



N° 3812

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 octobre 2011

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE sur la **loi de finances pour 2012** (n° 3775),

TOME IV

## ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES :

### TRANSPORTS AÉRIENS

PAR M. JEAN-CLAUDE FRUTEAU,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— LES MOYENS FINANCIERS DES TRANSPORTS AÉRIENS POUR 2012</b> .....	7
A.— LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE BUDGET.....	7
B.— L'ÉVOLUTION DES RECETTES DU BUDGET ANNEXE.....	8
1. L'évolution de la taxe de l'aviation civile .....	8
2. L'évolution des autres redevances .....	8
C.— LES DÉPENSES PAR PROGRAMME .....	10
1. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » .....	10
2. Le programme 612 « Navigation aérienne » .....	10
3. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification » .....	11
4. Le programme 611 « Formation aéronautique » .....	11
<b>II.— L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT AÉRIEN</b> .....	13
A.— LES RÉSULTATS DU TRAFIC EN 2010 .....	13
B.— LES PREMIERS RÉSULTATS DU TRAFIC ET LES PRÉVISIONS POUR 2011 ....	16
C.— LA SITUATION DU GROUPE « AIR FRANCE » .....	18
D.— LA SITUATION DES COMPAGNIES <i>LOW COST</i> .....	21
1. Les principales compagnies à bas coûts européennes ou <i>low cost</i> .....	21
2. Les caractéristiques du marché français .....	23
<b>III.— LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ AÉRIENNE</b> .....	27
A.— LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET L'ACTION DU BUREAU D'ENQUÊTES ET D'ANALYSES (BEA) .....	27
1. Les accidents récents de transport aérien.....	27
2. L'activité du BEA en 2010 .....	27
3. L'activité du BEA au premier semestre de 2011 .....	30
B.— LA SÛRETÉ AÉRIENNE .....	31

<b>IV.— LA SITUATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS</b> .....	34
A.— LA SITUATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX .....	34
B.— LA SITUATION D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) .....	34
1. L'évolution de l'activité d'Aéroports de Paris .....	34
2. Les redevances pour service rendu et la mise en œuvre de modulations tarifaires .....	36
3. Les investissements .....	39
<b>V.— LA CONSTRUCTION DU « CIEL UNIQUE EUROPÉEN »</b> .....	44
A.— LE « PREMIER PAQUET » DE 2004 .....	44
B.— LA RÉVISION DU « PREMIER PAQUET » .....	44
C.— LE RÈGLEMENT CRÉANT UNE ENTREPRISE COMMUNE SESAR .....	45
D.— LE BLOC D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNEL EUROPE CENTRALE .....	46
<b>VI.— LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES</b> .....	49
A.— LA LUTTE PERMANENTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES .....	49
1. Les plans d'exposition au bruit et la maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports .....	49
2. La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires .....	50
3. Le rôle de l'ACNUSA .....	52
B.— LA LUTTE RENOUVELÉE CONTRE LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN .....	53
1. Les apports du « Grenelle de l'environnement » .....	53
2. Le développement des biocarburants .....	54
3. Les échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre .....	55
<b>TRAVAUX EN COMMISSION</b> .....	57
<b>I.— AUDITION DE MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, ET DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS</b> .....	57
<b>II.— EXAMEN DES CRÉDITS</b> .....	85

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen des moyens financiers alloués aux transports aériens pour 2012 s'effectue dans un contexte de « sortie de crise », en France et dans le monde, le « redémarrage » observé semblant pourtant quelque peu fragile.

Votre Rapporteur pour avis présentera l'évolution des crédits du secteur aérien en 2012, puis rappellera l'évolution récente de ce secteur, avant de traiter des questions de sécurité et de sûreté aérienne, de la situation de nos aéroports, de la question du « ciel unique » et enfin, des données environnementales.



## I.— LES MOYENS FINANCIERS DES TRANSPORTS AÉRIENS POUR 2012

Les moyens financiers des transports aériens sont retracés dans le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » (BACEA) qui contient, depuis 2009 et la suppression du programme « *Transports aériens* », l'ensemble des crédits de ces transports. On en présentera les grandes lignes, avant d'exposer l'évolution des diverses redevances prévue par le budget annexe et les actions retenues par celui-ci.

### A.— LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE BUDGET

Les dotations demandées pour 2012 s'élèvent à 2 217 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 2 205 millions d'euros en crédits de paiement, soit 4 millions de plus que les crédits pour 2011.

Cet accroissement est dû au transfert de 40 ETPT, équivalents temps plein travaillé, depuis le budget général, afin d'assurer, outre-mer, le regroupement des moyens du service national d'ingénierie aéroportuaire. Ce transfert sera financé par l'affectation au budget annexe d'une quotité supplémentaire de TAC, la taxe d'aviation civile, dont le produit est réparti entre le budget général et le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » (respectivement environ 20 % et environ 80 %).

Le projet de budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » (BACEA) pour 2012 est établi sur la base des plafonds de dépenses définis lors de la programmation triennale 2011-2013. Le projet de budget pour 2012 respecte la règle de non remplacement d'un départ à la retraite sur deux et la réduction des dépenses de fonctionnement et d'intervention de 10 % sur trois ans (dont 2,5 % en 2012).

Cette réduction des dotations prévues doit permettre notamment de dégager des marges de financement des programmes du « Ciel unique » européen, à savoir la constitution du « bloc d'espace fonctionnel Europe centrale » (le FABEC), qui constitue le volet organisationnel de l'intégration européenne des services de navigation aérienne et la création de l'entreprise commune SESAR (Single European Sky ATM Research), qui a pour objet le développement d'un nouveau système de navigation aérienne permettant d'assurer la fluidité du trafic à l'horizon 2020.

**Votre Rapporteur pour avis observe avec préoccupation que l'équilibre du budget annexe est assuré depuis plusieurs années par un recours croissant à l'emprunt dont une partie est consacrée désormais au financement de dépenses de fonctionnement. Il remarque, qu'entre 2001 et**

**2011, la dette du BACEA s'est accrue de 64 % et qu'il devient indispensable de désendetter ainsi le budget annexe.**

## **B.— L'ÉVOLUTION DES RECETTES DU BUDGET ANNEXE**

### **1. L'évolution de la taxe de l'aviation civile**

Créée en 1999 et régie par l'article 302 *bis* K du code général des impôts, la taxe de l'aviation civile (TAC) est due par les entreprises de transport aérien public ; elle est perçue sur les passagers et le fret à bord d'un vol commercial et permet de financer les dépenses du budget annexe non couvertes par le produit des redevances.

En application du III de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, la loi de finances détermine la répartition du produit de la TAC entre le budget général et le budget annexe.

Cette modification de la répartition du produit de la TAC s'explique par des mesures de périmètre tendant à transférer du budget général vers le budget annexe des dépenses relevant du cœur de métier de la direction générale de l'aviation civile. La quotité de TAC affectée au budget annexe n'a d'ailleurs cessé de croître depuis 2007.

L'article 29 du projet de loi de finances pour 2011 avait proposé de poursuivre ce mouvement, en augmentant de 77,35 % à 80,32 % la quotité de TAC affectée au budget annexe. Le produit global de la TAC devrait être en 2012 de 397,77 millions d'euros, dont 321,84 millions d'euros pour le budget annexe (soit 80,91 % de l'ensemble).

### **2. L'évolution des autres redevances**

#### **• *Les redevances de navigation aérienne en métropole.***

Le budget annexe perçoit deux types de redevances de navigation aérienne :

- la redevance de route, qui rémunère les services de contrôle en route ;
- la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, qui est perçue à l'arrivée et au départ des principaux aéroports, afin de financer les services afférents.

Jusqu'en 2009, le niveau des redevances était fixé selon le système du recouvrement complet des coûts, le niveau prévisionnel des coûts à couvrir déterminant celui des redevances, fixé annuellement par arrêté, au mois de décembre, avec l'application d'un mécanisme correcteur.



En 2010, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a substitué au mécanisme correcteur un régime dit d'« incitation à la performance », prévu par la réglementation européenne. Il s'agit de déterminer à l'avance, pour une durée maximale de cinq ans, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne. La fixation des taux repose sur un contrat de service dit « plan de performance » imposant des gains de productivité à la direction des services de la navigation aérienne.

En 2011, le taux unitaire de la redevance de route a progressé de 3,04 %, le taux de la redevance pour services terminaux demeurant stable.

La DGAC a élaboré un plan de performance 2012-2014, actuellement en cours de validation par la Commission européenne. Pour 2012, ce plan de performance prévoit des évolutions de -1,5 % de la redevance de route par rapport au produit prévisionnel pour 2011 et de +1,25 % de la redevance pour services terminaux de la navigation aérienne.

#### ● *Les redevances de navigation aérienne outre-mer*

Jusqu'en 2010, le régime de redevances de navigation aérienne outre-mer était différent de celui applicable en métropole. Alors même que le taux des redevances pour services terminaux de la circulation aérienne était supérieur à celui de la métropole (15,2 euros par unité de service contre 4,68 euros en métropole en 2009), les coûts des services de navigation aérienne n'étaient qu'à 32 %. Cela s'expliquait notamment par l'absence de redevance de route outre-mer, alors que celle-ci représentait près de 80 % des recettes de navigation aérienne en métropole.

En 2010, le dispositif de financement des services de navigation aérienne outre-mer a été complété par la création d'une redevance océanique. En facturant les services rendus aux survols dans les espaces aériens gérés par la France outre-mer, la redevance océanique permet de faire payer des usagers qui bénéficiaient jusque là gratuitement des services de navigation aérienne.

La recette attendue pour 2012 est de 50 millions d'euros. Cette progression des recettes s'appuiera sur la progression du trafic aérien outre-mer et sur une évolution de la tarification.

#### ● *Les redevances de surveillance et de certification*

Créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004, ces redevances mises en œuvre depuis 2006, visent à faire financer par les opérateurs qui en bénéficient les services rendus par la direction générale de l'aviation civile en matière de surveillance et de contrôle technique.

La perception de ces redevances se heurte à des difficultés résultant du contexte économique perturbé depuis la crise de 2008, de protestations des usagers et de leur impact sur certains secteurs, en particulier l'aviation légère. La DGAC a

décidé de ne pas recouvrer la totalité des coûts des activités qui pouvaient être soumises à redevances. Celles-ci ne couvrent ainsi qu'environ 40 % du coût des activités qui y sont soumises.

Le produit de ces redevances qui est affecté au budget annexe sera en stagnation en 2012.

## **C.— LES DÉPENSES PAR PROGRAMME**

### **1. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile »**

Le programme 613 regroupe les fonctions support du budget annexe ; y sont regroupés notamment tous les effectifs de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Le plafond d'emplois du programme s'établit pour 2011 à 11 151 équivalents temps plein travaillé (ETPT), correspondant à une baisse de 117 EPTP par rapport à 2010.

Ce mouvement de réduction est dû à plusieurs causes :

- le transfert vers le budget annexe de 40 ETPT depuis le budget général ;
- le transfert vers l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) de 12 EPTP en provenance de la DGAC ;
- le schéma d'emploi de la DGAC qui organise le non remplacement d'un départ à la retraite sur deux, soit 145 EPTP.

Il faut également indiquer, que la DGAC s'est engagée dans un processus pluriannuel de modernisation de ses fonctions support s'étalant jusqu'en 2015. Le processus en question concerne plusieurs projets, tels que la mise en place d'un service facturier, la modernisation de l'informatique de gestion ou encore l'optimisation de la gestion du patrimoine immobilier.

### **2. Le programme 612 « Navigation aérienne »**

Ce programme, qui est le plus important de la mission, finance les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), qui est le prestataire de services de la DGAC, visant à assurer l'écoulement sûr et régulier du transport aérien au bénéfice des usagers.

Une part significative des crédits du programme 612 sert au financement d'organismes extérieurs qui fournissent des services à la DGAC. Cette contribution au financement des organismes extérieurs, comme les investissements dans les projets d'intégration communautaire limitent évidemment

les marges de manœuvre susceptibles d'être réalisées pour le redressement financier du budget annexe.

### **3. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification »**

Ce programme regroupe l'ensemble des activités exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), pour s'assurer du respect de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes, ainsi que les missions exercées par la direction du transport aérien.

L'action *Développement durable et régulation* retrace la politique conduite par la DGAC dans plusieurs domaines : le développement durable, la régulation économique et le soutien à la construction aéronautique, la sûreté, la stratégie internationale et la coopération.

L'action *Surveillance et certification*, qui résulte de la fusion de deux anciennes actions *Contrôles opérationnels* et *Soutien opérationnel*, regroupe, dans un but de meilleure lisibilité budgétaire, les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires à l'exercice des tâches des personnels directement impliqués dans les actions de contrôle.

L'action *Enquêtes de sécurité aérienne* permet enfin le financement du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA).

### **4. Le programme 611 « Formation aéronautique »**

Ce programme a vu son architecture sensiblement modifiée avec la fusion intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2011 de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement administratif placé sous la tutelle de la DGAC, qui assure la formation initiale des ingénieurs de la navigation aérienne et des pilotes de ligne et du Service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), service à compétence nationale de la DGAC, qui assurait jusque là la formation pratique au pilotage.

Cette fusion souhaitée depuis plusieurs années par votre Rapporteur pour avis, qui fait elle-même suite à un regroupement opéré depuis 2008 au sein du programme 611 « *Formation aéronautique* » des divers crédits de formation retracés dans le budget annexe permet, selon la DGAC, « *de disposer d'une entité forte de formation aux métiers de l'aéronautique et de porter, en particulier à l'international, l'action de formation au plus haut niveau de qualité* ». Le regroupement ainsi organisé permet de proposer, au sein d'une structure unique, une gamme complète de formations aux divers métiers du transport aérien.

Votre Rapporteur pour avis approuve la création d'un opérateur unique, l'ENAC, dans ce domaine sensible de la formation aéronautique, essentiel pour

assurer la sécurité de nos transports aériens et le rayonnement de notre industrie aéronautique. La fusion de l'ENAC et du SEFA permet à notre pays de disposer d'une véritable « université de l'aviation civile » de rang international.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DU BUDGET ANNEXE PAR PROGRAMME ET PAR ACTION

(en euros)

Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2011	Demandées pour 2012	Evolution (en %)	Ouvertes en LFI pour 2011	Demandés pour 2012	Evolution (en %)
<b>613 - Soutien aux prestations de l'aviation civile</b>	<b>1 514 402 910</b>	<b>1 550 780 170</b>	<b>2</b>	<b>1 507 866 910</b>	<b>1 545 026 770</b>	<b>2</b>
Ressources humaines et management	1 102 288 110	1 119 573 752	2	1 101 165 110	1 118 338 752	2
Logistique	36 297 800	34 674 434	-4	30 884 800	30 156 034	-2
Affaires financières	375 817 000	396 531 984	6	375 817 000	396 531 984	6
<b>612 - Navigation aérienne</b>	<b>506 046 000</b>	<b>517 097 440</b>	<b>2</b>	<b>497 128 000</b>	<b>512 695 440</b>	<b>3</b>
Management et gestion	15 750 000	12 792 440	-19	13 750 000	13 212 440	-4
Centres en route	336 816 000	340 314 000	1	329 038 000	336 994 000	2
Aéroports	90 791 000	100 866 000	11	85 391 000	96 566 000	13
Exploitation du contrôle aérien en outre-mer	13 822 000	15 728 000	14	19 053 000	19 480 000	2
Ingénierie technique de la navigation aérienne	28 200 000	30 212 000	7	29 600 000	28 258 000	-5
Maintien des compétences de la navigation aérienne	20 667 000	17 185 000	-17	20 296 000	18 185 000	-10
<b>614 - Transports aériens, surveillance et certification</b>	<b>48 112 000</b>	<b>49 973 760</b>	<b>4</b>	<b>53 636 000</b>	<b>48 001 760</b>	<b>-11</b>
Développement durable et régulation	25 465 000	25 957 000	2	25 001 000	25 385 000	2
Surveillance et certification	19 768 000	19 621 760	-1	25 066 000	19 110 760	-24
Enquêtes de sécurité aérienne	2 879 000	4 395 000	53	3 569 000	3 506 000	-2
<b>611 - Formation aéronautique</b>	<b>100 201 626</b>	<b>99 060 592</b>	<b>-1</b>	<b>100 201 626</b>	<b>99 060 592</b>	<b>-1</b>
Formation aux métiers de la direction de l'aviation civile	45 502 000	44 460 000	-2	45 502 000	44 560 000	-2
Formation des acteurs du transport aérien et de l'aviation générale	35 303 626	30 710 000	-13	35 303 626	30 710 000	-13
Recherche, expertise et actions de soutien	19 396 000	23 890 592	23	19 396 000	23 890 592	23
<b>Totaux</b>	<b>2 168 762 536</b>	<b>2 216 911 962</b>	<b>2</b>	<b>2 158 832 536</b>	<b>2 204 784 562</b>	<b>2</b>

Source : projet annuel de performances.

## II.— L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT AÉRIEN

Après une année de crise sensible en 2009, le trafic aérien a connu un mouvement significatif de hausse au cours de l'année 2010, puis des premiers mois de 2011. On analysera ces deux évolutions de « sortie de crise », avant d'examiner la situation du groupe Air France, puis des compagnies aériennes à bas coûts. Votre Rapporteur pour avis estime pourtant que le redémarrage observé reste fragile et que la croissance demeure très incertaine dans l'avenir.

### A.— LES RÉSULTATS DU TRAFIC EN 2010

Après une baisse d'activité liée à la crise économique mondiale en 2009, le trafic aérien a repris de la vigueur en 2010 et sa croissance s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2011.

#### • *Dans le monde*

Adossé à une croissance économique mondiale de 4 % en 2010, le trafic mondial s'est élevé à 2,5 milliards de passagers, en progression de 6,3 % par rapport à 2009, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En termes de passagers-kilomètres-transportés (4 687 milliards), la hausse est de 8 %, plus marquée en trafic international (+8,8%), qu'intérieur (+6,9%). Le trafic mondial dépasse son plus haut niveau historique, atteint en 2008.

86 % de ce trafic mondial est concentré sur trois grandes zones qui sont, par ordre d'importance : l'Amérique du Nord (1 412 milliards de passagers-kilomètres transportés), l'Europe (1 317 milliards) et l'Asie-Pacifique (1 293 milliards). Le Moyen-Orient (345 milliards de passagers-kilomètres-transportés) et l'Amérique latine/Caraïbes (198 milliards de passagers-kilomètres-transportés), malgré de fortes croissances ces dernières années, ne représentent que 12 % de l'activité mondiale ; le poids de l'Afrique, avec 123 milliards de passagers-kilomètres-transportés, est enfin de 2 % du trafic mondial.

Pour le fret aérien, la reprise a été particulièrement forte, avec +18,9 % en tonnes-kilomètres-transportées en 2010 par rapport à 2009. Après une baisse de 1 % en 2008 et de 11 % en 2009, ce résultat est un véritable « rebond », explicable par le redémarrage des échanges économiques, notamment depuis les pays émergents : +34,1 % au Moyen-Orient et +24,8 % en Asie-Pacifique.

Selon l'*International Association of Air Transport* (IATA), le trafic international régulier des compagnies aériennes affiliées à cette organisation a augmenté de 8,2 % en passagers-kilomètres-transportés en 2010, cependant que les sièges offerts n'augmentaient que de 4,4 % ; l'activité de fret a progressé de 20,6 % en tonnes-kilomètres-transportées. L'analyse par zones des compagnies

réalisant un trafic international contribue à éclairer les positions concurrentielles dans ce secteur.

La plus forte croissance de trafic international est celle des compagnies du Moyen-Orient (+17,8% en passagers-kilomètres-transportés et +26,7 % en tonnes-kilomètres-transportées), parmi lesquelles on distingue particulièrement Emirates, Etihad ou Qatar Airways.

#### TRAFIC INTERNATIONAL

Répartition par zone d'origine des compagnies aériennes

(millions de passagers-kilomètres-transportés – chiffres arrondis)	Afrique	Asie-Pacifique	Europe	Amérique Latine	Moyen Orient	Amérique du Nord
2010	83 100	758 800	876 300	144 400	311 300	429 700
2010/2009	+12,9 %	+9 %	+5,1 %	+8,2 %	+17,8 %	+7,4 %

Source : IATA.

Les compagnies de la zone Afrique viennent en deuxième position avec une croissance de 12,9 % de leur trafic international de passagers-kilomètres-transportés (+23,8% en tonnes-kilomètres-transportées), liée en particulier aux compagnies du Maghreb.

Les compagnies de l'Asie-Pacifique, avec une progression de +9 % de leur trafic international de passagers-kilomètres-transportés (+24% en tonnes-kilomètres-transportées) se situent dans la moyenne, celles d'Amérique du Nord (+7,4% en passagers-kilomètres-transportés et +21,8 % en tonnes-kilomètres-transportées) retrouvent une croissance significative et celles d'Amérique latine progressent respectivement de 8,2 % en passagers-kilomètres-transportés et de 29,1 % en tonnes-kilomètres-transportées.

Les compagnies européennes ont, comparativement, la plus faible croissance de trafic international (+5,1 % en passagers-kilomètres-transportés ; +10,8 % en tonnes-kilomètres-transportées) : la conjoncture économique y a été moins bonne que dans les pays émergents, une grande partie de l'espace aérien ayant été fermé, pendant près d'une semaine en avril 2010, en raison de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll.

On remarquera que les compagnies de ces trois dernières zones ont en général une forte activité sur leurs marchés intérieurs.

Du point de vue financier, l'IATA annonce des profits nets d'un montant global de près de 18 milliards de dollars répartis de la manière suivante : +4,1 milliards pour les compagnies de la zone Amérique du Nord, +1,9 milliard en Europe, +10 milliards en Asie-Pacifique, +0,9 milliard en Amérique Latine,

+0,9 milliard au Moyen-Orient et -0,1 milliard en Afrique. Ce redressement résulte de l'accroissement du trafic et de la recette moyenne, qui ont été en baisse sensible en 2009.

### • *En Europe*

Les compagnies membres de l'*Association of European Airlines* (AEA) annoncent, quant à elles, un trafic régulier de 343 millions de passagers transportés (+2,7% par rapport à 2009), pour 775 milliards de passagers-kilomètres-transportés (+2,6%/2009) ; la hausse pour le fret a été de 8,3 % en tonnes-kilomètres-transportées.

Deux marchés ont été particulièrement dynamiques pour ces compagnies : l'Amérique du Sud (+5,8% en passagers-kilomètres-transportés) et l'Afrique du Nord (+5,7%) ; le marché européen et le trafic intérieur de ces compagnies n'ont progressé que modestement (respectivement de +2,8 % et +1,9 %).

Parmi les membres de l'AEA, certaines compagnies ont connu des progressions significatives : Swiss (+7,3 % en passagers-kilomètres-transportés), Lufthansa (+5,4 %), mais surtout Turkish Airlines (+19,5%), qui s'impose sur le plan international, en développant son *hub* d'Istanbul. Plus globalement, alors que les compagnies dites traditionnelles enregistraient sur le marché européen une croissance modérée, les compagnies à bas-coûts ont continué leur développement, au rythme de +6,1 %. La croissance de Ryanair a été de +8 % (72,1 millions de passagers), celle de easyJet de +7,6 % (49,8 millions de passagers). En 2010, les compagnies à bas-coûts détenaient 38 % du marché des liaisons intra-européennes.

### • *En France*

Le trafic aérien de passagers de la métropole en flux a enregistré une hausse de 1,6 %, le nombre de passagers transportés passant de 118,7 millions en 2009 à 120,6 millions en 2010. La croissance aurait été plus forte (de 1 % environ), s'il n'y avait pas eu le passage du nuage de cendres volcaniques en avril 2010. Le trafic intérieur (21,8 millions de passagers) a diminué de 1,4 %, avec une baisse de 2,2 % des lignes radiales et une hausse de 0,8 % des lignes transversales. Le niveau d'activité du trafic intérieur, en constante diminution depuis une dizaine d'années, est du même ordre de grandeur qu'en 1994.

Le trafic entre la métropole et les DOM-COM a connu une hausse de 5,5 %.

Millions de passagers	2010	Evolution / 2009
Intérieur Métropole	21,8	-1,4 %
Métropole-DOM/COM	3,5	5,5 %
International	95,3	2,1 %
dont UE	51,4	0,2 %
<b>Total</b>	<b>120,6</b>	<b>1,6%</b>

Source : DGAC.

À l'international, la hausse a été de 2,1 %, dont +0,2 % pour les liaisons avec l'Union européenne, avec des évolutions très contrastées : +1,8 % vers l'Asie Pacifique, +0,2 % vers l'Amérique du Nord, soit des croissances qui contrastent fortement avec le dynamisme des flux de trafic de passagers avec le Moyen-Orient (+13,2%) et le Maghreb (+6%).

## **B.— LES PREMIERS RÉSULTATS DU TRAFIC ET LES PRÉVISIONS POUR 2011**

La reprise du trafic amorcée en 2010 s'est confirmée au cours des six premiers mois de 2011, confortant ainsi les perspectives optimistes partagées par l'ensemble des acteurs du secteur pour 2011 et les années suivantes.

### **• Dans le monde**

Sur les six premiers mois de 2011, une forte reprise du trafic aérien mondial de passagers a été observée : +6,5% en passagers-kilomètres-transportés, particulièrement pour le trafic international, dont la croissance a été deux fois plus forte (+8% en passagers-kilomètres-transportés), que pour le trafic intérieur. Le fret, quant à lui, n'a progressé que de 1,2 % (en tonnes-kilomètres-transportées).

