rapporteur spécial**, a précisé que le système de reconnaissance biométrique aurait pour effet de permettre aux voyageurs qui l'accepteraient d'éviter les files d'attente dans les aéroports, donc d'augmenter la fluidité des procédures d'embarquement.

**M. René Couanau** a demandé des précisions sur d'éventuelles utilisations de la majoration de taxe, dans l'hypothèse où elle ne serait pas uniquement affectée aux contrôles biométriques de sûreté.

**Votre Rapporteur spécial**, a précisé que son amendement tend à ce que la taxe d'aéroport soit l'unique source de financement des contrôles biométriques de sûreté.

La Commission a *adopté* cet amendement (**amendement n° II-2 Rect.**), puis deux autres amendements rédactionnels du Rapporteur spécial (**amendements n° II-3 Rect. et n° II-4 Rect.**).

**M. Henri Emmanuelli** a observé que les contrôles de sûreté donnent lieu à un zèle inégal entre les aéroports et il a donc souhaité une harmonisation des pratiques.

**Votre Rapporteur spécial**, a expliqué que les règles applicables sont de fait plus sévères pour les vols internationaux que pour les vols domestiques. Dans les aéroports de province qui pratiquent tous les types de circulation aérienne, les règles les plus strictes peuvent quelquefois être appliquées dans tous les cas.

La Commission a *adopté* l'article 44 ainsi modifié.

## AMENDEMENTS ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

### Article 34

### État C

### Budget annexe Contrôle et exploitation aériens

Amendement n° II-12 présenté par M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, au nom de la commission des Finances :

(En euros)

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Soutien aux prestations de l'aviation civile <i>dont Charges de personnel</i>		
Navigation aérienne <i>dont Charges de personnel</i>		119 448 989 90 683 989
Surveillance et certification <i>dont Charges de personnel</i>		725 000
Formation aéronautique <i>dont Charges de personnel</i>	120 173 989 90 683 989	
<b>TOTAUX</b>	<b>120 173 989</b>	<b>120 173 989</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

Modifier ainsi les crédits de paiement :

(En euros)

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Soutien aux prestations de l'aviation civile <i>dont Charges de personnel</i>		
Navigation aérienne <i>dont Charges de personnel</i>		120 230 989 90 683 989
Surveillance et certification <i>dont Charges de personnel</i>		711 000
Formation aéronautique <i>dont Charges de personnel</i>	120 941 989 90 683 989	
<b>TOTAUX</b>	<b>120 941 989</b>	<b>120 941 989</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

*Article 44*

***Écologie, développement et aménagement durables***

**Amendement n° II-1 Rect. présenté par M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, au nom de la commission des Finances :**

Dans l'alinéa 3 de cet article, substituer au mot « septième », le mot « neuvième ».

*Article 44*

***Écologie, développement et aménagement durables***

**Amendement n° II-2 Rect. présenté par M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, au nom de la commission des Finances :**

Après les mots : « phrase suivante », la fin de l'alinéa 3 est ainsi rédigée : « Il finance les matériels de contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique installés dans les aéroports. ».

*Article 44*

***Écologie, développement et aménagement durables***

**Amendement n° II-3 Rect. présenté par M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, au nom de la commission des Finances :**

Dans l'alinéa 6 de cet article, substituer aux mots : « par arrêté pris par le ministre chargé du budget et par le ministre chargé de l'aviation civile » les mots : « par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile ».

*Article 44*

***Écologie, développement et aménagement durables***

**Amendement n° II-4 Rect. présenté par M. Charles de Courson, Rapporteur spécial, au nom de la commission des Finances :**

L'alinéa 8 de cet article est ainsi rédigé : « Ce produit est réparti entre ces bénéficiaires par l'agent comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », après arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. ».

**ANNEXE :**  
**LISTE DES AUDITIONS RÉALISÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL**

– ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) : Mme Patricia Lemoyne de Forges, présidente, et Mme Janine Le Floch Fournier, secrétaire générale

– Météo France : M. Pierre-Etienne Bisch, président-directeur général, et M. Serge Duval, secrétaire général

– Aéroports de Paris : M. Pierre Graff, président-directeur général, et Mme Stéphanie Arnoux, chargée des relations avec le Parlement

– Air France-KLM : M. Jean-Cyril Spinetta, président-directeur général, et M. Guy Tardieu, directeur de cabinet

– easyJet : M. François Bacchetta, directeur général France, et M. Thomas Meister, chargé des relations publiques pour l'Europe

– M. Dominique-Jean Chertier, membre du directoire de SAFRAN, chargé d'une mission sur l'avenir de la caisse de retraite complémentaire du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile

– DGAC (Direction générale de l'aviation civile) : M. Didier Lallement, directeur général de l'aviation civile ; Mme Florence Rousse, directrice de la régulation économique ; MM. Marc Hamy, directeur des services de la navigation aérienne ; Francis Massé, secrétaire général ; Benoît Piguet, conseiller auprès du directeur général, et Paul Schwach, directeur des affaires stratégiques et techniques

– EADS : M. Louis Gallois, président exécutif ; Mme Annick Perrimond du Breuil, directeur des relations institutionnelles EADS France, et M. Denis Verret, directeur délégué aux affaires publiques France – directeur délégué coordination et support EADS International

– Cour des comptes : M. Christian Descheemaeker, président de la 7<sup>ème</sup> chambre ; Mme Isabelle Latournarie-Willems ; Mme Loguivy Roche ; M. Bruno Brochier ; M. Gilles-Pierre Levy ; M. Alexis Rouque, membres de la Cour

– SAFRAN : M. Jean-Paul Herteman, président du directoire

– Dassault Aviation : M. Charles Edelstenne, président-directeur général, accompagné de M. Bruno Giorgianni, directeur de cabinet.