Cette bonne tenue du trafic international de passagers est inégale, selon les régions du monde : +17,6 % pour les compagnies d'Amérique latine, +8,7 % pour les compagnies du Moyen-Orient, +6,3 % pour celles d'Amérique du Nord, mais seulement +3,7 % en Asie-Pacifique et -1,2 % en Afrique. Les événements survenus en mars au Japon ont affecté l'activité des compagnies de ce pays. En Afrique, le trafic aérien a été touché par les effets de la crise politique de Côte d'Ivoire et par les changements intervenus dans plusieurs pays arabes, où le tourisme s'est effondré (Tunisie, Égypte).

Les compagnies européennes enregistrent, quant à elles, une progression de +11,4 %. Les grandes compagnies européennes traditionnelles ont pris des initiatives, pour s'adapter à la conjoncture et à la progression des compagnies à bas-coûts. La plus importante est le regroupement de British Airways et d'Iberia au sein de IAG (International Airlines Group). En 2011, Air France « contre attaque » face aux compagnies à bas-coûts, en positionnant des avions et des équipages sur les grands aéroports de province, en premier lieu Marseille, à compter d'octobre 2011.

Bien qu'elles demeurent très sensibles aux évolutions économiques de court terme et notamment au prix du carburant, les perspectives sont plutôt positives pour l'ensemble des acteurs du secteur.

L'IATA retient des évolutions de +5,1 % l'an en moyenne, sur la période 2010-2014, dont +4,4 % en 2011 pour les passagers-kilomètres-transportés et +5,5 % pour le fret (en tonnes-kilomètres-transportées).



L'OACI prévoit une croissance de 5,3 % en 2011, de 6,2 % en 2012 et de 6,1 % en 2013 en termes de passagers-kilomètres-transportés. Ces prévisions se fondent sur une croissance économique mondiale moyenne estimée à 3,5 %, entre 2011 et 2013, associée à une amélioration du bilan des ménages, les solides flux de trésorerie des entreprises permettant le maintien de la croissance du trafic en 2011, malgré de nombreux obstacles.

Les compagnies les plus dynamiques seraient, selon l'OACI, celles du Moyen-Orient (+14,4% en 2011, +14% en 2012 et +13,5% en 2013), de la zone Asie/Pacifique (+7,9%, +8,8% et +8,7% respectivement) et de l'Amérique latine et des Caraïbes (+6,9%, +7,3% et +6,8%). Les compagnies de la zone Afrique devraient connaître une croissance de +5,4 % en 2011, atteignant +8 % en 2012 et +8,3 % en 2013, à mesure que les conditions économiques s'amélioreront.

Les compagnies des zones Europe et Amérique du Nord « fermeraient la marche », avec respectivement +3,3 % et +2,4 % de croissance en 2011, des taux qui reflètent l'état de maturité de ces marchés, estime l'OACI. Pour les années suivantes, la croissance prévue pour les compagnies de la zone Europe est de +3,8 % en 2012 et +3,9 % en 2013, celles d'Amérique du Nord ayant des taux plus faibles encore (+3,4% et +2,9%).

Du point de vue financier, les prévisions pour 2011 ont été revues à la baisse. En mars 2011, l'IATA prévoyait, pour l'année en cours, un bénéfice de 8,6 milliards de dollars, mais le résultat attendu n'est qu'un bénéfice de 4 milliards de dollars, en raison notamment de la hausse durable du coût du carburant, évalué à 30 % des coûts d'exploitation. Pour les compagnies européennes, l'IATA ne prévoit qu'un profit global de 500 millions de dollars. Le profit serait de 2,1 milliards pour les compagnies asiatiques et d'1,2 milliard pour les transporteurs américains.

### ● *En France*

Sur les six premiers mois de l'année, le trafic a progressé de +8,9 % en nombre de passagers ; il retrouve, voire dépasse son plus haut niveau historique atteint en 2008.

	1 <sup>er</sup> semestre 2011/1 <sup>er</sup> semestre 2010
Intérieur Métropole	+8,7 %
Métropole-DOM	+8,2 %
International	+9,0 %
<i>dont UE</i>	+14,7 %
<b>Total</b>	<b>+8,9 %</b>

Source : DGAC - Données provisoires d'une vingtaine d'aéroports représentant 95 % du trafic total.

Cette reprise du trafic est assez inégale selon les marchés : très significative avec l'Union européenne (+14,7%), pour le trafic intérieur (+8,7%) et avec les Dom (+8,2%), plus modeste avec l'Amérique du Nord (+6,1%), en baisse

pour l'Afrique du Nord (-6,6 %), suite aux événements politiques survenus dans certains pays, notamment la Tunisie.

Les perspectives du trafic aérien en 2011 pour la France métropolitaine établies en juin 2011, se situent entre +5 % et +6,4 % selon les scénarii, avec une hypothèse principale à +5,6 %.

Ces prévisions sont fondées sur une croissance économique de 2 % en 2011 en « scénario central », avec un prix du pétrole à 105 dollars le baril. Dans le cas d'une extension de l'instabilité financière survenue en août, il n'est pas exclu que cette prévision soit « fragilisée ».

**Votre Rapporteur pour avis estime pourtant, que les appréciations positives parfois portées sur l'évolution du trafic ne doivent pas dissimuler le fait, que ce mouvement de redémarrage reste fragile et que la croissance demeure incertaine dans l'avenir, comme semblent l'indiquer les perspectives pour 2012 présentées par l'IATA. L'environnement économique lui-même n'est, en particulier, pas favorable aux compagnies européennes, avec le contexte actuel de crise économique et financière et de hausse des prix du carburant.**

### **C.— LA SITUATION DU GROUPE « AIR FRANCE »**

Le groupe *Air France/KLM* a pris, lors de l'exercice 2010/2011, des mesures stratégiques destinées à adapter son offre au contexte de reprise.

Dans le cadre d'une accélération de son développement sur son secteur long-courrier, le groupe a augmenté les capacités de son réseau, en déployant des avions de plus grande capacité (A380, B777-300), en multipliant les sous-flottes, permettant ainsi de mieux couvrir les différentes typologies de routes, en augmentant le nombre de fréquences sur des destinations existantes mais aussi en ouvrant de nouvelles destinations (Afrique, Asie, Amérique latine et Caraïbes) et en développant de nouveaux partenariats. Il a, par ailleurs, poursuivi ses efforts d'amélioration de son offre produit, en déployant sa nouvelle classe « Premium Voyageur / Economy Comfort » et en introduisant de nouveaux sièges en classe « Affaires ».

Le groupe a, par ailleurs, continué la refonte du secteur moyen-courrier, tant en matière d'offre commerciale, de processus internes que de réaménagement de programmes. Afin de reconquérir une part importante d'activité au départ des villes de province, il travaille aujourd'hui sur un projet de bases de province consistant en l'augmentation de l'utilisation journalière des avions, grâce à la réduction du temps de « demi-tour » et à un programme optimisé, au départ de chaque base. Cette augmentation de la productivité avion devra être accompagnée d'une augmentation de la productivité des équipages et du personnel en escale et de l'amortissement des coûts fixes sur un socle d'activité plus large.

Sur l'activité cargo, le groupe a pris des mesures destinées à réduire son exposition aux retournements de cycle, notamment en donnant la priorité aux soutes des avions passagers et en développant des partenariats.

L'exercice 2010/2011 s'est déroulé dans un environnement macroéconomique de sortie de crise, après deux années consécutives de perte pour le secteur aéronautique. L'année 2010 restera l'année du retour des bénéfices, sans pour autant retrouver les niveaux « d'avant-crise ».

*Au cours de l'exercice 2010/2011*, le trafic du groupe *Air France-KLM* a atteint 204,7 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une hausse de 1,1 %, par rapport à l'exercice précédent, pour une offre en sièges-kilomètres-offerts (SKO), en baisse de 0,1 %. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 81,6 %, en hausse d'1 point. Sur cet exercice, le groupe a transporté un total de 71,3 millions de passagers, soit une baisse de 0,1 %.

Pour l'exercice 2010/2011, le chiffre d'affaires consolidé d'Air France-KLM s'élève à 23,6 milliards d'euros, soit une hausse de 12,5 % par rapport à l'exercice précédent.

Le transport de passagers sur vols réguliers génère sur l'exercice 2010/2011 un chiffre d'affaires de 17,3 milliards d'euros, en hausse de 11,6 %. La part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (73,2 %) a peu évolué (-0,6 point) par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires généré par le transport de fret a augmenté de 29,5 %, à 3 milliards d'euros en 2010/2011 par rapport à l'exercice 2009/2010. Le trafic en tonnes-kilomètres-transportées (TKT) a augmenté de 2,5 %, tandis que la recette unitaire à la tonne-kilomètre-transportée a augmenté de 26,3 %. Cette activité représente 12,7 % du chiffre d'affaires total, soit 1,7 point de plus que sur l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires de l'activité de maintenance facturée aux tiers augmente de 7,6 %, tandis que la part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (4,4 %) diminue de 0,2 point par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires des autres activités s'est élevé à 1,32 milliard d'euros sur l'exercice 2010/2011, en légère baisse (-0,6 %). Il est constitué essentiellement des activités de prestations de commissariat aux compagnies tierces exercées par Servair (filiale à plus de 97 % d'Air France) et de l'activité loisirs du groupe qui inclut Transavia Pays-Bas (filiale à 100 % de KLM), Transavia France (détenue à 60 % par Air France et 40 % par Transavia Pays-Bas). L'activité loisir de Martinair a quant à elle été fortement réduite.

*Au cours du premier trimestre de l'exercice 2011/2012*, le trafic passager du groupe *Air France-KLM* a bénéficié d'un net redressement de la demande de transport aérien. Le groupe a enregistré une hausse de 9,4 % de son trafic passager par rapport au premier trimestre de l'exercice 2010/2011, en raison des fermetures

de l'espace aérien consécutives à l'éruption d'un volcan islandais en avril 2010 et malgré la crise japonaise et les événements politiques d'Afrique et du Moyen-Orient. L'offre ayant augmenté de 10,1 % sur la même période, le coefficient de remplissage diminue de 0,5 point, pour s'établir à 81,1 %.

La recette unitaire au passager-kilomètre-transporté reste quasiment stable (+0,6 %).

Affecté par la crise japonaise et par une situation de « surcapacité » au départ de la Chine, le trafic cargo a, quant à lui, augmenté de 1,9 %, pour une offre en hausse de 6,2 %, impliquant une baisse du coefficient de remplissage de 2,8 points qui s'établit à 66,7 %.

Le chiffre d'affaires consolidé d'*Air France-KLM* enregistre une croissance de 8,7 % sur le premier trimestre de l'exercice 2011/2012, par rapport au premier trimestre de l'exercice précédent ; il s'établit à 6,22 milliards d'euros. Sur le trimestre, le chiffre d'affaires de l'activité passager augmente de 9,9 % et celui de l'activité cargo de 3,2 %. Enfin, le chiffre d'affaires de l'activité maintenance augmente de 6 %.

Les charges externes du premier trimestre de l'exercice en cours s'élèvent à 3,96 milliards d'euros, en hausse de 9,7 %, du fait notamment d'une hausse de 16,1 % des dépenses de carburant (1,67 milliards d'euros), sous l'effet d'une augmentation des volumes de 7 %, d'un effet de change favorable de 8 % et d'une hausse du prix du carburant après couverture de 19 %.

Le groupe *Air France-KLM* représente 7,3 % du trafic international mondial en 2010 en passagers kilomètres transportés (soit une part légèrement inférieure à celle de 2009, qui était de 7,6 %). À ce titre, il est le premier transporteur aérien mondial pour le trafic de passagers-kilomètres-transportés à l'international et se situe au troisième rang mondial pour le trafic total de passagers-kilomètres-transportés (trafic domestique et international). Les deux premières places sont occupées par deux grands groupes américains issus de la fusion en 2010 de *Delta Air Lines* et *Northwest* et de celle de *United Airlines* et de *Continental Airlines*.

Le tableau ci-après présente l'évolution, entre 2007 et 2010, des parts de marché, en termes de passagers transportés, du groupe *Air France-KLM* (*Air France*, *KLM*, *City Jet*, *Transavia*, *Régional* et *Brit Air*) sur les liaisons entre la France et les principaux faisceaux de trafic passagers. Globalement, la part du groupe est en très légère diminution, les parts de marché du groupe *Air France* restent fortes sur les liaisons intérieures, mais s'érodent régulièrement. La part de marché du groupe *Air France* sur le marché domestique était de 86 % en 2007, de 78 % en 2010. Les parts de marchés vers l'Afrique sub-saharienne et le Moyen-Orient sont en léger repli, tandis qu'elles restent stables vers les autres destinations.

Zone géographique	Trafic 2010	Part de marché Groupe Air France 2007	Part de marché Groupe Air France 2008	Part de marché Groupe Air France 2009	Part de marché Groupe Air France 2010
Europe	51 400 000	30%	30%	30%	30%
Domestique hors Outre-Mer	21 800 000	86%	84%	80%	78%
Amériques	11 800 000	56%	55%	57%	56%
Afrique du nord	11 800 000	18%	17%	17%	17%
Asie	5 900 000	46%	48%	47%	46%
Outre-Mer	5 700 000	29%	29%	29%	29%
Afrique (autres)	5 400 000	46%	48%	50%	47%
Moyen-Orient	3 500 000	30%	28%	27%	24%
<b>Total</b>	<b>124 800 000</b>	<b>42%</b>	<b>41%</b>	<b>42%</b>	<b>41%</b>

Source : Données de trafic DGAC.

Dans la période la plus récente, Air France aura été confronté à plusieurs grandes difficultés : la hausse des prix du carburant, la concurrence très vive des compagnies du Golfe, sur le marché du « long courrier », où Air France perd des « parts de marché », notamment en Asie et, sur le marché du « moyen courrier », avec la montée inexorable des compagnies « *low cost* ».

S'agissant de la concurrence des compagnies du Golfe, votre Rapporteur pour avis veut rappeler, qu'elles ont enregistré une progression de leur trafic de 50 % en trois ans. Témoinnant d'un vrai dynamisme, disposant de positions géographiques favorables, ces compagnies ont pris des parts de marché aux compagnies européennes, en constituant des *hubs* permettant de contourner, pour les vols long courrier, nos grands aéroports. Les compagnies du Golfe exercent, d'ailleurs, une forme de concurrence déloyale, du fait qu'elles bénéficient d'avantages comparatifs importants en termes fiscaux, sociaux ou de coûts d'accès aux aéroports. Il nous faut, en tous cas, trouver des réponses rapides à ce phénomène de captation des flux de correspondance, qui est grave pour nos compagnies et nos aéroports.

## D.— LA SITUATION DES COMPAGNIES *LOW COST*

### 1. Les principales compagnies à bas coûts européennes ou *low cost*

Nombreuses sont les compagnies à bas coûts, qui sont apparues dans le ciel européen depuis quelques années. Il est difficile de les qualifier rigoureusement comme telles, en l'absence d'une définition juridique, ni même communément acceptée, de ce modèle économique. En revanche, au-delà de la revendication du qualificatif à bas coûts par le transporteur lui-même, la conjonction de plusieurs critères, relatifs à son mode d'exploitation et aux services qu'il propose à ses passagers peut être considérée comme révélatrice d'une activité à bas coûts : homogénéité de la flotte, forte utilisation des avions, liaisons point à point sans correspondance, utilisation d'aéroports secondaires, non attribution de sièges, restrictions pour les bagages...

On peut situer en 1995, la naissance en Europe des premières compagnies à bas coûts, qui se sont inspirées du modèle économique de la compagnie

américaine *Southwest Airlines*. *Ryanair* a été le premier à apparaître sur le marché européen. Toutefois, le véritable essor de ces compagnies n'a commencé réellement en Europe, qu'au début des années 2000 ; depuis lors, on a assisté à une certaine concentration du secteur : l'inadéquation des coûts aux recettes, une mauvaise politique de flotte, un réseau non adapté ont causé, en effet, la disparition de certaines d'entre elles. Nombreuses sont celles qui pratiquent des tarifs bas, sans avoir adopté la structure de coûts correspondante.

En 2010, *Ryanair* (72,1 millions de passagers) et *easyJet Group* (48,8 millions) ont transporté à eux deux plus de 120 millions de passagers (115,2 millions de passagers en 2009).

Ils sont suivis par *Air Berlin* (27,6 millions de passagers), *Norwegian* (13,1 millions), *Vueling* (11 millions), *Thomsonfly* (10,9 millions), *Wizz Air* (9,6 millions), *TUIfly* (8,7 millions), *Germanwings* (7,7 millions) et *Flybe* (6,9 millions).

*Vueling*, *Norwegian*, *Germanwings* et *Wizz Air* ont adopté un modèle économique très proche de celui de *Ryanair* et d'*easyJet* avec un seul type d'appareil (A320 ou B737). *Flybe*, ancienne compagnie régionale britannique traditionnelle, a également adopté ce nouveau modèle économique, au début des années 2000, mais avec une flotte composée de deux types d'appareils régionaux (Embraer et Bombardier). En revanche, d'autres transporteurs (*Air Berlin*, *Thomsonfly* et *TUIfly*) ont un modèle plus hybride, qui est souvent le résultat de regroupements avec d'autres transporteurs. Ils ont adopté depuis 2002/2003 une exploitation fondée sur les vols réguliers ; *Air Berlin* développe, depuis quelques années, des vols « long-courriers » vers des destinations « affaires ».

Malgré leur développement rapide, leur part de marché reste cependant fortement en retrait par rapport aux deux principaux transporteurs (*Ryanair* et *easyJet*) et l'écart avec ceux-ci ne diminue pas.

En 2010, les résultats financiers des principales compagnies sont plutôt meilleurs qu'en 2009 : les recettes d'exploitation ont progressé, les résultats nets se sont améliorés, particulièrement pour *Ryanair* (400 millions d'euros en 2010, contre 291 millions d'euros en 2009), *easyJet* (142 millions d'euros en 2010, au lieu de 84 millions d'euros en 2009) et *Vueling* (46 millions d'euros en 2010, au lieu de 29 millions d'euros en 2009) et, plus modestement, pour *Flybe* (8 millions d'euros en 2010, contre 4 millions d'euros en 2009). Toutefois, deux compagnies connaissent plus de difficultés : *Norwegian* voit son solde positif se contracter (24 millions d'euros en 2010, contre 55 millions d'euros en 2009) et *Air Berlin* accroît de nouveau fortement son solde négatif (-97 millions d'euros en 2010, contre -10 millions d'euros en 2009).

Compagnie	Pays	Fin de l'année financière	Recettes d'exploit. 2010	Résultat d'exploit. 2010	Résultat net 2010
<b>Ryanair</b>	Irlande	31 mars 2011	3 877 M€	521 M€	400 M€
<b>easyJet</b>	Royaume-Uni	30 sept. 2010	3 476 M€	203 M€	142 M€
<b>Air Berlin</b>	Allemagne	31 déc. 2010	3 719 M€	- 9 M€	-97 M€
<b>Norwegian</b>	Norvège	31 déc. 2010	1 101 M€	27 M€	24 M€
<b>Flybe</b>	Royaume-Uni	31 mars 2011	652 M€	9 M€	8 M€
<b>Vueling</b>	Espagne	31 déc. 2010	796 M€	60 M€	46 M€

Les premiers résultats de l'année 2011 disponibles indiquent encore une progression du trafic et des recettes des principales compagnies. *Ryanair* a néanmoins annoncé, qu'il réduirait de nouveau ses capacités pour la prochaine saison hiver 2011/2012 (liaisons suspendues pendant l'hiver ou diminution de fréquences) et prévoit de retirer temporairement 80 avions (pour une flotte de 272 avions en 2011), soit deux fois plus que l'année dernière.

## 2. Les caractéristiques du marché français

Les compagnies *low cost* sont présentes sur le marché français depuis 1996, leur présence s'étant réellement affirmée depuis 2002. Ainsi, en 2010, 25 compagnies aériennes « à bas coûts » fréquentaient l'espace aérien français. Elles n'étaient plus que 24 en août 2011, avec environ 530 liaisons desservies.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de compagnies	7	10	18	29	31	35	33	30	28	25	24
Liaisons desservies	29	70	88	146	203	294	401	480	476	503	533

Les deux compagnies *leaders* en Europe (groupe *easyJet* et *Ryanair*) dominent toujours le marché France et exploitent chacune plus de 150 liaisons : le groupe *easyJet* reste en tête, avec 45 % du trafic « bas coûts » touchant la France, soit 11,3 millions de passagers (37 % pour *easyJet* et 8 % pour *easyJet Switzerland*) suivi de *Ryanair* avec 26 % du trafic, soit 6,5 millions de passagers.

En 2000, les deux compagnies anglo-saxonnes accaparaient 90 % du marché du *low cost* en France (2 millions de passagers). Leur part, même si elle a diminué depuis, avec l'arrivée de nouveaux concurrents, reste tout de même considérable, puisqu'elle s'établit à 71 % en 2010 (70 % en 2009). En effet, les neuf suivantes les plus actives représentent 23 % des parts de marché en 2010 (5,7 millions de passagers). Ce sont, par ordre décroissant : *Vueling* (1,6 million de passagers), *Transavia France* (1,2 million de passagers), *Jet4You*, *Flybe* et *Norwegian* (0,5 million de passagers chacun), *Air Berlin* et *Wizzair* (0,4 million de passagers) et enfin *Pegasus Airlines* et *Transavia Pays-Bas* (0,2 million de passagers chacun).

Parmi les onze premières compagnies les plus actives sur le marché français, les européennes dominent largement, les deux transporteurs non européens qui se détachent étant marocain (*Jet4You*) et turc (*Pegasus Airlines*).

L'année 2010 aura été témoin de la disparition de la filiale *Transavia Danemark*, qui a été fermée suite à un changement de stratégie de sa maison-mère (*Transavia Pays-Bas*), en fin d'année.

En 2010, les transporteurs à bas coûts ont connu, après une quasi-stagnation de leur activité en 2009, une amorce de reprise, avec 25,2 millions de passagers (25 compagnies et 503 liaisons), contre 24,1 millions en 2009 (28 compagnies et 476 liaisons).

Cette progression du trafic bas-coûts (+4,5%) a contribué à limiter la baisse du trafic enregistrée sur les liaisons métropolitaines (-1,4 %, de 22 à 21,7 millions, contre -3,4 % sans l'apport des compagnies à bas coûts) et sur les liaisons internationales, au sein de la zone définie par l'Espace économique européen et la Suisse (baisse de 0,1 %, soit 54,9 millions de passagers en 2010 ou 2009, comparée à une baisse de 1,7 % sans l'apport des *low cost*).

Désormais, la part des compagnies à bas coûts représente 21,5 % du trafic de France métropolitaine (20,9 % en 2009), 36,2 % du trafic international entre la métropole et l'Europe (35,2 % en 2009) et 12,1 % du trafic intérieur métropolitain (10,3 % en 2009).

L'activité internationale des compagnies à bas coûts est restée, jusqu'en 2005, essentiellement circonscrite à l'intérieur de l'Europe au sens large (l'Union européenne à 27, avec la Suisse, la Norvège et l'Islande). Cette situation a évolué au cours des années suivantes, connaissant une forte inflexion en 2008, avec le développement d'autres marchés. Le Maroc représente encore, à lui seul, 72 % (87 % en 2009) de ce trafic international hors d'Europe (1,9 million de passagers), suivi par la Tunisie qui progresse (350 000 passagers, au lieu de 200 000 passagers en 2009), la Turquie (340 000 passagers), l'Égypte (*statu quo* avec 34 000 passagers).

Le marché européen, quant à lui, a été marqué par un léger redressement (+2,9%), significatif en valeur absolue, qui s'explique par une progression du nombre de liaisons de quelques acteurs. La part du marché européen dans l'activité internationale des compagnies *low cost* atteint 89,6 % en 2010.

Globalement, l'activité internationale des compagnies « *low cost* » en France a progressé de +3,3 % en 2010 (contre -2,8 % en 2009) et s'est établit à 22,6 millions de passagers.

L'activité intérieure des compagnies *low cost* se renforce. Le groupe *easyJet* (premières dessertes lancées en 2002) ainsi que *Ryanair* (premières dessertes lancées en 2008) sont les deux « *leaders* ». Ce trafic qui plafonnait autour d'1 million de passagers annuels depuis 2003 est passé à 1,5 million



(+29%) en 2008, puis à 2,3 millions (+48%) en 2009 et à 2,6 millions (+16%) en 2010. Transportée majoritairement de/vers Paris, sa structure a été profondément modifiée, avec le lancement, depuis 2008, de nombreuses liaisons transversales (soit une part de 6 % du trafic intérieur *low cost* en 2005, 23 % en 2008, environ 39 % en 2009 et 2010). L'année 2010 montre une croissance encore importante (+16%) : le trafic des liaisons *low cost* transversales a dépassé le million de passagers (+19% par rapport à 2009) et le trafic des radiales passe à 1,6 million (+ 15% par rapport à 2009).

Après la crise de 2008 et les baisses de trafic sur de très nombreux aéroports en 2009, qui s'expliquent en partie par des réductions sensibles du trafic apporté par l'aviation *low cost*, l'année 2010 a été le signe d'un redressement de cette activité.

Aéroport	Trafic Bas coûts (BC) en 2010	Evolution du trafic BC 2010/2009	Trafic BC / trafic total aéroport en 2010	Trafic BC international en 2010	Evolution du trafic international BC 2010/2009	Trafic BC domestique en 2010	Evolution du trafic domestique BC 2010/2009
PARIS-ORLY	5 573 529	5%	22%	4 697 987	5%	875 542	3%
PARIS-CDG	4 744 068	6%	8%	4 143 287	3%	600 781	33%
BEAUVAIS	2 929 736	13%	100%	2 805 264	12%	124 472	36%
NICE	2 863 245	-6%	30%	2 123 243	-8%	740 002	0,3%
BALE-MULHOUSE	2 248 315	11%	55%	2 095 685	10%	152 630	20%
MARSEILLE	1 727 858	-4%	24%	1 125 838	-11%	602 020	10%
LYON	1 420 765	11%	18%	1 045 148	9%	375 617	17%
TOULOUSE	1 186 255	11%	19%	601 071	6%	585 184	18%
BORDEAUX	723 866	61%	20%	528 334	86%	195 532	19%
NANTES	659 664	68%	22%	358 324	27%	301 340	171%
CARCASSONNE	392 574	-13%	100%	392 574	-13%	-	-

Source: DGAC/DTA/SDE

L'activité internationale des compagnies *low cost* a globalement repris, mais un certain nombre d'aéroports régionaux, dont certains sont fortement dépendants de ce type de trafic, continuent de perdre du trafic « bas coûts » pour la deuxième année consécutive (Toulon : -41 % ; Lorient : -40 % ; Pau : -37 % ; Grenoble : - 36 % ; Perpignan : -26 % ; Chambéry : -22 % ; Dinard : - 12 %) ou reculent cette année (Carcassonne : -13 % , Poitiers : -10 %) ainsi que quelques grands, comme Nice (- 8 %) et l'aéroport de Marseille (- 11 %). En revanche, certains aéroports ont connu une progression remarquable de leur activité bas coûts , comme Bordeaux (+ 86 %), Béziers (+55 %), Lille (+ 44 %), Tours (+ 28 %), Nantes (+ 27 %), Beauvais (+ 12 %) et Bâle-Mulhouse (+ 10 %).

Le développement de l'activité domestique des compagnies à bas coûts dominée par *easyJet* et *Ryanair* a été soutenu pour les deux transporteurs. Les aéroports ayant enregistré les plus fortes progressions de ce type de trafic en 2010 sont : Nantes (+ 171 %), Ajaccio (+ 130 %), Beauvais (+ 36 %), Brest (+ 35 %), Paris-Charles-de-Gaulle (+ 33 %), Bordeaux et Bâle-Mulhouse (+ 20 %).

Au cours de l'année 2010, *Ryanair* a renforcé ses capacités, tandis que le groupe *easyJet* a poursuivi son expansion : *easyJet* a inauguré ainsi de nouvelles

liaisons transversales de Lyon (vers Brest et Nice) et radiales de Paris-CDG (Brest et Toulouse), de Bâle-Mulhouse avec *easyJet Switzerland* (Ajaccio en liaison saisonnière et Nantes).

L'année 2011 a été marquée par deux événements majeurs : le retrait de *Ryanair*, en début d'année, de tous les vols domestiques exploités de son ex-base de Marseille (Beauvais, Lille, Brest, Nantes, Biarritz et Tours) durant quelques mois, avant que soit décidée la relance de quatre liaisons (Lille, Brest, Nantes et Tours) au printemps 2011 et, par ailleurs, l'arrivée de la compagnie espagnole *Vueling*, qui a inauguré, en avril 2011, sa nouvelle base de Toulouse et a commencé à lancer des vols domestiques vers Nice (avril), vers Lille (octobre) et, avant la fin de l'année, vers Paris-Orly.

Le succès obtenu par les compagnies dites à bas coûts découle d'une exploitation efficace de leur flotte et de leurs moyens en personnels, ainsi que de choix commerciaux, les décisions relevant de la responsabilité des seuls dirigeants d'entreprises. L'essor du transport aérien intervenu depuis la libéralisation européenne consécutive à l'adoption en 1992 des règlements communautaires du « troisième paquet aérien » est dû sans doute au dynamisme des acteurs du marché.

Pour beaucoup de petits aéroports régionaux cependant, qui, en raison de l'étroitesse de leur marché, ne disposent pas a priori du potentiel d'attractivité nécessaire, la venue de ces compagnies à bas coûts passe par la conclusion d'accords destinés à faciliter leur implantation. Les autorités françaises restent favorables au développement de nouveaux services aériens au départ des aéroports régionaux et elles estiment qu'il existe, pour cela, un certain nombre de possibilités. Elles demeurent néanmoins vigilantes, pour que les accords conclus localement respectent bien les conditions prévues par la réglementation nationale et communautaire et que soient préservées les conditions d'une concurrence équitable. À cet égard, elles ont notamment fait connaître à la Commission européenne, dans le cadre de leur réponse à la consultation sur la révision des lignes directrices de 2005, leur souhait de voir clarifiées au niveau communautaire les pratiques d'une compagnie à bas coûts liant sa venue, à la conclusion de contrats de prestations de service financés par des ressources publiques. Elles ont également appelé l'attention des exploitants d'aéroports et des collectivités propriétaires d'aérodromes sur la nécessité de bien évaluer les termes de ces accords. La révision des lignes directrices et l'instruction par la Commission européenne de la plainte d'Air France sur les mesures mises en œuvre par des aérodromes locaux devraient permettre de disposer bientôt d'un cadre juridique pérenne que le Gouvernement français devra appliquer.

### **III.— LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ AÉRIENNE**

#### **A.— LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET L'ACTION DU BUREAU D'ENQUÊTES ET D'ANALYSES (BEA)**

##### **1. Les accidents récents de transport aérien**

Il faut mentionner d'abord l'accident survenu sur le vol AF 447 entre Rio et Paris le 1<sup>er</sup> juin 2009, qui avait pu fragiliser la confiance particulière qu'inspire traditionnellement le transport aérien.

Différentes réunions avec les familles de victimes de l'accident du vol AF 447 ont été organisées depuis le début de 2011.

Alors que les recherches en mer de l'épave de l'AF 447 s'étaient poursuivies en 2010, au cours d'une troisième campagne conduite du 2 avril au 4 mai qui n'avait pas été concluante, **la quatrième phase de recherches dans l'Océan Atlantique a permis, le 3 avril 2011, de retrouver l'épave de l'AF 447.**

Elle a été suivie de deux campagnes de récupération : la première, du 26 avril au 13 mai, consacrée à la recherche et à la remontée des enregistreurs de vol et d'éléments de l'épave, la seconde, du 21 mai au 3 juin, axée sur la remontée des corps des victimes et à la cartographie du site.

En revanche, il est regrettable que les Yéménites n'aient pas à ce jour donné d'informations sur les causes de l'accident survenu en juin 2009 au large des Comores à un Airbus de la Compagnie Yemenia Airways, qui avait coûté la vie à 152 passagers dont 62 Français.

**Votre Rapporteur pour avis demande une nouvelle fois que de tels accidents suscitent une mobilisation active de tous les intervenants.**

**Il insiste, pour que les compagnies fassent toujours preuve dans l'avenir de la transparence nécessaire.**

##### **2. L'activité du BEA en 2010**

Parmi les 247 enquêtes ouvertes par le BEA en 2010, trente concernent des accidents mortels impliquant des aéronefs civils à l'occasion de divers types d'activité :

– en transport public : un hélicoptère accidenté lors d'une mission de liaison entre le navire Astrolabe et la base Dumont d'Urville (Terre Adélie), causant la mort du pilote et des trois passagers ;

– en travail aérien : deux hélicoptères et un ULM accidentés ;

– en aviation générale : treize avions, cinq hélicoptères, six planeurs et deux ULM accidentés.

Les différents accidents survenus en France en 2010 ont causé la mort de 79 personnes et en ont blessé gravement 51 autres.

En outre, des enquêtes ont été ouvertes sur 125 accidents non mortels, 31 incidents graves et 61 incidents.

Ces enquêtes se sont ajoutées à celles non encore clôturées, au titre des années précédentes, en particulier à celles conduites par le BEA sur la catastrophe du vol Rio – Paris AF447 survenue le 1<sup>er</sup> juin 2009 au-dessus de l’Océan Atlantique et sur l’accident du 27 novembre 2008 au large de Canet-Plage (66) à un Airbus A320 exploité par *XL Airways Germany*.

Conformément aux dispositions de l’Annexe 13 à la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, le BEA a désigné un représentant accrédité pour participer, au titre de l’État de conception, de construction, d’immatriculation ou de l’exploitant, à 163 enquêtes ouvertes en 2010 par différents États. Le BEA a également poursuivi sa participation aux enquêtes antérieures non clôturées.

En 2010, les accidents les plus graves sont survenus :

– le 25 janvier, à un Boeing 737-800 de la compagnie *Ethiopian Airlines*, qui s’est écrasé en mer Méditerranée après le décollage de Beyrouth (Liban) avec 90 personnes à bord ;

– le 13 avril, à un A300 cargo de la compagnie mexicaine *Aerotransportes de Carga Union*, avec 5 personnes à bord, qui s’est écrasé à l’atterrissage à Monterrey (Mexique) ;

– le 12 mai, à un A 330 de la compagnie *Afriqya Airways*, avec 103 personnes à bord, qui s’est écrasé à Tripoli à 800 m du seuil de piste ;

– le 19 juin, à un CASA 212 de la compagnie congolaise *AeroService*, avec 11 personnes à bord, qui s’est écrasé à 80 km de sa destination Yangadou en République du Congo ;

– le 28 juillet, à un A321 de la compagnie pakistanaise *Airblue Limited*, avec 152 personnes à bord, qui s’est écrasé à l’arrivée à Islamabad au Pakistan ;

– le 13 septembre, à un ATR 42 de la compagnie vénézuélienne *Conviasa* avec 51 personnes à bord, qui s’est écrasé à l’approche de Puerto Ordaz (Venezuela) et a fait 17 victimes et 34 blessés ;

– le 4 novembre, à un ATR 72 de la compagnie cubaine *Empresa Aerocaribbean*, avec 68 personnes à bord, qui s’est écrasé dans les montagnes, lors de son approche à La Havane (Cuba).

Le BEA a également participé, en 2010, au titre de représentant de l'État de conception ou de construction, à 18 enquêtes sur des accidents survenus à des hélicoptères.

En 2010, il a clôturé 232 enquêtes, dont 42 relatives à l'activité de transport public. 183 de ces enquêtes correspondaient à des accidents survenus les années précédentes, parmi lesquels 51 étaient mortels.

Quinze enquêtes de transport public ont fait l'objet, en 2010, d'un travail très important, qui a abouti à la finalisation d'un rapport détaillé et la présentation de 22 recommandations de sécurité adressées aux autorités françaises, européennes ou internationales.

Le BEA a notamment publié le rapport final sur l'accident, survenu le 27 novembre 2008, au large de Canet-Plage (66) à l'Airbus A320-232 immatriculé D-AXLA exploité par *XL Airways Germany*, lors d'un vol non commercial de vérification pour remise en ligne, avant le survol du point d'approche initiale à Perpignan. Cet accident était dû à une perte de contrôle de l'avion, consécutive à la démonstration improvisée du fonctionnement des protections en incidence, alors que le blocage des sondes d'incidence rendait impossible le déclenchement de ces protections. L'équipage n'avait pas connaissance de ce blocage et n'a pas pris en compte les vitesses mentionnées dans le programme de vérifications à sa disposition. Ce rapport a conduit le BEA à émettre sept recommandations de sécurité relatives à la gestion des vols non commerciaux, à la représentativité des normes de certification de certains équipements, aux systèmes d'avertissement des équipages.

En complément des enquêtes techniques visant à déterminer les causes des accidents, le BEA mène des actions d'information auprès des familles de victimes. Ainsi, en 2010, le BEA a rencontré à plusieurs reprises les familles des victimes, françaises ou étrangères, du vol AF 447, ou leurs représentants, pour les informer des progrès de l'enquête. Des familles de victimes d'autres accidents survenus en France ont été informées directement par le BEA, à l'occasion de la publication de rapports ou à la suite de demandes particulières.

Pour ce qui concerne les accidents survenus à l'étranger et, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, le BEA ne peut communiquer que sur les aspects que les autorités en charge de l'enquête ont rendus publics. C'est dans ce cadre, que le BEA a rencontré des représentants français des victimes des catastrophes aériennes survenues le 16 août 2005 à Machiques (Venezuela) et, le 16 septembre 2007 à Phuket (Thaïlande). En ce qui concerne l'accident survenu le 29 juin 2009, en approche de l'aérodrome de Moroni (Comores), l'absence de progrès sur l'enquête de sécurité, conduite par les autorités des Comores, n'a pas permis au BEA, d'apporter aux familles des victimes autant d'informations qu'il l'aurait souhaité.

Le BEA a exploité 36 enregistrements phoniques et 73 enregistrements de paramètres et de maintenance et analysé les données d'enregistrements radar ou de

conversations avec le contrôle aérien, pour 48 événements signalés par les opérateurs de contrôle aérien.

Le BEA a poursuivi la promotion auprès des aéroclubs et des fédérations du système de Recueil des Événements Confidentiel (REC), qui permet à des pilotes privés de faire part anonymement d'événements particuliers, afin que l'ensemble de la communauté aéronautique en tire des enseignements utiles à la sécurité. Il a publié quatre numéros de «REC Info», qui présentaient les principaux événements qui lui avaient été rapportés et cinq bulletins d'information sur les accidents et les incidents en aviation générale.

En 2010, le BEA a émis 28 recommandations de sécurité, dont 22 en transport public, adressées aux autorités françaises, européennes ou mondiales.

### **3. L'activité du BEA au premier semestre de 2011**

Au cours du premier semestre 2011, le BEA a ouvert 87 enquêtes sur des accidents survenus sur le territoire national. Quatre d'entre elles sont relatives à des accidents d'avions de transport public.

Le BEA, au titre de l'État de conception, de construction, d'immatriculation ou de l'exploitant, a désigné un représentant accrédité pour participer à quatorze enquêtes sur des accidents survenus à l'étranger.

Au cours du premier semestre 2011, les accidents les plus graves sont survenus :

– le 12 janvier, à un Airbus A320 d'*Austrian Airlines* en vol, près de l'aérodrome de Linz en Autriche (un blessé grave) ;

– le 19 février, à un Airbus A320 de *Jetblue Airways* en vol, près de l'aérodrome de Burlington aux États-Unis (un blessé grave) ;

– le 21 février, à un ATR 72-200 de *TRIP Linhas Aereas* sur l'aérodrome d'Altamira au Brésil (pas de victime) ;

– le 11 avril, entre un Airbus A380 d'*Air France* et un Canadair CL600 de *Comair* sur l'aérodrome de New York aux États-Unis (pas de victime) ;

– le 9 mai, à un Airbus A319 d'*American Airlines* en vol (un blessé grave) ;

– le 17 juin, à un Dassault Aviation Falcon 10 de *Skycharter* sur l'aérodrome de Buttonville au Canada (pas de victime).

Enfin le BEA a participé à trois enquêtes sur des accidents mortels d'hélicoptères en transport public.

Il a publié 51 rapports sur les accidents et incidents en aviation générale depuis le début de l'année 2011.

## **B.— LA SÛRETÉ AÉRIENNE**

L'objectif général des mesures de sûreté dans les aéroports est de prévenir tout acte d'intervention illicite pouvant compromettre la sécurité des vols et des personnes, notamment les tentatives de détournement, de sabotage, voire de destruction d'aéronefs, mais aussi les attentats susceptibles d'être commis sur les plates-formes aéroportuaires. Elles sont à ce titre complétées par les dispositions mises en œuvre dans le cadre du code de la défense (articles L. 1332-1 et suivants) et du décret n° 2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale, (codifié aux articles R. 1332-1 et suivants du même code).

Toutes ces mesures visent donc à sécuriser les aéronefs, ce qui peut y être embarqué ainsi que la zone des aéroports dite « zone de sûreté à accès réglementé », non accessible au public. Elles portent principalement sur l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, sur l'inspection-filtrage des bagages mis en soute, sur le contrôle du fret et des denrées embarqués ainsi que sur le contrôle des personnels accédant aux zones de sûreté à accès réglementé, mais aussi sur la surveillance générale des aéroports (prévention des actes criminels ou terroristes susceptibles de porter atteinte aux structures essentielles, au fonctionnement de l'aéroport et aux personnes).

Il faut signaler que des travaux se poursuivent au niveau européen et mondial, pour faire face aux nouveaux risques pesant sur le transport aérien, tels que l'utilisation d'explosifs liquides, risque identifié en 2006 qui a conduit à l'adoption, en urgence, en Europe et ailleurs, de restrictions d'emport de liquides en cabine. Les équipements qui permettront d'inspecter les liquides et donc, de lever cette restriction sont encore en cours de développement. Leur acquisition et leur installation seront supportées par la taxe d'aéroport.

La tentative d'attentat du 25 décembre 2009, mettant en œuvre des explosifs cachés directement sur le corps a conduit la France à réaliser une démonstration de portail à ondes millimétriques pour permettre l'identification des objets transportés par les personnes sous leurs vêtements. Cette technologie est très prometteuse, mais demande encore quelques développements, surtout en matière de logiciels d'analyse automatique des images. Le référentiel réglementaire européen et français est donc en cours d'adaptation. Des expérimentations opérationnelles et des déploiements d'équipements, financés par la taxe d'aéroport, sont attendus dans les prochains mois.

La tentative d'attentat du 29 octobre 2010, utilisant des colis piégés à destination des États-Unis a conduit à la mise en œuvre d'un plan d'action européen sur les marchandises en provenance des États hors Union européenne. Ce projet permet la reconnaissance de compagnies aériennes caractéristiques, qui devront mettre en œuvre des mesures de sûreté, pour pouvoir transporter du fret en

provenance de pays spécifiques. L'impact de ces mesures est encore en cours d'étude et d'analyse par les services de la Commission européenne, mais leur coût direct devrait être supporté par les transporteurs aériens.

Les mesures de sûreté font l'objet de dispositions législatives (code des transports) et réglementaires (code de l'aviation civile, arrêtés interministériels et ministériels, arrêtés préfectoraux) et sont contrôlées par les services de l'État (agrément de certains opérateurs, contrôle de la formation des personnels, des programmes de sûreté et d'assurance qualité des opérateurs, sanctions administratives). Elles font également l'objet d'une réglementation européenne importante ainsi que de conventions internationales adoptées dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La réglementation européenne, adoptée en 2002, à la suite des attentats survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis, a fait l'objet d'une refonte globale. Ainsi, le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et les règlements de mise en œuvre ont pris effet au 29 avril 2010. Les travaux d'adaptation de la réglementation française à la réglementation européenne se sont poursuivis, avec l'objectif affiché du Gouvernement de réduire les écarts entre la réglementation nationale et les obligations internationales, pour les limiter au strict minimum rendu nécessaire, compte tenu de l'évaluation des risques et de la menace au niveau national. Les simplifications réglementaires attendues devraient permettre un léger allègement des contraintes et des coûts liés à la sûreté aéroportuaire, notamment dans le domaine du fret aérien. Ce travail est conduit en très large concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Les dépenses de sûreté à la charge des exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport. Cette taxe est perçue auprès des entreprises de transport aérien public dont le trafic aérien embarqué ou débarqué s'élève, au cours de la dernière année civile connue, à plus de 5 000 unités de trafic. Elle finance également les coûts de sécurité : services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), prévention du péril animalier et contrôles environnementaux.

Pour l'année 2011, les coûts de sûreté et de sécurité couverts par la taxe d'aéroport sont encore en progression importante : ils devraient s'élever à environ 860 millions d'euros (contre 795 millions d'euros en 2010 soit + 8,2 %) dont 618 millions d'euros pour les coûts de sûreté, 164 millions d'euros pour ceux de sécurité, 76 millions d'euros de frais généraux et 2 millions d'euros de coûts de redevances.

En termes de produit, les prévisions établies à l'automne 2010, sur la base d'un trafic en augmentation moyenne de 4,2 %, selon les déclarations des exploitants aéroportuaires, évaluent, au titre de l'année 2011, le produit de la taxe d'aéroport à environ 879 millions d'euros (783 millions d'euros en 2010). Au vu de ces prévisions, l'insuffisance de financement cumulée des coûts de sûreté et de sécurité par la taxe d'aéroport devrait connaître une réduction significative en



2011, s'établissant à environ 82 millions d'euros (contre 110 millions d'euros en 2010), dont 32 millions d'euros pour les aéroports de la classe 3 et ceux non éligibles à la taxe. Ce chiffre pourrait encore être revu à la baisse, si les résultats encourageants de trafic enregistrés par ADP et plusieurs grands aéroports régionaux au premier semestre se confirment.

## IV.— LA SITUATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

On distinguera successivement la situation des principaux aéroports régionaux, puis celle d'Aéroports de Paris.

### A.— LA SITUATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Les grands aéroports régionaux (Nice Côte d'Azur, Lyon Saint Exupery, Marseille Provence, Toulouse Blagnac, Bâle Mulhouse, Bordeaux Mérignac, Nantes Atlantique, Montpellier Méditerranée et Strasbourg Entzheim) jouent un rôle économique essentiel. Avec le développement du TGV, ils n'assurent pratiquement plus, sauf dans le grand Sud, de liaisons avec Paris. Mais ils offrent désormais des liaisons exclusives avec la majorité des grandes villes européennes, apparaissant ainsi, comme des outils majeurs de l'ouverture de nos régions vers l'Europe.

Nos aéroports régionaux d'intérêt national ont connu, en 2010, une évolution positive du nombre de leurs passagers, par rapport à 2009. Avec 43,97 millions de passagers, le trafic a progressé ainsi de 2,9 % après deux années de baisse consécutives, dans un contexte de crise du trafic aérien et, tout particulièrement, des voyages d'affaires, qui constituent la principale source de croissance de nos aéroports régionaux.

Ceux-ci ont enregistré une diminution de leur trafic avec le nuage de cendres entraîné par l'éruption du volcan islandais, au début du mois d'avril, mais ont retrouvé, pour la plupart d'entre eux, un mouvement de croissance au mois de mai.

Rappelons que l'activité de certains de nos aéroports régionaux est souvent très dépendante des compagnies *low cost* : tel était le cas en 2010, pour les aéroports de Bâle Mulhouse, où les *low cost* assuraient 55 % du trafic, mais surtout, de Beauvais et Carcassonne, où cette proportion était de 100 %.

### B.— LA SITUATION D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP)

#### 1. L'évolution de l'activité d'Aéroports de Paris

En 2010, le trafic « passager » a augmenté de 0,4 % et l'entreprise a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires consolidé de 4 %, grâce à l'impact, sur le premier trimestre, des hausses tarifaires appliquées au 1<sup>er</sup> avril 2009, à l'augmentation de la taxe d'aéroport au 1<sup>er</sup> janvier 2010, à la poursuite du développement de l'immobilier, à la forte progression des revenus issus des commerces et services et enfin, à la croissance des activités des filiales, de l'escale et des prestations annexes.

Avec 83,4 millions de passagers accueillis en 2010, les aéroports parisiens ont donc connu une hausse de leur activité de 0,4 % par rapport à 2009.

En 2010, l'ensemble du trafic fret et poste traité sur les plates-formes est en hausse de 15,9 %, à 2,5 millions de tonnes, après une baisse de 10 % en 2009.

Pour le premier trimestre de 2011, le trafic de passagers s'établit à 18,9 millions, en hausse de 3,9 % (+2,7 % à Paris-Charles de Gaulle, soit 13 millions de passagers et +6,5 % à Paris-Orly, soit 5,9 millions de passagers). Le trafic croît de 7,9 % avec la métropole, de 6,3 % avec l'Europe « hors France » et diminue de 0,2 % à l'international « hors Europe ». Cette diminution est liée au contexte géopolitique défavorable dans certains pays d'Afrique (-3,6 %) et du Moyen-Orient (-9,4 %). Les diminutions sur ces deux faisceaux, ainsi qu'en Amérique Latine (-1,6 %) sont compensées par une croissance du trafic vers l'Amérique du Nord (+3,7%), l'Asie-Pacifique (+6,9%) et les DOM COM (+2,6%). Le nombre de mouvements d'avions est en hausse de 3,9 %, à 173 149 et le trafic fret et poste progresse de +3,6 % à 599 000 tonnes.

Le chiffre d'affaires est en légère baisse, de 0,4 %, à 644 millions d'euros, du fait de la diminution des revenus des « Autres activités » (soit l'ensemble des activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris), qui subissent l'impact de l'achèvement de contrats importants et du contexte politique en Libye. Cette baisse est compensée par la progression des revenus de commerces et services (+2%, dont + 9,5 % pour les activités commerciales et + 6,2% pour les parcs et accès, mais avec une régression pour les revenus locatifs et des prestations industrielles), ainsi que par le développement de l'immobilier (+2,1%) et des activités d'assistance en escale et prestations annexes (+1,2%). Les revenus des activités aéronautiques sont, eux, quasi stables (+0,7%), grâce aux hausses des produits des redevances aéronautiques (croissance du nombre de passagers et de mouvements) et du tarif de la taxe d'aéroport (11,5 euros au 1<sup>er</sup> janvier 2011, au lieu de 10 euros au 1<sup>er</sup> janvier 2010), qui compensent la baisse des produits des redevances spécialisées due à la forte diminution du produit de la « redevance dégivrage ».

Les activités commerciales d'ADP revêtent deux formes. En qualité de bailleur, ADP perçoit les loyers que lui versent les gestionnaires des commerces situés en aérogares et une contribution assise sur leur chiffre d'affaires. En qualité d'opérateur, il perçoit 50 % des revenus de deux co-entreprises détenues à parité avec Aélia pour la Société de Distribution Aéroportuaire (SDA), spécialisée dans la vente d'alcool, tabac, parfums, cosmétiques et produits gastronomiques, et avec The Nuance Group pour la société Duty Free Paris (DFP), spécialisée dans la mode et ses accessoires, dont les activités ont démarré en février 2009.

En 2010, le chiffre d'affaires généré par les recettes locatives diminue de 8,4 % à 95,4 millions d'euros, à la suite de la restitution de locaux d'activités par les compagnies aériennes ou d'assistance en escale.

Le chiffre d'affaires des activités commerciales, deuxième source de revenus d'ADP, augmente de 13,6 %, à 426,4 millions d'euros, dont 223,4 millions d'euros en provenance des co-entreprises, du fait notamment de la hausse des loyers perçus des boutiques en zone réservée et du chiffre d'affaires de ces co-entreprises.

## 2. Les redevances pour service rendu et la mise en œuvre de modulations tarifaires

Le cadre juridique des redevances pour service rendu sur les aéroports est défini par les articles L. 6325-1 et suivants du code des transports et R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile.

En dehors de celles qui font l'objet d'un contrat entre ADP et l'utilisateur (par exemple, pour des locaux privatifs ou pour certains tri-bagages), les taux de ces redevances sont fixés par Aéroports de Paris, après consultation obligatoire des associations d'utilisateurs et sont soumis pour homologation aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie. Le premier contrat de régulation économique étant arrivé à échéance, un second a été conclu, en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, entre l'État et Aéroports de Paris, le 23 juillet 2010, portant sur la période 2011-2015.

Les tarifs des redevances principales communs aux plates-formes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, ont été relevés, en moyenne, de 5 % le 15 mai 2006, de 4,25 % le 1<sup>er</sup> avril 2007, de 3,80 % le 1<sup>er</sup> avril 2008, de 5,5 % le 1<sup>er</sup> avril 2009, de 0 % au 1<sup>er</sup> avril 2010 et de 1,49 % au 1<sup>er</sup> avril 2011.

- la redevance par passager, due par les compagnies aériennes pour tout passager embarquant, rémunère l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public (aérogares) ; son évolution est la suivante (en euros par passager embarqué vers une destination respectivement nationale, UE Schengen ...) :

CDG & Orly	15/05/2006		01/04/2007		01/04/2008		01/04/2009		01/04/2010		01/04/2011	
	base	corres.	base	corres.	base	corres.	base	corres.	base	corres.	base	corres.
National	4,7	4,0	5,3	4,6	6,3	4,6	7,9	4,7	8,6	5,2	8,75	5,25
UE Schengen	7,1	5,0	7,6	4,9	7,6	4,7	7,9	4,7	8,6	5,2	8,75	5,25
UE hors Schengen et DOM-COM	10,2	7,2	10,9	7,1	9,1	5,7	8,7	5,2	9,5	5,7	9,62	5,77
International	12,7	8,9	13,5	8,8	15,1	9,5	19,2	11,5	21,0	12,6	21,31	12,79

- La redevance d'atterrissage, facturée pour chaque atterrissage aux compagnies aériennes et aux usagers non commerciaux, rémunère l'usage par les aéronefs des infrastructures et des équipements aéroportuaires nécessaires à

l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, dont le balisage depuis avril 2009. Elle prend en compte la masse maximale au décollage (MMD), qui est liée à la capacité de l'avion. Les vols « tout cargo » ne bénéficient plus d'abattement depuis 2010. Une modulation est, par ailleurs, pratiquée en fonction de la qualité acoustique de l'avion et de la période de la journée. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2009, la classification acoustique est identique à celle en vigueur pour la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires et l'évolution de la redevance est la suivante :

	01/02/2005	15/05/2006	01/04/2007	01/04/2008	01/04/2009	01/04/2010	01/04/2011
<b>Avions</b>	<b>CDG &amp; Orly</b>						
6<m≤26 t	156,32	164,14	171,06	173,12	165,54		
6<m<40 t						165,54	168,01
41 t<m						165,54 + 5,65 (m-40)	168,01 + 5,734 (m-40)
26<m≤ 51 t	159,04+ 2,72(m-26)	164,14+ 3,62(m-26)	171,06 + 4,51(m-26)	173,12 + 4,56(m-26)	165,54 + 5,86(m-26)		
51 t<m	233,03+ 8,59(m-51)	254,64+ 8,20(m-51)	283,81 + 7,89(m-51)	287,12 + 7,99(m-51)	312,04 + 5,86(m-50)		
Abattement vols cargo/postaux	20 %	16 %	14 %	10 %	5 %		
<b>Avions</b>	<b>Le Bourget</b>						
6<m<50 t			99,59 + 1,95(t-6)	104,62 + 2,06(m-6)	139,08 + 2,74 (m-6)	141,88 + 2,79 (m-6)	144,00 + 2,83 (m-6)
51 t<m			187,57 + 9,41 (m-50)	165,26 + 9,88 (m-50)	259,64 + 13,13 (m-50)	264,77 + 13,40 (m-50)	268,72 + 13,6 (m-50)

• La redevance de stationnement, due par les compagnies aériennes et autres usagers, rémunère l'usage par les aéronefs des infrastructures et des équipements de stationnement, ainsi que l'usage des passerelles et des installations fixes de distribution de carburant ; elle est fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de l'aire de stationnement, avec, en général, une période de franchise ; son évolution est la suivante (en euros, par tonne de masse maximale au décollage et, pour ce qui concerne la part variable, par durée de stationnement) :

<b>CDG &amp; Orly</b>	01/02/05	15/05/06	01/04/07	01/04/08	01/04/09	01/04/10	01/04/11
<b>Aires de trafic</b>							
<b>au contact</b>							
part fixe €/t	2,25	2,418	2,52	2,65	2,80*	2,49*	2,52*
part variable €/t/10' jusqu'à 1h30	0,03	0,0315	0,032	0,034	0,057	0,053	0,054
part variable €/t/10' après 1h30			0,039	0,042	0,057	0,053	0,054
<b>au large</b>							
part variable €/t	0,18/h	0,189/h	0,197/h	0,2/h	0,33/h	0,053/10'	0,054
<b>Aires de garage</b>							
part variable €/t/h	0,13	0,126	0,131	0,132	0,132	0,114	0,116

\*Aires avec passerelles. Franchise de 50' sur la part variable pour les avions utilisant de jour, à leur arrivée, une aire de trafic au large entre 7h et 23h, déclassement de la part variable des aires de trafic en aires de garage de 23h à 7h, la part variable de toute tranche horaire commencée est due (10' pour les aires de trafic au contact et au large et d'1h pour les aires de garage).

Sur l'aéroport du Bourget, la redevance est passée de 0,10 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2007 à 0,15 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2008, à 0,20 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2009, 0,30 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2010 et 0,304 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2011.

Les autres redevances pour service rendu comprennent notamment les redevances pour mise à disposition des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux, des installations de tri des bagages en correspondance de Charles-de-Gaulle 1 et Charles-de-Gaulle 2, la redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement, la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique, des installations pour le dégivrage à Charles-de-Gaulle, la redevance pour les services d'eau et vidanges des avions, la redevance « badges » relative aux titres de circulation en zone réservée et enfin la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces dernières ont respectivement été créées, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, date à laquelle cette activité n'était plus financée par la taxe d'aéroport et, à compter du 22 juillet 2008, en application du règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 chargeant les gestionnaires des aéroports de cette activité au plus tard le 26 juillet 2008.

Des associations de compagnies aériennes ont attaqué des décisions fixant les tarifs des redevances depuis 2006. Le Conseil d'État a annulé ainsi, le 11 juillet 2007, les décisions pour 2006 sur un motif de forme, consistant en une irrégularité dans la procédure de consultation de la commission consultative économique. Après avoir mené de nouvelles procédures, Aéroports de Paris a repris, en novembre 2007, des décisions tarifaires rétroactives identiques aux précédentes pour 2006 et 2007, décisions qui ont été à nouveau attaquées, ainsi que celles relatives aux redevances mises en œuvre au 1<sup>er</sup> avril 2008 et au 1<sup>er</sup> avril 2009. Le Conseil d'État a alors rejeté, le 19 février 2009, les recours formés contre la création et les tarifs de la redevance « badges » et, le 19 mars 2010, ceux qui concernaient les décisions tarifaires de 2006, 2007 et 2008.

Le recours concernant les décisions tarifaires de 2009 s'est d'ailleurs terminé par le désistement des requérants auprès du Conseil d'État. Celui qui avait

été engagé, début 2009, devant le Conseil d'État, en vue d'interrompre le contrat de régulation économique conclu entre l'État et Aéroports de Paris, le 6 février 2006, s'est soldé, lui aussi, par le désistement du requérant. En 2011, le syndicat des compagnies aériennes autonomes a demandé la suspension des arrêtés fixant la composition et portant nomination des membres de la commission consultative économique pour les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Cette requête a été rejetée en référé par le juge du tribunal administratif de Paris. Et ce même syndicat a demandé, en 2010, l'annulation de l'arrêté du 17 décembre 2009, modifiant l'arrêté du 15 septembre 2005 relatif aux redevances pour service rendu sur les aérodromes, portant sur la modification du périmètre régulé. Le rapporteur public du Conseil d'État s'était prononcé en faveur du rejet de la requête en audience du 7 juillet 2011.

### **3. Les investissements**

#### **● Paris - Charles de Gaulle**

En 2007, plusieurs investissements majeurs ont abouti, comme la mise en service du Charles-de-Gaulle Val, celle du tri bagages Est (système de tri unique de l'ensemble des bagages en correspondance des terminaux 2E, 2F et 2C, entièrement automatisé et intégrant l'inspection filtrage des bagages de soute) et l'ouverture du satellite S3 dénommé « La galerie parisienne » (celui-ci permet de traiter 8,6 millions de passagers annuels supplémentaires et offre plus de 20 postes avions au contact, dont 6 pour l'A380).

En mars 2008, le terminal 2E a réouvert, après l'effondrement de la jetée en mai 2004. Ce terminal, d'une capacité de 7,6 millions de passagers internationaux, s'inscrit, avec l'aérogare 2F et le satellite S3, dans les installations mises à disposition d'*Air France/KLM* et autres compagnies de l'alliance Skyteam pour assurer leur *hub*. Relié à la gare d'interconnexion TGV-RER de l'aéroport, terminus du futur CDG Express, il est également au cœur de l'intermodalité développée sur Charles-de-Gaulle.

Le terminal 2G a été mis en service en septembre 2008 ; il permet à *Air France/KLM* de compléter l'organisation du *hub*, avec une structure dédiée au trafic Schengen (avions de moins de 100 places) permettant l'accueil de 3 millions de passagers. Ce nouveau terminal, situé à l'Est des installations de Paris -Charles de Gaulle, est desservi, côté ville, par un nouvel accès routier débouchant sur un parking de 150 places ; côté piste, il est doté d'une zone de « stationnement avion » permettant vingt appareils au contact des jetées et d'un service de navettes assurant la liaison avec tous les autres terminaux de la plate-forme.

La réhabilitation du terminal CDG 1, commencée en 2002, s'est achevée avec la mise en service d'un dernier quart en mars 2009, les trois premiers ayant été livrés fin 2005, en mai 2007 et mars 2008. Ces travaux ont porté la capacité du terminal à 12 millions de passagers, contre 9 à 10 millions auparavant. Les autres investissements de 2009 ont porté sur le satellite S4, l'extension d'une gare de fret

louée à Fedex, le début de la jonction des terminaux 2A et 2DC, la remise en service, en mars, de la darse Est du terminal 2E.

Diverses autres opérations ont accompagné le développement de la plateforme, dont la création d'aires pour avions gros porteurs et la réalisation d'aires avions supplémentaires pour Fedex (5 ha en 2006).

En 2010, les investissements ont principalement porté sur la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1, la poursuite des travaux de construction du satellite S4, de la salle d'embarquement du terminal 2E et la création d'un bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C.

● **Paris - Orly**

Le hall 2 d'Orly Ouest a été rénové en 2005-2006. L'aérogare d'Orly Sud a fait l'objet de travaux en 2005, afin notamment d'améliorer les processus des contrôles de sûreté ; la rénovation de sa zone internationale, livrée partiellement en juillet 2007, a été achevée en juin 2008.

Une nouvelle gare de fret a été mise en service en avril 2008 sur 14 000 m<sup>2</sup>.

En 2009, se sont poursuivies la rénovation des pistes et des voies de circulation et la sécurisation de l'alimentation électrique ; des travaux relatifs à la géothermie ont également démarré.

En 2010, les investissements ont porté sur la poursuite de ces opérations de 2009.

● Sur **Paris - Le Bourget**, une nouvelle aérogare d'affaires a été ouverte en mai 2006.

L'évolution du trafic et des capacités se présente comme suit :

(en millions de passagers)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015
<b>ORLY</b>										
<b>trafic passagers</b>	23,2	22,5	24	24,9	25,6	26,4	26,2	25,1	25,4	28,9
<b>capacité nominale</b>	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<b>CDG</b>										
<b>trafic passagers</b>	48,3	48	51	53,8	56,9	59,9	60,9	57,8	57,9	68,7
<b>capacité nominale</b>	45	51	43	47	53	62	67	72	72	72

Sur la période 2006-2010 du premier contrat de régulation économique, les investissements s'élèvent à 2 892 millions d'euros et les investissements prévus au second contrat, pour 2011 se montent à 700 millions d'euros. Cependant, les investissements réalisés en 2010 au titre du périmètre régulé en



vigueur en 2010 ont été inférieurs aux investissements « budgétés » en 2009 pour l'exercice 2010, en raison notamment du décalage de certains projets immobiliers.

### ***Les investissements prévus sur la période 2011-2015***

Sur la période 2011-2015 du second contrat de régulation économique, Aéroports de Paris prévoit de réaliser 2 367 millions d'euros d'investissements, dont 581 millions d'euros d'investissements de capacité, 367 millions d'euros de restructuration, 284 millions d'euros de développement immobilier, 505 millions d'euros d'investissements courants, 229 millions d'euros d'enveloppes dédiées, 172 millions d'euros de sûreté et sécurité et 227 millions d'euros de frais d'études et de surveillance des travaux.

Les opérations de capacité (581 millions d'euros) concernent notamment sur Charles de Gaulle :

– la poursuite de la construction du satellite 4 (100 000 m<sup>2</sup>) du terminal 2E à Charles-de-Gaulle ; dévolu à l'embarquement comme le satellite S3, sa mise en service est prévue pour le troisième trimestre 2012 ; il permettra l'accueil de 7,8 millions de passagers annuels et d'accroître, tant le taux de contact que l'efficacité du *hub* ;

– la création d'un bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C, permettant de regrouper toutes les fonctions de contrôle, de créer de nouvelles surfaces de commerces et de services, ainsi que des bureaux et des salons pour les compagnies, tout en offrant un gain de capacité de 0,5 million de passagers ; sa mise en service est prévue au deuxième trimestre 2012 ;

– l'augmentation de la capacité des trieurs de bagages ;

– le développement des infrastructures et équipements aéronautiques, par la poursuite du renforcement de la sécurité des infrastructures de pistes, à travers, en particulier, le *Runway Status Light system* (RWSL) et enfin le développement du réseau de distribution et de traitement des fluides (eau potable, eaux usées et eaux pluviales).

La capacité nominale de Paris-Charles de Gaulle, actuellement d'environ 72 millions de passagers, restera stable d'ici à la fin 2015, compte tenu de l'ouverture en 2012 du S4 (+7,8 millions), de la fermeture pour rénovation du terminal 2D (capacité de 8 millions de passagers), de la fermeture pour restructuration du terminal 2B (-2,7 millions), de la transformation du terminal 2F en « tout Schengen » (+2,3 millions) et enfin de la jonction des terminaux 2A et 2C (+0,5 million). En revanche, la capacité nominale devrait progresser vers 82 millions de passagers, à l'horizon 2020.

Sur Paris-Orly, un complément pour renforcement de la piste 3 est programmé pour 2015.

Les projets de restructuration (367 millions d'euros) comprennent, principalement sur Orly (52 millions d'euros), la reconfiguration des halls 3 et 4 de l'aérogare d'Orly Ouest à partir de 2012 et, sur Charles-de-Gaulle, (315 millions d'euros), la rénovation des satellites de Charles-de-Gaulle 1, la réhabilitation du terminal 2B, la rénovation technique des terminaux 2A et 2C et enfin, la rénovation technique et fonctionnelle du terminal 2D.

Les projets de développement immobilier (284 millions d'euros) concernent l'immobilier aéroportuaire (80 millions d'euros) et, en grande partie, des opérations de diversification (204 millions d'euros), ce qui traduit l'objectif de l'entreprise de mener une politique immobilière ambitieuse. La période 2011-2015 sera caractérisée par la mise en place progressive d'opérations liées au fret (nouvelles installations en premier et second fronts, auxquelles s'ajoutera la préparation des opérations de troisième front et du TGV Fret dans le cadre du projet CAREX) et des opérations permettant de mettre en œuvre une stratégie immobilière sur Coeur d'Orly, Aéroville et Roissy-CDG.

Les investissements courants (505 millions d'euros) recouvrent des opérations de renouvellement, par le remplacement d'équipements défectueux ou « en fin de vie », des opérations de sécurité par la mise aux normes ou le remplacement des installations, en particulier, celles de sécurité incendie et des opérations d'optimisation des installations existantes.

Les enveloppes dédiées (229 millions d'euros) recouvrent des opérations de qualité de service, visant à améliorer la satisfaction des clients par l'amélioration de l'orientation et de l'information des passagers dans les terminaux, les parcs et les abords et la maîtrise de l'ambiance des terminaux (confort, propreté) et des parcs. Elles recouvrent également des opérations d'aménagement des commerces en complément de celles incluses dans le S4, la jonction 2A/2C et la rénovation du terminal 2B, ainsi que des opérations liées à l'environnement, pour assurer le développement durable des activités, la conformité aux normes environnementales et placer l'entreprise dans une position de premier plan par rapport aux enjeux climatiques.

Les dépenses de sûreté (172 millions d'euros) accompagnent, quant à elles, la croissance des capacités, par la mise en place d'équipements nouveaux ; elles poursuivent la rationalisation des processus de contrôle, développent la vidéosurveillance et mettent les installations existantes aux normes.

Enfin, la mise en œuvre du « plan neige », après les événements météorologiques de décembre 2010, ainsi que le besoin d'optimisation des terminaux d'Orly conduisent à revoir le plan d'investissements 2011-2015. Dans le « plan neige », à la suite de la « table ronde » de janvier 2011, il a été prévu de construire de nouvelles aires de dégivrage, en bout de piste, sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et d'équiper certaines aires de « parking avions » en matériels de dégivrage.

S'agissant enfin d'un rapprochement avec Amsterdam Schiphol, rappelons que, le 14 novembre 2008, était conclu entre Schiphol Group et Aéroports de Paris, un accord-cadre de coopération industrielle de douze ans à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2008, ainsi qu'une prise de participations croisées de 8 % dans le capital respectif de chaque société. Celle d'ADP s'est faite par le biais d'une souscription à une augmentation de capital réservée pour 375,1 millions d'euros.

L'accord de coopération s'appuie sur une structure de gouvernance comprenant un comité de coopération industrielle et neuf comités de pilotage, chargés de la mise en place du développement du double *hub* et de l'attractivité du réseau, des opérations aéroportuaires, de la sûreté, des activités commerciales et services, du développement international, de l'immobilier, de l'informatique et des télécommunications, du développement durable et des achats.

Le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et à son comité d'audit ; réciproquement, au sein d'Aéroports de Paris, le « Chief Executive Officer » et le « Chief Financial Officer » de Schiphol Group ont été nommés au conseil d'administration et le « Chief Executive Officer » est devenu membre du comité de la stratégie et des investissements.

Des effets de synergies combinés de revenus et de coûts sont attendus, avec une montée en charge progressive jusqu'en 2013. Ces synergies ont été incluses dans le plan d'économies annoncé par Aéroports de Paris en 2009.

## **V.— LA CONSTRUCTION DU « CIEL UNIQUE EUROPÉEN »**

### **A.— LE « PREMIER PAQUET » DE 2004**

Le paquet « Ciel unique européen », composé de quatre règlements adoptés en mars 2004 a eu pour but d'établir un cadre réglementaire régissant les services de navigation aérienne, l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien, ainsi que l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne au niveau communautaire, au-delà des travaux antérieurs d'Eurocontrol.

Depuis 2004, la Commission européenne a adopté l'essentiel des règles de mise en œuvre, en s'appuyant sur l'expertise d'Eurocontrol, ainsi que sur les avis du comité « Ciel unique ». La quasi-totalité des règles de mise en œuvre prévues par ces règlements a été adoptée et notamment, les exigences communes pour les prestataires de services de navigation aérienne, les règles relatives aux redevances de navigation aérienne, celles qui concernent l'usage civil et militaire de l'espace aérien, dites « de gestion flexible de l'espace aérien », les règles relatives à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien, celles de gestion des courants de trafic et, enfin, de nombreuses règles d'interopérabilité des systèmes utilisés dans divers domaines (radiocommunications, échanges de données au sol ou encore information aéronautique). D'autres règles d'interopérabilité interviendront encore dans les années à venir, en particulier pour le déploiement et la mise en œuvre des activités de recherche et de développement du programme SESAR.

### **B.— LA RÉVISION DU « PREMIER PAQUET »**

Par le règlement n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, instruit sous la présidence française, un ensemble d'amendements a été apporté aux règlements initiaux, qui ont abouti notamment à la création d'un régime de gestion de la performance, coordonné par la Commission européenne et assorti d'incitations pour les prestataires de services de navigation aérienne. Est prévue aussi la création d'une fonction de gestionnaire de réseau, concernant notamment les routes aériennes, les fréquences radio et les codes de transpondeurs radar. Enfin, les États ont, jusqu'à 2012, pour mettre en place des « blocs d'espace aérien fonctionnels », prévus par le « premier paquet » de 2004.

L'adoption des règles de mise en œuvre a été accélérée. Ainsi, deux règlements de la Commission ont été adoptés dès 2010, en procédure de comitologie : l'un (n° 691/2010 du 29 juillet 2010), établissant un système de performance, l'autre (n° 1191/2010 du 16 décembre 2010), modifiant le règlement de la Commission sur les redevances. L'évolution du régime français de redevances de navigation aérienne intervenue au 1<sup>er</sup> janvier 2010 avait anticipé ces deux règlements. Deux autres règlements ont ensuite été adoptés par la

Commission européenne, l'un (n° 176/2011 du 24 février 2011), concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un « bloc d'espace aérien fonctionnel », l'autre relatif aux fonctions de gestion du réseau européen et de gestion du trafic aérien.

### **C.— LE RÈGLEMENT CRÉANT UNE ENTREPRISE COMMUNE SESAR**

Le projet SESAR, « *Single European Sky ATM Roadmap* », initié par la Commission européenne, constitue le volet technologique du « Ciel unique européen ». L'objectif de ce projet est de développer un système européen de nouvelle génération, intégrant des technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic aérien à l'échéance de 2020. Ce projet comprend trois phases : une phase de définition (2006-2008), une seconde de développement (2008-2013), une dernière de déploiement (à compter de 2014).

L'entreprise commune SESAR a été créée par le règlement n° 219/2007 du Conseil, adopté le 27 février 2007. La décision de lancement de l'entreprise commune a été prise par le Conseil en juin 2007, au vu d'un rapport de la Commission, présentant les premiers éléments relatifs à la phase de définition et aux conditions de financement public et privé de l'entreprise commune. Celle-ci dispose d'un budget global de l'ordre de 2,1 milliards d'euros sur huit ans. La Communauté et Eurocontrol, membres fondateurs de l'entreprise commune, apportent chacun un tiers de cette somme, le tiers restant émanant des autres membres, industriels, prestataires de services de la navigation aérienne ou usagers.

De 2006 à 2008, un consortium de partenaires (usagers de l'espace aérien, prestataires de services de navigation aérienne, aéroports, industriels, organismes de recherche, militaires) a été chargé de mettre au point la définition du projet et a remis à l'entreprise commune, en mars 2008, une proposition de plan directeur du programme SESAR.

Le conseil des ministres chargés des transports du 9 octobre 2008 a validé ensuite par une résolution, ce résultat de la phase de définition, autorisant ainsi le lancement de la phase de développement de SESAR et permettant aux industriels candidats à l'adhésion à l'entreprise commune de manifester formellement leur intérêt à s'engager, le 8 décembre 2008. Ce conseil a également adopté un amendement au règlement n° 219/2007, visant à aligner le statut de l'entreprise commune sur celui qui avait été retenu fin 2007, pour les entreprises communes des initiatives technologiques conjointes (ARTEMIS, ENIAC, CLEANSKY et IMI), en la transformant en un organisme communautaire.

Le 30 mars 2009, le conseil des ministres adoptait une décision approuvant le plan directeur ATM (*Air Traffic Management*), conformément à l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 219/2007. Ce plan directeur ATM comprend notamment une évaluation axée sur l'environnement et la gestion des risques du plan directeur SESAR résultant de la phase de définition.

La France est un contributeur majeur de la phase de développement avec la direction des services de la navigation (61,5 millions d'euros). De plus Airbus, partiellement français, contribue pour 79,4 millions d'euros et Thalès pour 237,3 millions d'euros.

Sur la base de réflexions d'un groupe de travail, la Commission européenne préparait une communication sur la phase de déploiement du programme SESAR, notamment sa gouvernance et son financement, pour la présenter au Conseil transports d'octobre 2011.

#### **D.— LE BLOC D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNEL EUROPE CENTRALE**

En application des règlements européens du « Ciel unique », tous les États membres de l'Union européenne doivent former, par accords entre eux, des « blocs d'espace aérien fonctionnels » et les mettre en œuvre avant la fin de 2012.

L'objectif de ces « blocs d'espace aérien fonctionnels » est la gestion de l'espace aérien et du trafic aérien de manière indépendante des frontières, afin de parvenir à une intégration progressive des opérateurs.

La France s'est engagée avec cinq États (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Suisse) et leurs prestataires de services de navigation aérienne dans l'étude, puis la réalisation d'un « bloc d'espace aérien fonctionnel », nommé FAB Europe Central (FABEC). L'engagement initial des parties s'est concrétisé dans une déclaration d'intention des six États pour la mise en œuvre du FABEC et un accord de coopération entre les sept prestataires de services concernés, tous deux signés lors du « Sommet européen de l'aviation » à Bordeaux, en novembre 2008.

Le traité entre les six États créant le FABEC a été signé le 2 décembre 2010, en marge du Conseil européen des transports. Cet accord prévoit une étroite coordination entre autorités civiles et militaires des États et la prise de décisions conjointes, pour ce qui relève des aspects régaliens de la gestion du trafic et de l'espace aériens. Le dossier d'information préalable a été présenté à la Commission européenne, en juillet 2010, puis transmis aux autres États de l'Union européenne ; ni la Commission ni les autres États membres n'ont émis de commentaires dans le délai de trois mois ouvert à cet effet. Le projet de loi autorisant la ratification du Traité est en cours d'instruction. En outre, un accord entre autorités nationales de surveillance a été signé en janvier 2011. Enfin, les autorités des six États ont adopté, mi-2011, un plan de performance des services de navigation aérienne 2012-2014 conjoint, portant sur les domaines de la sécurité, de la capacité, de l'environnement et de l'efficacité des missions militaires. Les objectifs d'efficacité économique demeurent fixés au niveau national à ce stade, puisque la tarification des services de navigation aérienne en route l'est aussi. La perspective d'un taux unitaire unique de tarification de ces services est envisagée et étudiée pour le plus long terme.

L'organisation de la fourniture des services proprement dits relèvera d'arrangements séparés. Toutefois, il ressort clairement des travaux déjà menés, que les gains de performance résultant du FABEC dépendront du degré d'intégration entre les prestataires actuels, civils et militaires. La Commission européenne et les transporteurs aériens appellent de leurs vœux une réduction du nombre de prestataires de services et des infrastructures.

Le Gouvernement a décidé de poursuivre la réflexion entre autorités, sur la question du rapprochement entre les prestataires de services de navigation aérienne, après le rapport rendu par M. Gilles Savary, ancien député européen, présenté aux organisations syndicales le 4 octobre 2010. Cette construction doit être concertée et suivre une démarche progressive, prenant en compte tous les enjeux de performance, mais aussi économiques et sociaux, ainsi que les diverses situations existantes dans les États partenaires. Elle doit reposer sur l'examen de questions pragmatiques, telles que l'optimisation des routes aériennes et de l'organisation de l'espace aérien.

Dans ce dernier domaine, les prestataires de services de navigation aérienne du FABEC œuvrent conjointement sur divers projets de restructuration d'espace aérien dans des régions proches des frontières, aussi bien sur les routes aériennes, que sur des modifications des zones d'entraînement militaire. La création d'une fonction commune de gestion pré-tactique et tactique de l'espace aérien, ainsi que des capacités de contrôle aérien est également envisagée et fait l'objet de simulations. Les prestataires du FABEC partagent en outre l'ambition de réaliser des spécifications techniques et des achats d'équipements et de systèmes conjointement. Ceci concerne, par exemple, l'achat en commun d'un nouveau système de communication air-sol avec le centre de Maastricht.

Par ailleurs, la DSNA développe conjointement avec son homologue italien ENAV (bien que l'Italie ne soit pas membre du FABEC) et avec le partenariat des services suisses, un nouveau système de traitement des plans de vols dénommé « Coflight », qui représente le cœur du futur système informatique de contrôle aérien.

D'autres investissements en commun sont envisageables à plus long terme, en fonction des opportunités et des études de rentabilité, notamment dans le contexte du déploiement de SESAR. Des projets conjoints sont étudiés dans d'autres domaines, comme celui de la formation.

Il ne serait toutefois pas rentable de projeter d'emblée la réalisation de nouveaux centres de contrôle conjoints, compte tenu, notamment, de l'ampleur des investissements déjà nécessaires à court et moyen termes et des questions sociales. Dans le domaine du contrôle aérien proprement dit, les gains d'efficacité à l'échelle du FABEC passeront plus sûrement par un examen approfondi de l'espace aérien et de l'emploi optimal des ressources existantes.

**Votre Rapporteur pour avis se félicite de la signature le 2 décembre 2010 du traité créant le FABEC qu'il appelait de ses vœux et souligne une nouvelle fois la nécessité d'avancer véritablement vers le « Ciel unique » européen.**



## **VI.— LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES**

On présentera sur ce point deux grandes questions : celle de la lutte permanente contre les nuisances sonores aéroportuaires, dont votre Rapporteur pour avis souligne l'urgence chaque année et celle de la lutte renouvelée contre la pollution atmosphérique générée par le transport aérien, à laquelle notamment le « Grenelle de l'environnement » s'est particulièrement attaché.

Votre Rapporteur pour avis veut insister sur la nécessité de renforcer toujours le rôle de l'ACNUSA, pièce maîtresse de la lutte contre la pollution par le bruit, qui doit disposer de moyens notamment humains indispensables à l'exercice de ses missions.

### **A.— LA LUTTE PERMANENTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES**

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 cette fois 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, crée l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), première et d'ailleurs seule autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, qui est également unique au monde.

#### **1. Les plans d'exposition au bruit et la maîtrise de 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. 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, de « bruit fort », toute construction est interdite. Dans la zone C, de « bruit modéré », seul un habitat diffus peut être développé, toute construction neuve devant 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.

La loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a prévu que les PEB des aérodromes, dont le trafic fait l'objet d'un plafonnement réglementaire, tel que celui d'Orly, ne comportent plus que des zones A et B. Les contraintes d'urbanisme de la zone C continuent toutefois de s'appliquer dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009.

## **2. La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires**

La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) a été créée par l'article 19 de la loi de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312 du 30 décembre 2003) ; elle est codifiée à l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts. Elle s'est substituée au volet « aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Son produit est affecté pour l'aérodrome où se trouve le fait générateur au financement des aides aux riverains prévues aux articles L. 571-14 à L. 571-16 du code de l'environnement. Elle est prélevée auprès des compagnies aériennes pour chaque décollage d'un appareil d'une masse maximum de deux tonnes ou plus et recouverte par les services de la direction générale de l'aviation civile.

L'article 1609 *quatervicies* 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. Dans la dernière version issue de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007, ce taux de base se situe aujourd'hui à l'intérieur d'une fourchette comprise :

– entre 30 € et 68 € pour les aérodromes de Paris-Orly et Toulouse-Blagnac ;

– entre 10 € et 22 € pour les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Nantes-Atlantique ;

– entre 4 € et 8 € pour les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur ;

– entre 0,50 € et 3 € pour l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

Les taux de base sont fixés, par arrêté interministériel du 26 décembre 2007, à 47 € pour Paris-Orly, 30 € pour Toulouse-Blagnac, 19 € pour Paris-Charles-de-Gaulle, 22 € pour Nantes-Atlantique, 6 € pour Bordeaux-Mérignac, 7 € pour Lyon-Saint-Exupéry, 7 € pour Marseille-Provence, 6 € pour Nice-Côte d'Azur et 0,50 € pour Strasbourg-Entzheim.

Pour la plate-forme de Bâle-Mulhouse, la détermination des ressources nécessaires au financement des aides à l'insonorisation relève de la compétence du conseil d'administration de l'établissement public binational, conformément à ses statuts. Il a instauré, depuis le 1er janvier 2005, une taxe similaire à la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

La TNSA a fait l'objet de mesures successives de revalorisation pour adapter le niveau des ressources aux besoins d'insonorisation. Les crédits mis à la disposition des gestionnaires d'aéroports ont ainsi doublé entre 2005 et 2006, passant de 22,9 millions d'euros en 2005 à 45 millions d'euros en 2006. Courant 2006, la TNSA a été de nouveau augmentée à Paris-Orly et à Toulouse-Blagnac. Cette revalorisation, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007, a permis d'atteindre plus de 52 millions d'euros de recettes.

Enfin, le constat qu'un stock important de demandes d'insonorisations en attente existait encore à Paris-Orly et à Nantes-Atlantique a conduit à revaloriser les ressources de ces deux aéroports, afin de résorber ce stock dans un délai de deux ans.

À cet effet, les trois décisions prises, à l'issue des premiers travaux pratiques du Grenelle du 4 décembre 2007 appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, et rendues effectives au 1<sup>er</sup> janvier 2008, ont été les suivantes :

1. Paris-Orly : un doublement du produit de la TNSA pour traiter en 2 ans les 1 500 logements en attente de financement ;

2. Nantes-Atlantique : un triplement du produit de la TNSA pour résorber en 2 ans les 300 demandes de financement en attente ;

3. création de la tranche « soirée » pour la TNSA : la modulation de « soirée » (18h-22h) consiste à majorer d'un facteur 3 les coefficients de modulation de jour (06h-18h), afin de prendre en compte la gêne accrue occasionnée par les vols de soirée.

Grâce à ces fortes augmentations, tous les aéroports disposaient en 2008 de ressources financières suffisantes pour traiter sans délai toutes les demandes d'insonorisation « au fil de l'eau ». La taxe sur les nuisances sonores aériennes a rapporté en 2008 près de 61 millions d'euros, contre 52 millions d'euros en 2007, 45 millions d'euros en 2006 et 23 millions d'euros en 2005. Le montant de la TNSA n'a jamais été aussi élevé depuis qu'existe le dispositif d'aides aux riverains.

À cet égard, à Paris-Orly, le doublement du montant de la taxe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 (20 millions d'euros en 2008) a permis de résorber la liste d'attente de 1 500 dossiers, avec une année d'avance sur le calendrier prévu. Les dossiers des riverains de cette plate-forme sont traités depuis fin 2008 « au fil de l'eau », comme sur la quasi-totalité des grands aéroports.

L'aéroport de Nantes-Atlantique dispose désormais d'un montant de TNSA de 1,6 million d'euros par an, grâce au triplement de la taxe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, conforme aux prévisions. Avec ce niveau de ressources, l'objectif de résorption des dossiers en attente a été atteint en fin d'année 2009 dans le délai des deux ans prévus.

Avec notamment l'adoption des lois sur le « Grenelle de l'environnement », l'aide à l'insonorisation a fortement évolué : les files d'attente ont donc été résorbées ; les « opérations groupées » concernant des logements collectifs ou cinq habitations individuelles ensemble, ont par ailleurs été encouragées, ce qui permet le financement de 95 % des dépenses d'insonorisation.

### **3. Le rôle de l'ACNUSA**

Une réglementation particulière a été mise en place sur certains aérodromes en vue de minimiser les nuisances sonores. Les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse, Marseille-Provence et Beauvais-Tillé font aujourd'hui l'objet des principales restrictions d'exploitation, pouvant porter sur :

- la limitation du trafic nocturne ;
- celle du nombre annuel de mouvements ;
- le retrait programmé, total ou partiel, des avions les plus bruyants, dits « du chapitre 3 » ;
- l'interdiction des essais moteurs la nuit ;
- la restriction de l'utilisation des inverseurs de poussée ;
- l'obligation de suivre des procédures à moindre bruit ;
- l'obligation pour les compagnies de publier dans leurs manuels d'exploitation, des consignes de conduite machine visant à limiter les nuisances sonores des atterrissages et des décollages.

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 (la moyenne se situant entre 12 000 et 15 000 euros) et 1 500 euros pour une personne physique peuvent être prononcées par l'Autorité.

Notons que le montant total des amendes que l'Autorité a prononcées depuis sa création atteint 23 millions d'euros versés au budget général de l'État, cette somme pouvant être mise en rapport avec le budget annuel de l'Autorité, de 1,3 million d'euros.

La diminution du nombre des sanctions prononcées qui a été observée tient au caractère dissuasif du système.

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a confié à l'ACNUSA la totalité de la procédure des amendes administratives et supprimé la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNP). Ces dispositions s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010.

Dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », les compétences de l'Autorité ont été ensuite sensiblement élargies. La modification de la procédure des sanctions administratives infligées aux compagnies aériennes et la prise en compte de la pollution atmosphérique autour des aéroports nécessite le recrutement de personnels supplémentaires. Le plafond d'emplois de l'Autorité est passé à 12 personnes dès 2009 (deux postes en provenance du programme 225 « Transports aériens »).

Dans ses rapports annuels d'activité, l'ACNUSA met régulièrement l'accent sur l'importance des vols de nuit, recommandant de ne plus autoriser la nuit que les avions dits « du chapitre 4 » (les moins bruyants) et que les riverains n'aient plus à avancer l'argent dans le cadre des aides à l'insonorisation des habitations.

L'ACNUSA s'est déclarée satisfaite de la mise en place de la procédure d'approche en descente continue sur Paris Orly, mais a regretté le manque d'ampleur de ce processus sur Paris Charles-de-Gaulle.

**Votre Rapporteur pour avis observe pourtant que l'élargissement des compétences de l'Autorité n'a pas été suivi d'une véritable réévaluation de ses crédits de fonctionnement. Il insiste sur le fait que l'ACNUSA doit bénéficier des moyens lui permettant d'accomplir réellement ses missions et tout particulièrement, la conduite d'études imposées par ses nouvelles attributions.**

**Il note que la simple reconduction prévue en 2012 de la dotation en masse salariale n'intègre pas la prise en compte du paiement des indemnités dues aux deux membres supplémentaires nommés en janvier 2011 au titre des nouvelles compétences en matière de pollution atmosphérique, qu'elle n'intègre pas non plus l'évolution du nombre annuel des « plénières » qui augmente en raison de la réforme de la procédure des sanctions administratives.**

**Votre Rapporteur pour avis estime également que l'effort d'aide à l'insonorisation des logements des riverains des plateformes aéroportuaires doit être impérativement poursuivi et qu'une vaste coopération entre Européens est indispensable dans les domaines sensibles des vols de nuit et de la prévention.**

## **B.— LA LUTTE RENOUVELÉE CONTRE LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN**

### **1. Les apports du « Grenelle de l'environnement »**

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite « Grenelle I » a retenu des mesures significatives en matière de transport aérien et notamment, l'objectif d'une réduction de 50 % de la

consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre, de 80 % des émissions d'oxyde d'azote et de 50 % du bruit perçu.

Elle a prévu également que la part modale du transport non routier et *non aérien* doit passer de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En matière de navigation aérienne, sont encouragées l'optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions, ainsi que la réduction des distances parcourues par les avions comme de leurs temps d'attente et de roulage. La création de nouveaux aéroports est, par ailleurs, limitée aux cas de déplacement pour des raisons environnementales.

Ainsi qu'on l'a précisé ci-dessus, la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 » est venue élargir les compétences de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) au domaine de la pollution de l'air dans et autour des aéroports. Cette réforme permet à l'Autorité, devenue ainsi l'« Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires » (ACNUA), d'avoir une approche globale des incidences environnementales du trafic aérien.

## **2. Le développement des biocarburants**

Face à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de diversifier les sources d'énergie alternatives au pétrole, la filière des biocarburants apparaît riche de potentialités.

Les biocarburants dits « de première génération » formés à partir d'alcools et d'huiles végétales obtenus par fermentation ou pressage de produits agricoles tels que la betterave, la canne à sucre ou les céréales, sont utilisés déjà en aéronautique civile.

À partir de la canne à sucre, le Brésil produit à coût réduit du bioéthanol qui s'est constitué un débouché limité dans l'aéronautique. Cet alcool est en effet employé dans de petits avions de travail aérien agricole. Il est à souligner cependant que les limites inhérentes à ce biocarburant le rendent impropre à un usage dans les avions de transport de passagers.

Les recherches s'orientent également vers les biocarburants dits « de deuxième génération », constitués à partir de la biomasse. Un projet existe ainsi en France aujourd'hui de construction d'un démonstrateur « *Biomass to liquid* ».

En France, la DGAC anime depuis mi-2007 une initiative sur les futurs carburants aéronautiques, qui associe l'ensemble des acteurs français concernés.

Ce sujet constitue également l'une des thématiques retenues par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) qui rassemble toutes les parties prenantes : industriels, centres de recherche, transporteurs aériens, services de navigation aérienne, aéroports, États membres et Commission.

Des activités de recherche sur ce sujet ont été lancées au sein du 7<sup>ème</sup> programme cadre de recherche et développement européen.

Les recherches conduites prouvent progressivement la faisabilité des kérosènes de synthèse, mais les difficultés porteront peut-être surtout dans l'avenir sur la capacité des États à investir dans le développement d'unités de production industrielles fonctionnant dans des conditions économiques raisonnables.

Rappelons également que la capacité actuelle mondiale du transport aérien civil est estimée à 215 millions de tonnes de carburant et que cette consommation pourrait atteindre, selon les estimations de la DGAC, près de 330 millions de tonnes en 2030 et 600 millions de tonnes en 2050. Toutes les solutions inventives en matière de carburant aérien doivent être ainsi explorées.

### **3. Les échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

La directive européenne 2008/101/CE visant à intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS, *emission tracking scheme*) a été adoptée en 2008. Elle a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 13 janvier 2009 et est entrée en vigueur le 2 février 2009. Elle a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2010-1232 du 21 octobre 2010, dont les dispositions ont été ratifiées par la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011.

Cette directive couvre tous les vols à l'arrivée et au départ de l'Union européenne à partir de 2012, avec un plafond correspondant à 97 % de la moyenne des émissions du secteur en 2005, ce plafond étant abaissé à 95 % à partir de 2013. Un pourcentage de 15 % de ce plafond d'émissions sera mis aux enchères par les États membres, 85 % étant distribués à titre gratuit. Pour les émissions qui dépassent le plafond, les quotas doivent être achetés sur le marché.

De nombreux pays tiers contestent l'application de la directive européenne à leurs exploitants aériens, notamment la Chine, la Russie et l'Inde.

La France a estimé que l'inclusion de l'aviation internationale dans le système des droits d'émission était l'instrument le plus efficace pour lutter contre le réchauffement climatique, tout en préservant les possibilités de développement.

Le Gouvernement français a donc activement soutenu les objectifs et les grands principes de la directive européenne sur les échanges de droits d'émission. Il considère que l'Union européenne se doit de donner l'exemple en maîtrisant la croissance d'émissions à partir de son territoire. À ce titre, il s'est déclaré favorable à l'inclusion du transport aérien commercial national, communautaire et international (au départ et à l'arrivée de l'UE) dans le marché européen de droits d'émission de CO<sub>2</sub> au plus tôt.

Le Gouvernement français estime également que l'Union européenne doit collaborer avec ses principaux partenaires dans le but d'obtenir des résultats

significatifs à l'échelle de la planète et proposer une stratégie globale de réduction de l'impact de l'aviation sur le climat comprenant notamment :

– la participation aux travaux de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques visant à adopter une approche sectorielle pour la limitation ou la réduction des émissions de l'aviation internationale et la fixation d'objectifs de réduction en cohérence avec la politique générale de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

– la participation aux travaux de l'OACI qui visent à élaborer un cadre global pour la limitation des émissions de l'aviation internationale et notamment l'accès à un marché mondial de quotas d'émission ;

– l'élaboration de nouvelles normes internationales pour réduire les autres émissions de l'aviation qui contribuent à l'effet de serre (émissions en croisière d'oxydes d'azote et de particules, teneur en soufre du kérosène) ;

– le renforcement de la coopération internationale pour la recherche sur l'impact de l'aviation sur le climat et pour le développement de technologies améliorant le rendement énergétique de l'aviation.



## TRAVAUX EN COMMISSION

### I.— AUDITION DE MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, ET DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Au cours de sa réunion du 18 octobre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**, et **M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports**, sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* ».

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.** Le budget pour 2012 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » (EDAD) s'élève à 9,742 milliards d'euros de crédits de paiement, en hausse de 1,5 %. Cette mission est au cœur de l'action du ministère, dont le périmètre regroupe des budgets annexes. Si l'on y ajoute l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et le budget annexe de l'aviation civile, nous atteignons 27,7 milliards d'euros. Cette hausse témoigne de l'importance des politiques mises en œuvre, notamment dans les domaines des transports et des infrastructures, dans la logique du Grenelle de l'environnement. Après la concertation et la phase législative qui a duré deux ans, le Grenelle est maintenant dans sa phase de mise en œuvre. C'est ce qui justifie cette augmentation, même si l'effort de redressement des finances publiques impose une responsabilité particulière.

Trois qualités caractérisent ce budget : la responsabilité, l'efficacité et le dynamisme.

Premièrement, c'est un budget responsable dans la mesure où il couvre d'abord les dépenses obligatoires – je pense à l'équilibre de l'AFITF et à l'entretien des infrastructures routières, éprouvées par deux hivers très rigoureux. Il est responsable aussi par rapport aux dépenses et aux économies possibles dans un contexte de tension budgétaire. Le ministère applique ainsi totalement la RGPP avec le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, qui induit une réduction de 1 309 équivalents temps plein, dont le nombre total est de 60 305. Un effort important est réalisé sur les dépenses de fonctionnement du ministère comme sur celles des opérateurs – entre moins 4 et moins 5 %.

La responsabilité, c'est encore la poursuite de la réforme, que j'illustrerai par deux exemples : l'IGN et Météo-France. Pour l'IGN, ce sera l'intégration de l'inventaire forestier national au 1<sup>er</sup> janvier 2012, l'enjeu étant de regrouper des compétences d'inventaire, de description du territoire, tout en mutualisant les

moyens des deux établissements, ce qui permettra de faire des économies tant aux niveaux financier et immobilier qu'en termes d'équivalents temps plein. Dans le PLF pour 2012, le montant de la subvention pour charges de service public pour le nouvel établissement est un montant intégré de 96 millions d'euros. S'agissant de Météo-France, en 2012, des chantiers d'investissements accompagneront la réforme territoriale qui se poursuit. Ce sont en effet deux volets indissociables : on investit en réformant et inversement. Les investissements prioritaires sont ceux relatifs au réseau d'observation. Il faut rénover les infrastructures techniques, dont certaines sont anciennes, tout en tirant les conséquences des épisodes neigeux de décembre 2010 en remplaçant des stations au sol obsolètes et en déployant des capteurs de hauteur de neige en plaine. Cela représente, en 2012, 4,3 millions d'euros pour les investissements sur le réseau d'observation et l'immobilier.

Deuxièmement, ce budget est efficace parce qu'il tient compte des évaluations de l'inspection des finances sur les dispositifs fiscaux. J'ai en effet choisi d'adopter une attitude offensive et de répondre aux interpellations en proposant des réformes dynamiques. C'est notamment ce que j'ai fait pour le crédit d'impôt développement durable et l'éco-prêt à taux zéro. Le crédit d'impôt développement durable fonctionnait bien, mais il était de plus en plus onéreux. Quant au dispositif de l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations en profondeur, il était peu utilisé : 100 000 seulement pour un objectif de 400 000 par an. En effet, les deux dispositifs étant exclusifs l'un de l'autre, il était plus fait appel au crédit d'impôt développement durable qui, même si son efficacité était moindre du point de vue environnemental sur le long terme, présentait l'avantage d'être financièrement plus attractif puisque son effet sur la trésorerie était immédiat. J'ai donc fait un travail de réingénierie, toujours dans le souci de respecter l'objectif du Grenelle – moins 38 % de consommation énergétique dans l'habitat en 2020. Le cumul des deux dispositifs est ainsi à nouveau autorisé. Et si l'on fait des travaux en profondeur dans les logements, on a même droit à des bonus de taux sur le crédit d'impôt développement durable. En contrepartie, certaines dépenses peu pertinentes du point de vue de l'environnement sortiront du cadre de celui-ci.

Troisièmement, ce budget est dynamique, car il fait face à de nouvelles priorités et permet de saisir des opportunités. Au titre des crédits budgétaires pour 2012, les engagements spécifiques du Grenelle se montent à 163 millions d'euros et toute l'action du ministère est orientée dans cette direction. Cela correspond à de nouvelles exigences, comme celles faisant suite à la catastrophe nucléaire de Fukushima, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) ayant dû auditer, en quelques mois, toutes les centrales et installations nucléaires de base. L'ASN et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) bénéficient ainsi de 44 emplois supplémentaires et d'un accroissement de leurs moyens de 20 millions d'euros. Les crédits en matière de recherche sur la sûreté nucléaire augmentent également au titre des investissements d'avenir.

Une priorité est donnée aux questions de santé environnementale, à la suite des travaux parlementaires que j'avais menés parmi vous entre 2002 et 2007 au sein du groupe d'études « *santé et environnement* ». En témoignent le

financement du plan national santé-environnement, avec ses vingt-six plans régionaux, et le lancement de la cohorte Elfe pour le suivi de 20 000 enfants, de l'âge foetal à l'âge de vingt ans, dont l'objectif est de démêler le faux du vrai en matière de relation entre les pathologies et l'environnement physico-chimique notamment. De plus, 64 millions d'euros sont accordés au traitement des points noirs du bruit. Sur la même ligne budgétaire se trouvent les crédits affectés au traitement des sols pollués et des friches, au développement des politiques en matière de qualité de l'air intérieur, à la prévention des risques liés aux questions émergentes comme les ondes électromagnétiques ou le plan déchets de l'ADEME. Il est parfois compliqué de faire la part des choses dans la mesure où les moyens consacrés à certaines actions sont partagés entre les crédits des ministères et les crédits inscrits au titre des investissements d'avenir. Je veux néanmoins souligner l'effort accompli en faveur des grandes agglomérations françaises qui s'investissent dans le développement durable au travers d'opérations d'intérêt national – Bordeaux, Marseille, Nice, Saint-Étienne – ou celui de tous ceux qui répondent présents au défi du Grand Paris. Cet effort se concrétise dans le programme 113 « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – 8 millions d'euros –, dans les SCOT Grenelle, les PLU intercommunaux, les éco-quartiers et dans l'urbanisme de projet.

Toujours dans le cadre du dynamisme, les politiques du Grenelle sont des politiques d'emploi, de mutation de notre système de production et de consommation qui doit aller dans le sens de la création d'emplois. J'en profite pour réaffirmer mon attachement à l'efficacité énergétique, qui est un enjeu pour le pouvoir d'achat des ménages – 2 900 euros, en moyenne, sont dépensés par an en facture énergétique. J'ai donné une suite au Grenelle avec les tables rondes sur l'efficacité énergétique. En effet, si l'on additionne toutes les mesures du Grenelle, nous obtenons 17 % d'efficacité énergétique en plus en 2020, alors que notre objectif est de 20 %. En outre, je suis convaincue que, dans la crise que nous traversons, mettre l'accent sur l'efficacité énergétique permettra d'agir à la fois sur le pouvoir d'achat, la compétitivité et l'emploi. Les dispositifs à mobiliser dans ce cadre sont très technologiques et nous avons des champions en la matière – Saint-Gobain, Schneider –, ainsi que de petites entreprises qui sont très performantes en matière d'efficacité énergétique. Les crédits de l'ADEME sont, eux aussi, mobilisés en priorité sur ce thème.

S'agissant du volet recherche, l'objectif fixé par le Grenelle de 1 milliard d'euros d'investissements supplémentaires d'ici à 2012 sera dépassé à la fin de cette année, avec un effort supplémentaire d'environ 1,2 milliard d'euros en cumul sur la période 2008-2011 par rapport à 2007. Au total, 1,6 milliard d'euros est focalisé chaque année, au sein des organismes de recherche, des agences, sur les priorités du Grenelle de l'environnement – je pense notamment à la recherche aéronautique et à l'expérimentation de vol avec du biocarburant à base d'*huile de friture* qui a été réalisée la semaine dernière.

Thierry Mariani vous fera une présentation du budget des transports, mais je vous en dirai quelques mots sous l'angle de l'intégration avec les autres

politiques du ministère puisque les transports font partie intégrante de la transformation écologique et économique dont j'ai parlé.

Le Grenelle exige que soient favorisés les modes de transport alternatifs à la route, dans une proportion de deux tiers, contre un tiers pour la route. Cela ne doit pour autant pas nous faire oublier l'entretien du réseau et le service aux usagers – 3,9 milliards d'euros y seront consacrés dans le budget de l'État et de l'AFITF.

Dans le domaine maritime, des investissements importants sont réalisés pour la sécurité avec la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) – c'est la mise en œuvre du paquet « *Erika III* ». Nous sommes dans le cadre d'une politique transversale : modernisation des infrastructures, service aux usagers de la mer, en même temps que protection de l'environnement. En outre, 45 millions d'euros sont spécifiquement consacrés à la protection du patrimoine naturel – connaissance, contrôle, expertise, préservation des espèces, mise en œuvre de la stratégie nationale de la biodiversité (SNB), gouvernance dans la politique de l'eau. Une enveloppe de 15 millions d'euros a ainsi été affectée pour 2012 à la SNB. Des appels à projets ont déjà été lancés et l'on a installé ce matin, sous la présidence de Jérôme Bignon, le Comité national trame verte et bleue. Ces initiatives se font dans les territoires avec les collectivités locales. L'effort lancé en 2011 se poursuit avec six parcs naturels marins, plus le nouveau parc national des Calanques. En 2007, nous n'avions pas de parc naturel marin. Celui d'Iroise a été créé dans une certaine confusion, malgré de nombreuses oppositions. Je viens de lancer celui du Golfe du Lion en Languedoc-Roussillon et cinq ou six autres pourraient voir le jour dans les mois qui viennent. Donc, nous avançons.

S'agissant des agences de l'eau, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros seront consacrés à l'amélioration de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Surtout, c'est l'année prochaine qu'interviendra l'adoption du dixième programme d'intervention. Le programme de rattrapage pour les grosses stations d'épuration a bien marché. Plus d'une cinquantaine de ces stations avaient dix ans de retard sur les normes européennes, mais elles ont déjà rattrapé ce retard, sauf trois ou quatre d'entre elles dont la situation sera réglée dans les deux ans qui viennent. Nous lançons maintenant le même programme sur les 74 moyennes stations d'épuration. Le dixième programme des agences de l'eau est un rendez-vous particulièrement structurant – 14 milliards d'euros – qui interviendra dans le cadre d'un dialogue avec les élus et les usagers.

**M. Yanick Paternotte.** Mme la ministre a eu raison de qualifier ce projet de budget de responsable, d'efficace et de dynamique, tout en rappelant les effets cumulatifs des politiques menées depuis 2007 et de la loi Grenelle. J'ai bien noté que l'AFITF était encore soutenue en 2012 en attendant les ressources propres provenant de la taxe poids lourds en 2013. Mais sur quelle ligne se trouvent les crédits affectés à la résorption des points noirs du bruit sur les infrastructures existantes ?

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Les élections présidentielles et législatives de l'année prochaine auront bien sûr une incidence sur ce projet de loi de finances, mais je souhaite vous interroger, madame la ministre, sur les décisions prises il y a quelques jours par l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen d'une proposition de loi de simplification administrative qui, une fois de plus, aura permis aux groupes de pression de faire entendre leur voix auprès de la majorité et aura privé l'Assemblée d'un débat de fond sur des sujets d'importance comme la responsabilité sociale et environnementale (RSE) ou la circulation des camions de quarante-quatre tonnes. La semaine dernière, a ainsi été adopté un amendement reportant le calendrier d'application de l'article 225 de la loi Grenelle 2 portant sur le *reporting*, en matière sociale et environnementale, des entreprises et des comptes de 2011 à 2012, décision à laquelle le Gouvernement, en la personne de M. Frédéric Lefebvre, ne s'est pas opposé et qui, selon notre collègue Bertrand Pancher, est une grave erreur, sur le fond et sur la forme, guidée, je cite, « *par la main d'un patronat ringard avec le soutien de la partie la plus conservatrice de la majorité* ».

Dois-je rappeler, toujours à propos de la RSE, que la distinction entre entreprises cotées et entreprises non cotées a été jugée discriminatoire par le Conseil d'État ? Et que dire du vote de cet amendement qui vise à supprimer l'obligation du sixième essieu pour les camions de 44 tonnes alors que le Conseil général de l'environnement et du développement durable a publié, le 13 octobre, un rapport daté de janvier 2011 dans lequel il indique que le bilan socio-économique de l'autorisation des 44 tonnes est globalement négatif dans le cadre de l'hypothèse du maintien des véhicules à cinq essieux ? Que dire encore du vote de la disposition qui donne aux collectivités territoriales un délai de six ans, et non plus de deux, pour appliquer la législation sur la publicité extérieure décidée dans le cadre de la loi Grenelle ? C'est Lionel Tardy, député UMP, qui apporte la réponse à ces questions, en dénonçant le « *détricotage* » du Grenelle de l'environnement !

En janvier, vous aviez annoncé, madame la ministre, votre intention de faire des propositions sur la fiscalité du patrimoine naturel. Dans une interview, vous déclariez que, dans le cadre de la réflexion sur la fiscalité du patrimoine, il était indispensable de prendre également en compte le fait que la France dispose d'un patrimoine naturel exceptionnel, et vous ajoutiez : « *il faut construire un régime global et simple qui permette réellement d'inciter les propriétaires à restaurer et entretenir ces espaces.* » Ce régime, nous l'attendons toujours, comme nous attendons, tout comme vous, avec une grande impatience, les conclusions du rapport du Centre d'analyse stratégique sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement. En effet, s'il est vrai que, cette année encore, le secteur de l'environnement n'échappera pas à la politique d'austérité, puisque le nouveau coup de rabot sur le contrat d'intervention à durée déterminée (CIDD) réduira de 600 millions d'euros la charge pour le budget de l'État, il n'en est pas moins vrai que votre gouvernement n'ose pas s'attaquer aux niches fiscales « grises » évaluées à 5,3 milliards d'euros dans un rapport du Sénat de 2009.

Est-il pertinent de continuer à réduire le crédit d'impôt développement durable alors que, comme le montre le rapport du Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, celui-ci a contribué à atteindre des objectifs environnementaux, qu'il s'agisse de la réduction des consommations d'énergie ou des émissions de gaz à effet de serre ? Le Gouvernement fait le choix de donner la priorité aux rénovations lourdes pour le CIDD et l'éco-prêt, orientation qui, en l'absence de la création d'un éco-PTZ dédié aux copropriétés et d'un plan finançant la rénovation des logements sociaux, ne permettra pas d'atteindre l'objectif de 400 000 rénovations en 2012 puisque, en un an et demi, seulement 150 000 éco-PTZ ont été accordés.

Je souhaite enfin vous interroger, madame la ministre, sur le rejet par la commission des finances de l'article qui prévoyait de créer une taxe finançant l'achat par l'État de quotas d'émission de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux entrants au plan national d'allocation de quotas d'émission de gaz à effet de serre. En effet, cette réserve « nouveaux entrants » aurait été insuffisamment dotée pour la période 2008-2012. La taxe prévue par le Gouvernement devait s'appliquer au chiffre d'affaires des entreprises ayant bénéficié des allocations les plus importantes, soit au moins 60 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, concerner quelque 400 entreprises et rapporter 200 millions d'euros. Comment le Gouvernement compte-t-il financer cette réserve depuis le vote de la commission des finances ?

**M. Stéphane Demilly.** J'ai noté avec intérêt, madame la ministre, qu'avec 27,7 milliards d'euros au total, le budget de votre ministère progressait de 2,1 % par rapport à 2011. C'est le signe que le développement durable, au sens large, est une priorité constante de l'action publique avec en ligne de mire les objectifs du Grenelle de l'environnement. J'évoquerai trois points spécifiques.

En premier lieu, dans le domaine de la politique de l'eau, j'ai relevé avec satisfaction que les agences de l'eau consacreront, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros pour améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Je voudrais m'attarder quelques instants sur la question des installations d'assainissement non collectif. Je suis déjà intervenu à plusieurs reprises sur le sujet, ici même, ou par le biais de questions au Gouvernement, car il s'agit d'une problématique particulièrement sensible en milieu rural. En effet, la mise aux normes d'un système d'assainissement individuel peut atteindre plusieurs milliers d'euros et bien des particuliers n'ont pas les moyens de la financer. Nombreux sont ceux qui sont en train de découvrir l'ampleur de la facture au vu du diagnostic réalisé dans le cadre des fameux services publics d'assainissement non collectif (SPANC). Quelles mesures le ministère a-t-il prévues dans ce projet de budget pour aider les Français habitant en zone rurale à faire face à ces obligations ?

Ma deuxième question portera sur l'efficacité énergétique, l'un des grands enjeux du Grenelle de l'environnement et l'une des priorités de ce projet de budget, avec l'objectif de tendre vers une réduction de 38 % des consommations énergétiques dans l'habitat. Dans ce cadre, chacun identifie assez bien les aides

dont peuvent bénéficier les particuliers. Je voudrais, pour ma part, cibler mon propos sur les collectivités locales confrontées à l'immense chantier de la performance énergétique des bâtiments publics dont elles ont la charge. Des économies d'énergie considérables peuvent effectivement être réalisées dans toutes les mairies, les salles des fêtes et autres salles des sports, mais les travaux à réaliser sont souvent très coûteux. C'est une vraie difficulté pour les petites communes notamment, qui ont peu de ressources et sont confrontées à la double contraction des subventions publiques, quelles qu'elles soient, et des crédits bancaires aux collectivités, lesquels se réduisent comme peau de chagrin. Quels sont les moyens prévus dans ce projet de budget pour aider les collectivités à faire face au défi de la rénovation thermique des bâtiments publics ?

Mes dernières questions seront relatives au transport fluvial, identifié dans ce projet de budget comme l'un des axes de la politique de mobilité durable – je pense notamment au futur canal Seine-Nord Europe, pour lequel le Président de la République a lancé officiellement la procédure de dialogue compétitif, le 5 avril dernier à Nesle, dans le très beau département de la Somme. Quel est le calendrier de ce projet majeur pour la France et pour le Nord de l'Europe ? Quels sont les moyens prévus au budget de 2012 pour parvenir à sa réalisation ? Enfin, qu'est-il prévu pour la rénovation et la mise à niveau du réseau fluvial secondaire, dont le bon fonctionnement et la performance sont indispensables à la réussite du canal Seine-Nord Europe ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis pour les affaires maritimes.** S'agissant du pavillon français, madame la ministre, vous avez demandé à juste titre un audit sur le pavillon au long cours, le registre international français. Cet audit est engagé et je ne me hasarderai pas à anticiper ses conclusions.

J'en viens à un sujet stratégique, celui de la sécurité maritime en Manche. Chaque année, 250 000 navires transitent entre Ouessant et le Cap Gris-Nez, et même si le trafic par voie maritime connaît des aléas ; il représente 90 % des échanges mondiaux et enregistre une croissance de 5 à 7 % par an. La France et l'Angleterre assurent la surveillance du trafic par des remorqueurs de haute mer, mais nos amis Anglais ont décidé unilatéralement, depuis le début du mois de septembre, de supprimer les remorqueurs pré-positionnés sur les côtes anglaises de la Cornouaille jusqu'au Cap Gris-Nez côté anglais. Ne serait-il pas possible de convoquer un conseil des ministres spécifique aux transports maritimes dans la zone France-Angleterre-Belgique-Pays-Bas-Allemagne ? Sans doute les pouvoirs publics anglais n'ont-ils pas mesuré que, si un pétrolier faisait naufrage, 200 000 tonnes de pétrole se répandraient sur les côtes anglaises, ce qui ferait malheureusement du bruit, non seulement en Angleterre, mais aussi en France, en Belgique, en Hollande et en Allemagne.

Par ailleurs, l'enseignement maritime de la France est désormais ouvert aux concours d'ingénieurs sur quatre sites du monde entier dans le cadre du processus LMD. Pour mener à bien un projet de construction, Le Havre a besoin

de 2,5 millions d'euros en 2012, sachant que le secteur privé participera également au financement. Un dossier vous a été transmis pour justifier cette demande. Quel est votre sentiment ?

**M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis pour les politiques de développement durable.** Je suis heureux d'avoir été une nouvelle fois désigné par notre commission pour occuper la fonction de rapporteur pour avis des deux programmes 217 – « *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables* » – et 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* ».

Je remercie pour leur disponibilité et la qualité de leurs informations tous les fonctionnaires du ministère que j'ai eu le plaisir d'auditionner, notamment les responsables des deux programmes, M. Jean-François Monteils, secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et M. Jean-Marc Michel, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, ainsi que Mme Dominique Dron, commissaire générale au développement durable et déléguée interministérielle au développement durable, et M. Jean-Claude Ruyschaert, directeur de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

J'émettrai toutefois une protestation, quasi traditionnelle, concernant la méthode : les documents budgétaires, sous leur forme papier, ne nous ont été communiqués que fort tardivement, vendredi dernier. Cela ne permet pas un examen sérieux et détaillé du budget, d'autant plus que les auditions budgétaires que nous organisons ont eu lieu bien en amont.

Je souhaite, madame la ministre, vous interroger sur le programme 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – qui, malgré son dispositif central dans l'application du Grenelle, se trouve amputé une nouvelle fois de 561 équivalents temps plein. Je poserai d'abord deux problèmes d'évaluation et de projection budgétaires.

Le premier concerne l'action 01 « *Urbanisme, aménagement et sites-planification* », et plus particulièrement les crédits de fonctionnement courant demandés au titre du contentieux. Le bleu budgétaire précise que « *les contentieux européens ne sont pas budgétisés en raison de leur caractère interministériel et de leur montant disproportionné au regard de la taille du programme* ». Compte tenu de la lourdeur des condamnations potentielles et de leur implication budgétaire, pouvez-vous nous donner la liste des contentieux européens pendants, et donc provisionnés pour 2012, pour lesquels la probabilité de condamnation de l'État est supérieure à 50 % ? Ne serait-il pas pertinent d'essayer de mettre en place, avec la Chancellerie, une prévision triennale de ce type de contentieux, compte tenu, par exemple, de l'échéance prévue par la directive-cadre sur l'eau pour 2015, concernant le bon état des différents milieux, dont il n'est pas certain que nous serons en mesure de l'atteindre ?



Le second problème concerne un opérateur, l'Agence des aires marines protégées : cet établissement public va devoir faire face, en 2012, à une véritable multiplication de ses missions, puisqu'il va devoir gérer simultanément la création de cinq parcs naturels marins – Mayotte, Trois estuaires, Pertuis Charentais, Golfe du Lion, Glorieuses –, la désignation et la préparation de la gestion des sites Natura 2000 en mer, ainsi que la mise en œuvre de la directive « *Stratégie pour le milieu marin* ». Le rapport de notre collègue Geneviève Gaillard sur la biodiversité a montré le caractère stratégique d'une action vigoureuse en matière de reconquête de la biodiversité marine. Dans ces conditions, les moyens supplémentaires octroyés à l'Agence – treize créations d'ETP, augmentation du budget de 11,53 % en autorisations de programme et en crédits de paiement – seront-ils suffisants ? Là encore, ne serait-il pas judicieux d'établir une programmation budgétaire triennale des moyens accordés à l'Agence des aires marines protégées, en phase avec l'objectif de création de dix parcs naturels marins et de protection forte de 10 % des eaux territoriales ?

Enfin, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de mobiliser au moins une partie des crédits de l'action 07 « *Gestion des milieux et biodiversité* » sur la lutte contre l'orpaillage en Guyane ? J'ai été alerté, au cours des auditions que j'ai conduites, sur une réelle aggravation du problème, qui porte atteinte à des milieux essentiels pour la protection de la biodiversité et des populations locales. Une réflexion interministérielle étant en cours sur ce sujet, quelles sont les mesures envisagées et quelle serait leur traduction budgétaire en 2012 ?

S'agissant des personnels de la mission n° 113, la suppression désormais définitive de l'ingénierie publique concurrentielle a conduit à la suppression de 3 300 ETP au total, dont 150 inscrits au titre du projet de loi de finances pour 2012. Pourriez-vous détailler les mesures prises pour la reconversion des personnels concernés, dont les compétences peuvent sans nul doute être mises à profit pour remplir les objectifs du Grenelle, puisqu'elles concernent notamment les domaines de l'assainissement et de l'aménagement des espaces publics ? Quelles actions spécifiques comptez-vous prendre dans cette optique pour les dessinateurs ?

En ce qui concerne la formation initiale, le « verdissement » des formations dispensées par certains établissements d'enseignement dont le ministère a la tutelle, comme l'École nationale des ponts et chaussées et l'École nationale des travaux publics de l'État, est en cours, même si les changements restent, pour l'instant, limités dans ce domaine.

Il semble que la réflexion autour des métiers « verts » doive passer par une réflexion globale sur l'ensemble des établissements d'enseignement publics entrant dans le champ du développement durable, dont certains sont sous tutelle d'autres ministères comme l'École nationale du génie de l'eau et de l'environnement de Strasbourg. Pouvez-vous m'indiquer à quel stade en sont vos réflexions ?

J'en viens à l'examen du programme 217, dont l'importance pour la mise en œuvre des politiques publiques en matière de développement durable est centrale, car il concentre quasiment toute la masse salariale du ministère et les effectifs afférents. Force est de constater qu'il paie un lourd tribut à la contraction des finances publiques : moins 6,08 % pour les AE, moins 0,41 % pour les CP, et surtout 1 580 ETPT supprimés par rapport à 2011.

Je souhaite vous interroger sur l'action 06 « *Action européenne et internationale* » du programme 217. Pouvez-vous me confirmer que les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » y figurent bien ? Votre prédécesseur, Mme Chantal Jouanno, m'avait assuré à ce sujet que « *le budget correspondant à son action est inscrit au titre du programme 217* ». Qu'en est-il, de plus, des crédits relatifs au nouvel ambassadeur chargé des négociations sur le climat ?

Pouvez-vous, par ailleurs, me confirmer que la France est bien candidate pour accueillir le siège de la plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) et, dans l'affirmative, quel serait le coût prévisionnel de cette installation et ses conséquences budgétaires ?

En ce qui concerne les personnels du ministère, les schémas d'emploi du ministère font apparaître une baisse régulière des effectifs, exprimés en équivalents temps plein. On relève une chute continue, de 1 400 ETP en 2009, de 1 294 en 2010, de 1 287 en 2011, et de 1 580 en 2012. Certaines organisations syndicales, que j'ai également pu auditionner, craignent du reste que le dernier chiffre soit, une fois encore, sous-évalué. Cette baisse, due notamment aux mesures de la nouvelle phase dans laquelle est entrée la RGPP, a lieu dans un contexte de fortes restructurations administratives, notamment au plan départemental, et contribue à désorienter et à démotiver les fonctionnaires concernés. Quelles sont les mesures prévues pour accompagner les personnels dans la conduite du changement tant en administration centrale qu'au niveau des services déconcentrés ? Quel bilan dressez-vous des cellules dites GUEPARH et des Centres de valorisation des ressources humaines (CEVRH) ?

Votre prédécesseur, que j'avais interrogé lors de l'examen du précédent projet de loi de finances, avait confirmé que « *s'agissant du ministère, il y a eu en effet quatorze cas de suicide, sur un effectif total d'environ 70 000 agents* ». Pouvez-vous nous indiquer l'évolution de la situation en 2011, ainsi que les moyens budgétaires consacrés en 2012 au plan de prévention du risque suicidaire, moyens qui ne figurent pas dans le « bleu » budgétaire ?

**Mme la ministre.** Monsieur Paternotte, les financements pour traiter des points noirs sur le bruit autoroutier sont précisément dans les PDMI – programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI), et 30 millions d'euros sont inscrits à cet effet dans le budget de l'ADEME.

S'agissant de la RSE, monsieur Chanteguet, je précise que l'amendement adopté ne correspondait pas à la position du Gouvernement, et cela a été dit clairement. La commission avait émis un avis défavorable et le Gouvernement s'en était remis à la sagesse de l'Assemblée. Une telle disposition témoigne du combat d'arrière-garde que mènent certaines entreprises, mais pas toutes, puisque certaines ont, au contraire, utilisé la RSE pour faire du *reingeneering*. J'essaie de convaincre les derniers récalcitrants.

Des discussions sont en cours sur la mise en œuvre du dispositif concernant les quarante-quatre tonnes et le nombre d'essieux. L'amendement en question a été adopté malgré l'opposition du Gouvernement et il vient interférer avec des discussions rendues complexes par le croisement d'enjeux environnementaux et économiques.

Sur la fiscalité du patrimoine naturel, une mission de l'Inspection générale des finances (IGF) est en cours, et je souhaite intégrer les décisions qui seront prises à la suite de cette mission dans le prochain projet de loi de finances rectificative. Je dispose déjà de travaux sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement et certaines des propositions figurant dans le paquet de décisions annoncées par le Premier ministre cet été, lorsqu'il a fallu trouver 10 milliards d'euros, sont directement issues de ces travaux. J'ai ainsi proposé que le barème de la taxe sur les véhicules de société soit aligné sur le barème bonus-malus pour inciter à l'utilisation de petites voitures. C'est un moyen intelligent d'aller chercher de l'argent sur des subventions nuisibles à l'environnement, et j'ai d'autres idées en la matière...

Pour la réserve « nouveaux entrants », nous avons besoin de 223 millions d'euros. La quantité de nouveaux entrants avait été sous-évaluée, mais c'est plutôt une bonne nouvelle car cela signifie que des entreprises investissent et installent des capacités de production chez nous. La commission des finances a pointé les effets trop importants, pour certains industriels, de la solution qui été proposée par la partie finances-industrie – le sujet est financier : il ne s'agit pas d'une taxe carbone, car l'objet est de trouver 223 millions d'euros, pas de faire évoluer les comportements. Nous travaillons avec la commission des finances pour améliorer le dispositif, par exemple en instaurant un plafond.

Oui, monsieur Demilly, l'assainissement non collectif est un investissement considérable pour les particuliers. En 2012, 2 milliards d'euros provenant des agences de l'eau seront consacrés à l'assainissement et une proportion plus importante que par le passé de cette somme sera investie dans l'assainissement non collectif puisque les investissements sont déjà largement engagés en matière d'assainissement collectif. Dans le cadre du dixième programme des agences de l'eau, sur 2,5 milliards d'euros de travaux, 800 millions sur six ans devraient être réservés à l'assainissement non collectif. Le taux d'accompagnement augmentera donc fortement, ce qui est une bonne nouvelle.

S'agissant de la performance énergétique, j'attends le résultat de la concertation menée par Philippe Pelletier, dans le cadre du Plan Bâtiment Grenelle, sur les bâtiments de type tertiaire. À ce stade, il n'est pas prévu d'aides particulières pour les communes. Des réflexions sont en cours et j'attends les propositions du rapport Pelletier, mais c'est une question difficile à résoudre, sauf à développer l'outil du tiers investisseur que je trouve extrêmement intéressant et qui permettrait un taux de retour sur le long terme. En revanche, un gros effort sera fait du côté de l'ingénierie, des directions départementales des territoires, à travers l'assistance technique de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT) pour conduire ces chantiers. Des instructions sont en effet données pour que les services de l'État puissent accompagner les projets des communes, des petites notamment.

Concernant la mobilité durable et le canal Seine-Nord Europe, la remise des offres doit intervenir le 24 octobre. Les investissements représentent 4,3 milliards, dont 2,2 milliards d'euros sont répartis entre l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et les ports maritimes. Thierry Mariani vous en dira plus sur le canal Seine-Nord Europe, mais sachez qu'ils sont accompagnés d'autres investissements sur le réseau secondaire. VNF va se transformer en une nouvelle agence et est porteur de nouveaux crédits d'investissement. Il y a donc bien un réinvestissement à la fois sur du nouveau – le canal Seine-Nord Europe – et sur l'ancien, avec des mises au gabarit et des investissements dont certains sont issus du plan de relance – 20 millions d'euros ont déjà été débloqués pour anticiper les articulations entre le canal Seine-Nord Europe et les territoires qui le bordent.

Monsieur Besselat, la façon dont les choses se passent pour le pavillon français n'est pas vraiment enthousiasmante. J'attends le rapport du président du Conseil supérieur de la marine marchande pour prendre des décisions, mais Thierry Mariani pourra certainement, là aussi, vous en dire plus.

Sur la sécurité maritime en Manche, vous avez proposé de réunir un conseil des ministres des transports *ad hoc* pour le secteur Manche-mer du Nord. Je trouve l'idée intéressante. Vous avez évoqué le désengagement de nos amis Anglais qui n'ont en effet pas été très *fair play* dans la mesure où ils appliquent leur plan de restrictions à une politique commune de sécurité maritime. Les mauvaises langues disent même que c'est parce que les courants porteraient plutôt les marées noires vers nos côtes... Cela n'est pas agréable à entendre et je ne veux pas croire que cela soit vrai. Nous avons réorganisé le dispositif pour pallier au plus pressé, mais le problème demeure. Quoi qu'il en soit, je retiens l'idée d'un conseil des ministres *ad hoc* !

En ce qui concerne la formation des marins, le plan de financement est en cours de finalisation. L'État a déjà prévu 7 millions d'euros à cet effet et 3 millions d'euros ont été demandés sur le compte d'affectation spéciale du fait de la vente de terrains, ce qui fait 10 millions d'euros au total. Et en 2012, on attend

au moins 500 000 euros de participation des autres financeurs. L'État concède un effort financier considérable et tout le monde doit y mettre du sien.

Je reconnais, monsieur Plisson, que la version papier des documents budgétaires est arrivée tard. Je transmettrai votre protestation à mon collègue du budget, puisque c'est de lui que dépend l'impression.

Nous avons en effet de nombreux contentieux européens mais, contrairement aux contentieux nationaux, les procédures nous permettent d'agir très tard pour éviter les condamnations. Voyez ce que nous avons réussi à faire sur les grandes stations d'épuration pour lesquelles nous avons dix ans de retard ! Tout est suspendu et je pense que nous ne serons pas condamnés, alors que nous étions sûrs de l'être, parce que nous avons démontré que nous pouvions mener une action massive de rattrapage. Je me bats pour éviter que les contentieux n'aboutissent. Cela dit, un travail d'évaluation permanent est réalisé avec les services du Premier ministre, avec le secrétariat général des affaires européennes (SGAE), notamment pour évaluer les risques financiers liés aux contentieux européens.

S'agissant des aires marines protégées, je vous remercie de souligner l'effort financier important qui accompagne l'effort réalisé sur le plan de l'efficacité. Nous essayons en effet d'avoir le moins possible d'équivalents temps plein en administration centrale et le plus possible sur le terrain. Auparavant, nous avions trois équivalents temps plein en phase d'étude pour chaque parc ; puis nous sommes passés à huit au moment de la création du parc pour un objectif de vingt ETP. Nous essayons de réduire tout ce qui ressemble à une fonction support afin d'assumer les vingt équivalents temps plein en période de fonctionnement complet du parc et, pour le moment, cela fonctionne. Nous montons très fort en puissance sur les aires marines protégées et nous n'avons pas de déficit de personnels par rapport aux objectifs assignés. Toutefois, nous restons vigilants et je retiens l'idée d'une programmation triennale, car tout ce qui relève de la prévisibilité me semble utile.

La lutte contre l'orpaillage est essentiellement menée par des militaires, car elle peut être violente. Plus de 1 000 militaires et gendarmes y participent, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de synergie avec le parc amazonien de Guyane, donc avec des politiques menées à partir du ministère : six équivalents temps plein viennent en soutien des militaires et le parc lui-même consacre une partie de son budget à la lutte contre l'orpaillage.

Une offre de formation en six thèmes, suivant un calendrier, est faite pour accompagner tous ceux qui travaillaient sur l'ingénierie publique concurrentielle et qui ont perdu cette activité du fait du recentrage des missions sur le Grenelle. Je ne reviendrai pas sur les raisons de cette renonciation, mais je crois qu'elles sont bonnes et justes.

J'en arrive au « verdissement » du cursus des écoles. Alors que les écoles étaient plus ou moins mobilisées sur les enjeux de développement durable, le processus est maintenant bien avancé : il ne se discute plus un contrat d'objectifs sans qu'on évalue et approfondisse le processus de verdissement.

Les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » figurent bien au programme 217, mais sur l'action 1 – administration centrale – et non sur l'action 6 – action européenne et internationale –, ce qui explique que vous ne les ayez pas trouvés.

Oui, la France est candidate pour accueillir le secrétariat de la plateforme « biodiversité » (IPBES). Si nous gagnons, celle-ci sera financée sur le budget du ministère de la recherche.

S'agissant des cellules GUEPARH, je vous précise que les conseillers sont au nombre de 30 sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit de développer une gestion prévisionnelle des emplois, avec un outil territorialisé, de valoriser les ressources humaines et de faire en sorte que le Grenelle soit une opportunité pour tous, y compris pour les personnels. Il semble que cela fonctionne de mieux en mieux.

Le ministère a recensé 16 suicides dans ses services en 2009, autant en 2010 et 12 depuis le début de l'année. Un plan de prévention des gestes suicidaires a été mis en œuvre en 2009. Le ministère communique largement en interne sur les dispositifs sur lesquels il est possible de s'appuyer. Enfin, un pôle médico-social a été installé. Mais il s'agit d'une politique qui se mène au quotidien.

**M. le président Serge Grouard.** Je vais maintenant donner la parole à M. Thierry Mariani, puis à nos collègues qui n'ont pu encore s'exprimer. Et je propose au Gouvernement de compléter son propos ou d'apporter certaines réponses par écrit, en cas de besoin.

**Mme la ministre.** Je suis à votre disposition pour vous répondre par écrit. Mes conseillers resteront présents après mon départ.

*Mme la ministre est remplacée par M. le ministre chargé des transports.*

**M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.** Le budget des transports pour 2012 dépasse les 7,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 1,5 % en crédits de paiement par rapport à 2011. Il comprend les deux programmes « *Transport* » du budget général – infrastructures et services de transport, et « *Sécurité et affaires maritimes* » – ainsi que le budget de l'aviation civile, le budget prévisionnel de l'AFITF, et la contribution de l'État aux trains d'équilibre du territoire.

Conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, la priorité est donnée au rééquilibrage et à la complémentarité des modes de transport.

Premier outil pour développer le report modal, l'AFITF est dotée de 2,1 milliards grâce à un effort exceptionnel de l'État. Sa subvention est en effet abondée de 149 millions supplémentaires afin de lui permettre de faire face à ses engagements et d'initier de nouvelles opérations. Son budget sera ainsi quasi identique à celui de 2011.

Les deux tiers de ce budget seront consacrés au développement des infrastructures de demain, et d'abord à l'exceptionnel programme de développement des trains à grande vitesse en cours. Après la mise en service d'un premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône, inauguré début septembre à Belfort par le Président de la République, trois LGV seront en travaux en 2012 : la fin de la LGV Est européenne engagée en 2010, dont la mise en service est prévue pour 2016, et les lignes Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, dont les financements ont été réunis et les contrats signés en 2011 et qui seront mises en service à l'horizon 2016-2017. Sera également engagé en 2012 le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Nous continuerons également de financer, grâce aux moyens de l'AFITF, plus de 120 projets de transport collectif en site propre, auxquels l'État apportera son concours dans près de 80 agglomérations. Ces projets vont transformer la vie quotidienne de nos concitoyens et le fonctionnement de nos villes.

Nous avons tenu les engagements pris à la suite de l'appel à projets de 2009. Nous allons maintenant financer les opérations consécutives au deuxième appel à projets, lancé en 2010. Au total, plus de 130 projets représentant plus de 1 000 kilomètres de lignes sont ou seront engagés par les collectivités d'ici à la fin 2013, grâce à une contribution de l'État de 1,3 milliard d'euros. Nous sommes ainsi largement en avance sur les objectifs du Grenelle – 1 500 kilomètres de lignes supplémentaires en quinze ans.

Afin de favoriser le report modal, nous prévoyons d'affecter de nouveaux moyens aux voies d'eau. Un plan de rénovation du réseau des voies navigables de plus de 800 millions d'euros a été défini, et Voies navigables de France sera accompagné dans sa réalisation par des financements de l'AFITF.

Le budget de l'AFITF sera également consacré à la poursuite du financement des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer, dont la fréquentation se révèle déjà très satisfaisante. Enfin, plus de 700 millions d'euros seront consacrés – toujours *via* l'AFITF – à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités.

L'entretien des réseaux actuels constitue un autre engagement fort de l'État. Le bon fonctionnement de ces réseaux est en effet indispensable à la vitalité économique et sociale du pays comme à la sécurité des transports. Il importe aussi de préserver notre patrimoine d'infrastructures, dont la dégradation entraînerait une coûteuse remise en état. Enfin, la priorité doit être donnée à l'optimisation des

réseaux existants, avant l'engagement de nouvelles opérations. Les deux programmes du budget général y consacrent donc une part importante de leurs crédits. Les crédits consacrés à l'entretien routier augmentent de près de 50 millions d'euros par rapport au budget de 2011. Ce rattrapage était nécessaire pour remettre en état les chaussées dégradées, dont le linéaire a augmenté de manière significative lors des deux derniers hivers. Depuis deux ans, des moyens ont dû être redéployés vers des réparations d'urgence. La priorité sera donc redonnée à l'entretien préventif et aux réparations importantes des chaussées.

Nous poursuivrons par ailleurs le grand programme de sécurisation des tunnels, consacrant au total près de 680 millions d'euros à l'entretien, la rénovation et la sécurisation de nos routes en ce sens.

Ce budget contribuera aussi de manière importante à la rénovation du réseau ferroviaire. Dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et Réseau ferré de France (RFF), 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret, les trains régionaux de voyageurs et les trains nationaux classiques de voyageurs, dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Cette dotation contribuera à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructure et lui permettra de tenir l'objectif fixé par le contrat de performance – renouveler environ 4 000 kilomètres de voies sur la période. Celui-ci devrait être largement atteint, voire dépassé grâce au plan de relance 2009-2010 : alors que moins de 450 kilomètres de voies avaient été renouvelés en 2005, plus de 1 000 l'ont été en 2010. Cet objectif est maintenu pour 2011 et 2012.

Je ne reviendrai pas sur l'impact que ces travaux de rénovation peuvent avoir sur le fonctionnement des lignes : nous l'avons évoqué lors d'une précédente réunion.

Je n'oublie pas le secteur portuaire, pour lequel nous maintenons les crédits de 2011, avec près de 57 millions d'euros destinés à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des grands ports maritimes. L'État accompagne de la sorte la mise en œuvre de la réforme portuaire conduite depuis 2008, afin de réunir toutes les conditions pour rendre nos grands ports attractifs dans un contexte de forte concurrence internationale. Ce budget permettra également de préparer la transition entre l'actuel et le futur statut des ports d'outre-mer relevant de l'État, afin d'accroître leur compétitivité et de renforcer leur contribution au développement des territoires concernés.

Dans l'esprit du Grenelle de la mer, notre politique privilégiera également la prévention des risques littoraux et maritimes, par le maintien des moyens dédiés aux CROSS et à la mise en œuvre des mesures « *Erika III* » en matière de contrôle de la sécurité des navires. L'emploi maritime demeure aussi, comme je l'ai rappelé la semaine dernière au Sénat lors du débat sur la réforme portuaire, l'une de nos priorités. La mise en place de bacs professionnels dans nos lycées et la consolidation de la nouvelle École nationale supérieure maritime (ENSM) devraient conforter cet enjeu de premier plan. Dans le cadre de la sauvegarde de



notre patrimoine, nous transférerons enfin la gestion d'un certain nombre de phares au Conservatoire du littoral.

Dans le secteur aérien, le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » vise à faciliter la reprise du trafic dans un espace aérien plus sûr et accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisés. Il s'agit de permettre aux compagnies aériennes d'assurer des vols plus économiques et moins polluants. Il faut pour cela poursuivre la construction du Ciel unique européen, avec comme priorité la sécurité et la sûreté aériennes, mais aussi le respect de l'environnement et l'efficacité économique. Pour atteindre ces objectifs, le budget annexe sera doté de plus de 2 milliards d'euros, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2011.

Les crédits consacrés au développement, à la modernisation et à la pérennisation de notre politique des transports confirment notre volonté de soutenir ce secteur vital pour l'économie de notre pays et la vie quotidienne de nos concitoyens. Soyez assurés de notre détermination à poursuivre notre action en ce sens.

**M. Maxime Bono.** Ma première question concerne l'AFITF, dont le besoin de financement devrait atteindre 13,4 milliards d'euros d'ici à 2014, pour des moyens estimés au plus à 11,8 milliards. Si l'on en croit la presse, elle serait pourtant ponctionnée de 53 millions d'euros au titre de la contribution des opérateurs à l'effort de réduction des déficits. Qu'en est-il exactement ?

Par ailleurs, je ne retrouve pas trace dans les documents budgétaires du plan fret annoncé pour la fin 2009. Avec quels moyens est-il donc mis en œuvre ?

Ma troisième question s'adresse à Mme Kosciusko-Morizet et concerne les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Alors que le crédit d'impôt est déjà passé de 40 % à 30 %, on entend dire que les « niches » seraient à nouveau réduites pour 2012. On ne peut cependant parler de niches fiscales au profit de populations qui vivent – le plus souvent dans l'angoisse – aux abords de sites industriels. Au lieu de raboter l'effort de la solidarité nationale, il y aurait plutôt lieu de le renforcer.

Je terminerai sur la sécurité maritime. Il n'y a pas que la Manche et le Finistère, monsieur Besselat. *L'Abeille Languedoc* ayant quitté La Rochelle, le golfe de Gascogne se retrouve particulièrement démuné. Certes, il y a des priorités et le Gouvernement a été mis devant le fait accompli par son homologue britannique. Il reste qu'entre Brest et La Corogne, il n'y a plus de moyens de secours dans le golfe de Gascogne. En 2009, *l'Abeille Languedoc* était allée secourir un méthanier, le *Provalys*, alors que *l'Abeille Flandre* était mobilisée dans la région de Brest et que les Espagnols n'étaient pas en mesure d'intervenir. La solution actuelle ne peut donc pas perdurer. Il se dit qu'il en existerait une qui permettrait de mutualiser les moyens entre le centre d'essais des Landes de la

DGA, qui affrète un JIF Xplorer que l'on pourrait remplacer par un Argonaute afin d'assurer la sécurité dans le golfe de Gascogne. Qu'en est-il ?

**M. Jacques Le Nay.** Le programme des interventions territoriales de l'État (PITE) relève du ministère de l'intérieur mais il concerne un programme d'action hautement environnemental, portant aussi bien sur la filière bois dans le Morvan que sur le Marais poitevin, le plan chlordécone ou l'amélioration de la qualité de l'eau en Bretagne, lequel prend désormais en compte le problème des algues vertes. Le PITE a de vraies vertus, notamment la fongibilité des crédits. Je souhaite donc m'assurer qu'il sera maintenu.

D'autre part, les maires se voient de plus en plus imposer des règles strictes en matière de développement et d'urbanisme. Il semble que les antennes de téléphonie mobile échappent à leur compétence en matière d'autorisations. Le confirmez-vous ?

**M. Bertrand Pancher.** Travailler sur ce projet de budget a été quasiment une mission impossible. Je forme donc le vœu que nous soyons avertis dès à présent des chausse-trapes que nous ne manquerons pas d'y découvrir, comme ce fut le cas l'an dernier. Car, si nous, les députés de la commission, nous nous étions mobilisés il y a quelques jours sur la responsabilité sociale et environnementale (RSE), nous n'aurions pas abouti à ce psychodrame...

Ma première question concerne les investissements d'avenir. Un milliard d'euros sont consacrés à la ville durable ; des projets d'écoquartiers ont été lancés. Un second appel d'offres est en cours. Ces crédits seront-ils suffisants ? Puis-je suggérer de les augmenter de quelques dizaines de milliers d'euros afin de financer des campagnes de publicité dans les villes qui oublient de mentionner que leurs travaux sont réalisés grâce au Grenelle de l'environnement ?

En ce qui concerne la prévention des risques, nous n'accepterons plus aucune remise en cause des crédits d'impôt. Nous ne pouvons prendre le risque d'un nouvel AZF ; or les particuliers n'ont pas les moyens de s'engager dans des opérations de rénovation. Nous avons du mal à oublier les amendements déposés en séance de nuit l'an dernier...

Nous nous félicitons des initiatives prises avec le crédit d'impôt développement durable et l'éco-PTZ. Il y a un vrai rattrapage en matière de rénovation des bâtiments anciens, mais celui-ci reste en deçà des objectifs. Aussi aimerais-je connaître vos objectifs annuels de rénovation des bâtiments anciens pour 2012 et les années suivantes.

Enfin, monsieur le ministre, quand la taxe poids lourds sera-t-elle mise en œuvre ? Nous l'attendons avec impatience !

Deux sujets n'ont pas encore été évoqués : la formation continue, sachant que les tables rondes sont maintenant achevées, et la mobilisation de la biomasse, qui représente la moitié des objectifs du Grenelle en matière d'énergies

renouvelables. La première expérimentation – conduite dans le Massif central – ne s'étant pas révélée concluante, est-il envisageable d'en soutenir de nouvelles ?

**Mme Geneviève Gaillard.** Je ne suis pas convaincue que la biodiversité soit une priorité du Gouvernement. Quels sont le rôle et les moyens de la *task force* annoncée par Mme la ministre le 19 mai ?

Quels moyens d'accompagnement seront mis en place pour les trames verte et bleue au niveau territorial ? Le Comité national des trames verte et bleue est maintenant installé. De quels moyens disposeront les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour assurer leur mission d'animation ? Le ministère de l'agriculture s'investit-il dans cette démarche ? C'est important, car l'agriculture a un rôle à jouer dans la reconquête de la biodiversité.

Le Conseil économique, social et environnemental a rendu dernièrement un avis sur la biodiversité. Lesquelles des mesures évoquées vous paraissent-elles les plus urgentes, et allez-vous les mettre en œuvre ?

S'agissant de la recherche, faites-vous en sorte que la biologie moléculaire, qui a son importance mais qui ne permet pas de former des naturalistes et de progresser dans les inventaires, ne soit pas systématiquement privilégiée ?

Quand disposerons-nous du rapport Sainteny ? J'ai entendu dire que Mme la ministre avait quelque idée des mesures fiscales à bannir pour leur caractère défavorable à l'environnement et à la biodiversité. Pourrait-elle nous indiquer lesquelles ?

Enfin, le ministère s'intéresse-t-il à un moyen de transport d'avenir : le dirigeable ?

**Mme Catherine Quéré.** Je regrette que Mme la ministre soit passée si vite sur les agences de l'eau. Les problèmes relatifs à l'eau – irrigation, retenues de substitution, pollution des rivières, zones de captage – sont en effet immenses dans un certain nombre de nos territoires – dont le mien. Malgré cela, la trésorerie des agences de l'eau sera ponctionnée de 55 millions d'euros, alors même que les défis pour une gestion démocratique et durable de l'eau se multiplient. La France parviendra-t-elle dans ces conditions à respecter l'objectif de bon état des eaux d'ici à 2012 ?

**M. Olivier Dosne.** Le budget alloué à la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) a fortement diminué dans le projet de loi de finances pour 2011, conséquence directe de la réduction de 27 % des crédits de l'État affectés à l'action « *Entretien et exploitation du réseau routier national* ». Cette réduction est d'autant plus préoccupante que ces crédits contribuent également à assurer la viabilité hivernale de ce réseau – nous nous souvenons tous de l'hiver 2010. La mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la

circulation et à la prévention routière, dont je suis membre, a beaucoup travaillé sur la qualité des revêtements, indispensable à la sécurité et au bien-être de nos concitoyens.

En tant que maire et professionnel de santé, je suis également très sensible aux problèmes du bruit et du traitement des eaux pluviales. J'ajoute que ma circonscription est le siège du plus grand bouchon autoroutier journalier d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86, à Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne. Je me félicite que le budget des transports soit en augmentation. Mais quelles actions concrètes le Gouvernement envisage-t-il pour entretenir et rénover le réseau routier en Île-de-France, en particulier en ce qui concerne les murs anti-bruits brisés ou dégradés ? Les crédits prévus suffiront-ils à répondre à la demande de tous les élus ? À l'heure des économies budgétaires, peut-on espérer un transfert de crédits de l'État pour financer les travaux préventifs indispensables au réseau routier d'Île-de-France ?

**M. Frédéric Cuvillier.** Il est tout aussi difficile d'aborder la discussion en commission que d'avoir accès aux documents nécessaires pour la préparer. Voyez dans quelles conditions nous travaillons, interrogeant un ministre qui n'est plus là, et contraints de faire la synthèse dans des domaines particulièrement vastes !

Mme la ministre s'est réjouie que les objectifs de la RGPP soient atteints dans son ministère. Dans le même temps, elle a insisté sur la nécessité de la recherche. Je me bornerai à constater que les moyens alloués à cette dernière – notamment en matière d'énergies de substitution telles que les énergies marines – font défaut. Alors que les enjeux sont majeurs, que des pôles de compétitivité se sont constitués, nous ne voyons pas la traduction du soutien public de ces politiques, qu'il s'agisse de l'énergie hydrolienne, de l'énergie thermique des mers ou du dessalement de l'eau de mer.

J'espère par ailleurs que ce n'est pas par manque de moyens que l'on s'apprête à retenir un nouveau périmètre de parc naturel marin parmi les plus petits qui soient – je veux parler de la Somme et de la mer d'Opale. Nous verrons si la cohérence environnementale est au rendez-vous.

Monsieur le ministre, votre prédécesseur nous avait annoncé un plan ambitieux pour le ferroviaire, qui portait sur 7 milliards d'euros et incluait un volet ferroviaire portuaire, dont nous n'avons plus trace. Vous avez annoncé une somme de 57 millions d'euros pour les ports, ce qui permet au plus de financer 500 mètres de quais, au moment même où tous nos concurrents internationaux et européens prennent une avance considérable dans le domaine des transports maritimes. La conduite de la réforme portuaire et le désenclavement de l'ensemble de nos ports méritent davantage, surtout lorsqu'on martèle le slogan que la France est la deuxième puissance maritime mondiale !

**M. le président Serge Grouard.** Votre remarque est un peu injuste : nous auditionnons régulièrement les ministres, qui se prêtent volontiers à nos

demandes. Quant à consacrer davantage de temps à nos débats, j'y suis tout à fait favorable, pourvu que chacun s'applique à arriver à l'heure et veuille bien avoir la courtoisie d'écouter la réponse des ministres à ses propres questions.

**M. Michel Havard.** J'adresserai par écrit à Mme Kosciusko-Morizet les questions que je souhaitais lui poser.

En ce qui concerne les transports, je salue l'effort fait par le Gouvernement pour maintenir le niveau des crédits de l'AFITF, en attendant la taxe poids lourds.

La réforme portuaire a permis de rouvrir un certain nombre de ports au trafic. Vous ne serez pas surpris qu'en tant qu'élu lyonnais je m'intéresse plus particulièrement à celui de Marseille. Pour développer le transport fluvial sur le Rhône, il faut en effet que le verrou de Marseille saute. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ? Les perspectives d'augmentation du trafic sont-elles de nature à permettre ce développement du transport fluvial ?

Ma deuxième question porte sur les déclassements qui sont en projet pour des autoroutes urbaines – notamment au cœur de Lyon. Ils nécessitent en effet des alternatives et des voies de contournement. Je souhaitais attirer votre attention sur cette problématique, afin que nous puissions travailler à un schéma autoroutier de contournement des grandes agglomérations.

**M. Philippe Tourtelier.** Je regrette la réfaction des crédits de 600 millions d'euros évoquée par Jean-Paul Chanteguet, qui conduit à opposer à propos de l'amélioration du bâtiment les programmes qui s'échelonnent dans le temps et les rénovations lourdes, alors que les deux sont complémentaires.

Ma deuxième remarque concernera le financement des mesures des PPRT. Vous le savez, le projet de loi de finances ne prévoit pas que la part de l'État revienne à 40 %. Par conséquent, les particuliers auront à leur charge 40 % des travaux. Or c'est impossible. Le préfet leur imposera donc de faire réaliser des travaux, sous peine d'être tenus pour responsables en cas de problème. C'est un scandale ! De nombreux amendements visant à restaurer la part de l'État à 40 % vont être déposés. Le Gouvernement les soutiendra-t-il ?

J'apprécierais une réponse écrite de Mme la ministre sur le point suivant : pour un grand nombre de sites, il peut être plus avantageux de subventionner le changement de *process* que les risques diffus. Je pense par exemple au site de Jarrie, qui produit du chlore à Grenoble : l'État y a subventionné jusqu'à 40 % le changement de *process*, ce qui a permis d'annuler les risques alentour. La loi ne permet certes pas de systématiser le bilan risques-avantages, mais les services de l'État pourraient agir en ce sens dans certains secteurs.

Je suis également preneur d'une réponse écrite à ma dernière question. Une délégation d'entreprises d'énergie solaire bretonnes a été reçue en juillet par

le cabinet de la ministre, qui lui a proposé un moratoire fiscal et social. Depuis, nous sommes sans nouvelles. Serait-il possible d'obtenir un calendrier ?

**M. Jean-Marie Sermier.** Je salue le volontarisme dont ce budget fait preuve en matière de transport ferroviaire. Il permet un rééquilibrage entre les différents modes de transport, grâce à deux leviers : un concours de 2,5 milliards d'euros à RFF destiné à améliorer et à entretenir le réseau existant, et un budget de l'AFITF consacré aux deux tiers aux infrastructures de LGV, ce qui permettra la mise en chantier simultanée de trois lignes nouvelles.

Les études concernant le TGV de la branche sud – Rhin-Rhône – aboutiront-elles au cours de l'année 2012 ?

Ma deuxième question concerne un enjeu moins important en termes de développement économique, mais crucial en termes de sécurité, puisqu'il permettrait de sauver plusieurs vies chaque année : où en est le programme de suppression des passages à niveau ?

**M. Christophe Bouillon.** J'ai entendu avec intérêt Mme la ministre évoquer l'abondement de la ligne dédiée à la résorption des points noirs bruit. J'ai déposé récemment avec mon collègue Philippe Meunier un rapport d'information sur le bruit, qui préconise notamment un abondement significatif du fonds de résorption des points noirs. Il nous faut être plus dynamiques dans l'abondement de ce fonds : si nous continuons sur la même lancée, nous ne résorberons pas l'ensemble des points noirs avant cinquante ans !

Nous avons évoqué tout à l'heure la question de l'efficacité énergétique. Mme la ministre a salué le travail de Philippe Pelletier pour le plan Bâtiment Grenelle. Je regrette cependant qu'il n'existe pas d'aide pour les bâtiments communaux, qui représentent une surface significative.

Par ailleurs, il existe un nœud de complexité, celui des contrats de performance énergétique. Le rapport Ortega a fait un certain nombre de propositions pour rendre cette démarche plus simple et plus accessible, notamment aux petites collectivités. J'aimerais vous entendre sur ce point.

**M. Philippe Boënnec.** Permettez-moi d'évoquer à mon tour les énergies marines.

*Quid* de l'éolien offshore, des éoliennes flottantes, des recherches en cours sur l'énergie de la houle ?

Je pense également à l'énergie osmotique. Même si l'on en parle peu, c'est là que réside l'avenir de l'énergie.

J'aimerais également vous entendre sur les bateaux du futur, car plus ceux-ci seront performants, moins ils consommeront d'énergie.

Est-il prévu d'amplifier la politique des autoroutes de la mer, qui fonctionne plutôt bien ?

Quand le Conseil national de la mer et des littoraux sera-t-il mis en place ?

Élu d'une circonscription proche de l'estuaire de la Loire, j'appellerai enfin de mes vœux un plan d'aménagement de l'ensemble des estuaires, comportant bien sûr un volet développement durable, mais aussi un volet économique et social – je pense en particulier au développement de l'emploi.

**M. Philippe Duron.** Avec 2,5 milliards d'euros, les crédits de RFF restent stables par rapport à 2010. Or la feuille de route de l'établissement public est ambitieuse : il faut tout à la fois régénérer le réseau, construire des lignes nouvelles et porter une dette de 27 milliards d'euros, qui devrait croître encore avec la mise en chantier des quatre lignes de LGV et que certains experts estiment à environ 60 milliards d'euros à l'horizon 2025. Confirmez-vous ce chiffre ? Une telle dette est-elle supportable ? Alors qu'en Allemagne la dette ferroviaire ne peut excéder 50 % du chiffre d'affaires du système ferroviaire, la nôtre nous coûte près de 20 milliards par an. Au moment où Moody's met la France sous surveillance, ne vaudrait-il pas mieux stabiliser cette dette, voire engager sa réduction ?

**M. Daniel Paul.** Je partage les propos de M. Tourtelier sur les PPRT.

Un document publié récemment place les ports français dans la mauvaise partie du classement. On peut certes arguer que la réforme portuaire ne porte pas encore ses fruits, mais je crois plutôt qu'on a pris le problème à l'envers. On a oublié qu'un port est d'abord un lieu où l'on passe – ou fait passer de la marchandise – et que, derrière, il y a un *hinterland* qui doit être organisé, avec des infrastructures ferroviaires, fluviales, routières et maritimes. C'est précisément ce dont manquent nos ports. Or leurs concurrents – Anvers, Rotterdam, mais aussi Gênes, Barcelone ou Algésiras – ont trouvé des solutions bien plus rapides, alors qu'ils partaient de plus loin. Bref, nous avons un retard considérable à rattraper. Quelle est votre analyse ?

Quelle est d'autre part la politique du Gouvernement en matière de protection de nos navires qui passent au large de côtes réputées dangereuses, comme celles de la Somalie ? Je reçois des syndicats de marins. Certains d'entre eux souhaiteraient être armés, d'autres être accompagnés de façon permanente. Quelle est votre position ?

J'en viens aux infrastructures de transport. Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a fait l'objet de débats avant l'été – j'ai moi-même participé à plusieurs travaux de la commission des finances sur le sujet. Les rapporteurs ont mis en évidence une insuffisance des financements. D'autres financements ont-ils été envisagés depuis ? Que pensez-vous du débat qui a eu lieu entre le président de la SNCF et celui de RFF sur l'erreur qu'aurait constituée la séparation en deux entités il y a quelques années ?

Par ailleurs, la dette de RFF et de la SNCF va devenir insoutenable à court terme.

Enfin, les difficultés du fret ferroviaire vont exiger des mesures de sauvegarde. Il s'agit de mettre les voies ferrées sous protection, afin d'éviter les suppressions de voies – autrement dit, le retrait des rails – qu'on a pu observer dans le passé. On sait en effet que, dès lors que les rails ont été retirés, ils ne sont plus remis.

**M. le ministre.** Je confirme la réduction de 53 millions des crédits de l'AFITF, monsieur Bono. Dans le cadre du milliard d'euros d'économies, nous ramenons en effet le montant de la subvention exceptionnelle qui compense le retard de la redevance éco-taxe poids lourds de 149 à 96 millions d'euros. La hausse des redevances radar constatée à la fin de l'été aurait constitué un effet d'aubaine pour l'Agence, alors que nous avons calculé le montant total de ses dépenses au plus juste, compte tenu des engagements pris sur les grandes infrastructures, mais aussi sur les contrats de plan État-régions (CPER) et les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Nous neutralisons donc 45 millions de recettes supplémentaires pour contenir la capacité d'engagement de l'AFITF.

S'agissant de la sécurité maritime en Manche, le problème vient des Britanniques. Leur ministre des transports vient de changer. Je vais donc renouveler la démarche, mais je ne suis guère optimiste. Le Gouvernement français a tiré immédiatement les conséquences de la décision des Britanniques en affectant l'*Abeille Languedoc* à la surveillance du détroit de la Manche, mais c'est une solution à court terme. La sécurité maritime est un enjeu européen : aucun État ne devrait pouvoir s'en désintéresser. J'ai saisi la Commission européenne et suis favorable à la tenue d'un Conseil des ministres des transports sur ce sujet début 2012.

Le plan fret est financé à la fois sur les lignes budgétaires « *Autoroutes ferroviaires* » et « *Transports combinés* » et par l'AFITF. Nous venons par exemple d'achever l'enquête sur le contournement nord de Lyon, et nous lancerons celle sur le contournement de Serqueux-Gisors l'an prochain.

Le financement des PPRT pose deux questions. La première est celle du cofinancement par l'État, les industriels et les collectivités locales des mesures foncières, ou des investissements de réduction des risques lorsqu'ils sont moins onéreux. Nathalie Kosciusko-Morizet vous proposera dans les semaines qui viennent un amendement instaurant, après une concertation conduite par le préfet, un financement réparti forfaitairement par tiers entre l'État, les industriels et les collectivités si les acteurs n'ont pas débouché eux-mêmes sur une convention. La seconde question est celle de l'aide au renforcement du bâti imposé aux riverains. À ce jour, la seule intervention encadrée par la loi est celle d'un crédit d'impôt, dont le taux s'élève actuellement à 30 % – avec un plafond sans doute un peu bas dans certains cas. Il est difficile de relever ce taux, même si je conviens que le



crédit d'impôt concerne surtout des ménages peu aisés et que l'impact financier est limité.

Toujours en ce qui concerne les PPRT et le crédit d'impôt pour les riverains, le ministère plaide pour la stabilité de l'aide aux riverains. Des amendements ont été déposés par certains parlementaires. Nous en discuterons, sachant que les collectivités et les industriels classés Seveso doivent aussi participer au débat et au financement.

S'agissant des antennes de téléphonie mobile, le débat est en cours. Le Conseil d'État pourrait en effet juger que seul le ministre de l'industrie a le pouvoir de s'opposer au montage ou au démontage d'une antenne. Le Gouvernement lance par ailleurs des travaux pour améliorer nos connaissances en la matière. Il s'agit notamment de voir s'il est possible de réduire les émissions sans détériorer les communications.

Les crédits des PITE diminuent en effet sur certains des sujets traités, où les besoins sont désormais moindres, mais des investissements importants sont consentis sur d'autres – je pense aux algues vertes, avec un plan de 140 millions d'euros financé à 50 % par l'État et par les collectivités locales.

J'en viens à la « ville durable ». Le programme Écocités est adossé aux crédits du grand emprunt : un milliard d'euros de crédits lui sont réservés, dont 200 millions pour les transports en commun en site propre et 800 millions à répartir entre 13 écocités. Je soutiens votre proposition de mieux identifier les sources de financement : nous montrerons ainsi que le Grenelle avance ! Un deuxième appel d'offres est en cours pour sélectionner de nouvelles écocités. Les clubs d'écoquartiers rassemblent aujourd'hui plus de 400 collectivités.

L'objectif de rénovation des bâtiments anciens est de 400 000 par an pour le logement social, et de 150 000 rénovations lourdes pour le logement privé. Pour les éco-PTZ, nous privilégions l'efficacité de la dépense publique, d'où une réforme du dispositif.

Si le dirigeable est admis dans les procédures de l'aviation civile sans discrimination, madame Gaillard, il se développe seulement sur le transport de niches, en raison de problèmes tenant à la sécurité et à la sensibilité aux conditions météo, mais aussi de son coût. Pour être honnête, je ne pense pas qu'il fasse aujourd'hui l'objet de réflexions dans mon ministère.

Nathalie Kosciusko-Morizet vous répondra en détail sur la biodiversité et les trames verte et bleue. Je note que 15 millions d'euros sont inscrits au programme 113 pour la mise en œuvre de la stratégie nationale sur la biodiversité (SNB). Deux appels à projets feront l'objet d'une décision d'attribution dans les prochaines semaines ; trois sont en cours de lancement. Le ministère de l'agriculture participe activement à la démarche.

J'informe Mme Quéré, qui déplore la diminution des crédits des agences de l'eau, que nous proposons un prélèvement de 55 millions sur le fonds de roulement Écophyto de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), qui augmente depuis 2009 et dont le montant devrait dépasser les 70 millions d'euros fin 2012. Nous ne cherchons pas à réduire les capacités d'action du programme Écophyto, mais à maîtriser les dépenses des agences. En contrepartie du prélèvement, les agences devront donc contribuer plus que prévu à ce programme sur la période 2013-2018. Cette réduction de leurs dépenses est intégrée au milliard d'économies.

Il est un peu tôt pour tirer un bilan de la réforme portuaire. Non seulement elle ne s'applique que depuis quelques mois, mais nous ne l'avons jamais présentée comme une panacée : c'est un instrument pour le développement des ports. Je rappelle que 150 millions d'euros sont affectés aux ports, auxquels s'ajoute une enveloppe de 174 millions dans le cadre du plan de relance portuaire. J'ai participé la semaine dernière au Sénat au débat sur la réforme portuaire ; je note que le rapport de Charles Revet a été adopté à l'unanimité des groupes. J'ai rencontré hier la Fédération nationale des travailleurs portuaires (FNTP) CGT, dont le discours est loin d'être absurde. Nous avons fait les réformes de structure. Il faut maintenant donner la priorité à l'aménagement de l'*hinterland* et à l'intermodalité.

La desserte ferroviaire du port de Marseille sera ainsi améliorée à partir de 2012, monsieur Havard. Le Serqueux-Gisors sera remis en service au Havre – là aussi, les travaux démarreront en 2012. Je rencontrerai prochainement le préfet des Bouches-du-Rhône pour évoquer le développement territorial du port de Marseille, dont une partie des terres sont protégées. Il s'agit de concilier le développement économique du port et les protections environnementales. Je rappelle enfin que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont été créés à La Rochelle, au Havre et à Dunkerque, et que les ports ont la propriété de leur réseau ferroviaire – sur lequel ils investissent.

S'agissant de la dette de RFF, je n'ai jamais entendu le chiffre de 60 milliards d'euros, même dans les prévisions les plus pessimistes. Il reste qu'elle dépasse aujourd'hui les 30 milliards et devrait augmenter – légèrement – dans les deux ou trois prochaines années. J'ai ouvert ce matin la deuxième journée des Assises du ferroviaire : nous sommes tous conscients qu'il faut trouver une solution. Le contexte actuel suffit cependant à nous interdire d'envisager un système identique à celui de nos voisins Allemands. En revanche, les crédits sont suffisants pour financer l'effort d'amélioration du réseau ferroviaire, puisque nous passons de 500 kilomètres rénovés par an à plus de 1 000 sur les trois prochaines années.

Jean-Marie Sermier m'a interrogé sur le plan de sécurisation des passages à niveau. Je redis que 95 % des accidents sont dus à l'inattention ou au non-respect de la signalisation. Tout donne d'ailleurs à penser que c'est ce qui s'est produit dans l'accident de Saint-Médard-en-Jalles. Dix-sept des vingt mesures du

plan présenté en 2008 à la suite de l'accident d'Allinges sont entièrement mises en œuvre à ce jour. L'État dresse actuellement avec RFF un bilan de ce plan : les crédits de l'État consacrés à ces opérations sont passés de 6,6 à 31 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2006-2010 ; 650 passages à niveau ont été supprimés, tous réseaux confondus, et la sécurisation de 120 autres doit être améliorée. Sans vouloir polémiquer, je note que la signalisation à Saint-Médard-en-Jalles avait été refaite, mais je ne suis pas sûr que les travaux prévus par certaines collectivités aient été réalisés.

L'abondement du fonds de résorption des points noirs du bruit, créé par le Grenelle, sera poursuivi sur la même lancée en 2012, et sans doute en 2013. Un effort sera demandé aux autoroutes concédées. L'État prendra sa part sur les routes nationales *via* le budget des transports et celui de l'AFITF. Il est difficile de faire mieux, mais du moins cet effort est-il mené dans la durée.

Le bateau du futur est une priorité du grand emprunt.

Quant aux autoroutes de la mer, leur succès dépasse les prévisions. Après Nantes-Gijón, nous entamons les démarches pour en ouvrir une deuxième sur cette façade maritime.

La taxe poids lourds entrera en application mi-2013.

45 millions d'euros ont été redéployés cette année en faveur de l'entretien routier, et 45 millions seront consolidés en 2012, soit un effort supplémentaire de 90 millions sur deux ans.

**M. le président Serge Grouard.** Je vous remercie pour la précision de vos réponses.



## II.— EXAMEN DES CRÉDITS

La commission a examiné pour avis, au cours de sa réunion du 26 octobre 2011, sur les rapports pour avis de MM. Martial Saddier, Jean-Claude Fruteau et Jean-Yves Besselat, les crédits de la **mission** « *Écologie, développement et aménagement durables* » relatifs aux transports.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis.** Je serai d'autant plus bref que les crédits des affaires maritimes, dont je suis chargé de l'examen, ont fait l'objet d'un long débat lors de l'audition des ministres la semaine dernière. Je voudrais simplement signifier que j'émetts un avis positif sur ce projet de budget, et ce pour trois raisons.

D'abord, les crédits d'investissement consécutifs à la réforme portuaire sont bien présents, notamment ceux promis à travers les contrats de projet État-région.

Ensuite, je constate qu'un effort supplémentaire est consenti en faveur de la sécurité maritime, non seulement pour poursuivre la modernisation des CROSS, mais aussi pour assurer la protection de la navigation en Manche et en mer du Nord.

Enfin, un accord a été trouvé sur le financement du site havrais de l'École nationale supérieure de la marine marchande, nouvel établissement ayant vocation à former des ingénieurs, qui sera aussi installé dans d'autres villes dont Marseille.

Ces constatations me conduisent à délivrer un avis favorable aux crédits des affaires maritimes.

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis.** Nous examinons les crédits des transports aériens, retracés dans le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* », qui contient, depuis 2009 et la suppression du programme « *Transports aériens* », l'ensemble des crédits de ces transports.

Les dotations demandées pour 2012, qui s'inscrivent dans le cadre de la programmation triennale 2011-2013, s'élèvent à 2 217 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 2 205 millions d'euros en crédits de paiement, soit 4 millions de plus que les crédits de 2011. Cet accroissement est lui-même dû au transfert de 40 équivalents temps plein travaillé depuis le budget général vers le budget annexe, afin d'assurer, outre-mer, le regroupement des moyens du service national d'ingénierie aéroportuaire.

En 2012, il est prévu de supprimer 149 emplois, cette réduction des effectifs devant dégager des marges de financement en vue de la mise en œuvre des programmes stratégiques du « Ciel unique » européen, la constitution du bloc d'espace fonctionnel Europe Centrale, le FABEC, qui constitue le volet organisationnel de l'intégration européenne des services de navigation aérienne et

la création de l'entreprise commune, SESAR, qui vise, elle, à développer un nouveau système de navigation aérienne, permettant d'assurer la fluidité du trafic aérien à l'horizon 2020.

Le budget annexe est alimenté par le produit de nombreuses redevances, les redevances de navigation aérienne en métropole, la redevance océanique créée en 2010 pour l'Outre-mer et les redevances de surveillance et de certification. Il est également alimenté par une certaine quotité de la taxe de l'aviation civile, fixée par la loi de finances pour 2012 à 80,91 % de l'ensemble, le reste allant donc au budget général. Il est malheureusement financé enfin par un recours croissant à l'emprunt.

Cette situation d'endettement, dénoncée depuis plusieurs années, notamment par le Cour des Comptes, n'est pas saine, quand on observe qu'une partie de l'emprunt est consacrée aujourd'hui à des dépenses de fonctionnement.

Le budget annexe correspond à quatre programmes : les programme 613 « *Soutien aux prestations de l'aviation civile* », qui constitue le programme support de ce budget. La DGAC a lancé, en 2007, un plan de modernisation des fonctions support, mais il apparaît que le rétablissement financier du budget annexe ne peut passer que par son désendettement.

Le programme 612 « *Navigation aérienne* » ensuite retrace les activités de la Direction des services de la navigation aérienne ; c'est lui qui prévoit le financement des programmes d'investissement réalisés dans le cadre de l'intégration communautaire des activités de navigation aérienne.

Le programme 614 « *Transports aériens, surveillance et certification* » regroupe diverses activités, touchant notamment au développement durable, à la sûreté et au financement du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile.

Enfin le programme 611 « *Formation aéronautique* » finance la subvention pour charges de service public de l'ENAC, l'Ecole nationale de l'aviation civile, qui a récemment fusionné avec le SEFA, le Service d'exploitation de la formation aéronautique.

Tous ces financements sont intéressants et utiles, mais nous buttons vraiment sur la question de l'endettement du budget annexe. D'autant qu'il existe trois vrais sujets de préoccupation : la fragilité de la reprise du trafic, la concurrence des compagnies du Golfe, les incertitudes enfin de la politique du développement durable.

On a assisté à une véritable reprise du trafic aérien en 2010, puis dans les premiers mois de 2011, après une crise très sensible, qui s'était traduite par une diminution, en 2009, de 15 % du trafic mondial frappant prioritairement les activités cargo. La hausse s'est poursuivie à hauteur de + 6 %, pour 2011, en dépit

de ces événements à impact négatif pour le trafic aérien, qu'auront constitué le tsunami au Japon en mars et les révoltes dans les pays arabes depuis le printemps.

En 2012, les incertitudes paraissent pourtant beaucoup plus fortes. Depuis le mois de juin, on observe, en effet, une baisse pour le fret qui est, en général, un signe avant-coureur de crise. La compagnie *Air France-KLM* a certes connu, de la même façon, une forme de « rebond », notamment au premier semestre 2011, mais elle n'a, en réalité, récupéré que 50 % des pertes qu'elle avait enregistrées, les années précédentes. Son résultat d'exploitation reste au niveau de l'équilibre, ce qui demeure insuffisant pour préparer véritablement l'avenir. L'environnement économique lui-même n'est d'ailleurs pas favorable aux compagnies européennes, avec la crise financière du mois de juillet et la croissance du prix des carburants.

Le redémarrage est donc très fragile et une croissance tout à fait incertaine dans l'avenir, ce qu'ont confirmé récemment les prévisions de l'IATA pour les compagnies européennes.

Deuxième sujet de préoccupation, la concurrence que font aux compagnies traditionnelles, les « compagnies du Golfe », Emirates, Etihad, Qatar Airways. Ces compagnies ont connu une progression de leur trafic de 50 % en 3 ans. Témoinnant d'un vrai dynamisme, disposant de positions géographiques favorables, les compagnies du Golfe ne disposent pas de réel marché intérieur. Mais elles savent prendre des parts de marché aux Européens, à *Air France* en particulier, en Asie, en constituant des *hubs* permettant de contourner, pour les vols long-courrier, les grands aéroports d'Europe. Cette concurrence est, d'une certaine façon, déloyale car les compagnies du Golfe bénéficient d'avantages comparatifs importants par rapport à nos compagnies, en termes fiscaux, sociaux ou de coûts d'accès aux aéroports. Que faire dès lors ? Les contre-offensives constituent autant de gageures et il semble que la conclusion d'alliances avec des compagnies asiatiques et africaines soit la voie la plus prometteuse.

Il nous faut en tous cas trouver des réponses rapides à ce phénomène de captation des flux de correspondance, qui est grave pour nos compagnies et nos aéroports.

Un dernier point de préoccupation concerne les questions environnementales, celles qu'a prioritairement en charge notre commission. Je pense particulièrement aux dotations de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, inscrites désormais au programme 217 lequel relève du ministère de l'écologie, de développement durable, des transports et du logement lui-même. Les crédits de personnel et de fonctionnement de l'Autorité n'évoluent pas, malgré les demandes exprimées notamment dans la discussion budgétaire pour 2011 et alors que l'ACNUSA dispose aujourd'hui de nouvelles compétences importantes en matière de pollution atmosphérique. Cette situation ne paraît pas conforme aux engagements essentiels que nous avons pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il faut d'ailleurs s'interroger aussi sur l'état de la coopération entre Européens qui est depuis longtemps essentielle à un succès

véritable de la politique de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, notamment pour la question des vols de nuit.

Pour cet ensemble de raisons et, malgré quelques éléments d'appréciation positifs, je propose à la Commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits du budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » pour 2012.

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis.** Au sein de la mission budgétaire « *Écologie, développement et aménagement durables* », les crédits dévolus aux transports terrestres sont répartis dans deux programmes principaux relatifs, respectivement, aux infrastructures de transport et à la sécurité routière.

S'agissant du programme 203 « *Infrastructures et services de transports* » (IST), les crédits demandés au titre de 2012 se stabilisent à environ 4,3 milliards d'euros, 85,5 % de ce montant, soit 3,6 milliards, étant consacrés aux infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, 7,7 % - 330 millions - à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national et 3,16 %, soit environ 135 millions, aux infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires.

En ce qui concerne le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* », la dotation globale s'établit à 56,2 millions d'euros, répartis à parts équivalentes entre le budget de communication et de pilotage interministériel de la politique de sécurité routière et les différents programmes d'éducation routière.

Comme les précédents budgets « *Transports* » de la législature, celui-ci s'inscrit dans la continuité de la démarche du Grenelle de l'environnement puisqu'il est marqué par une volonté de rééquilibrage et de complémentarité entre les différents modes de transport. Même s'il semble difficile à atteindre, l'objectif reste en effet de faire diminuer la part du transport routier et du transport aérien, au bénéfice des modes moins polluants que constituent les voies fluviales et maritimes et le transport ferroviaire.

À ce titre, c'est un programme d'ampleur exceptionnelle de déploiement de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) qui continuera à s'appliquer au cours des prochaines années, avec, en particulier la fin de la LGV Est européenne – pour une mise en service en 2016 -, la LGV Tours-Bordeaux et la liaison Le Mans-Rennes. Très attendu, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier sera également engagé.

En matière de transports collectifs en site propre (TCSP), les deux appels à projets successifs permettent d'envisager le financement de plus de 120 projets, auxquels l'État apporte son concours dans près de 80 agglomérations.

800 millions d'euros seront consacrés à la rénovation du réseau des voies navigables et 700 millions, par le biais de l'AFITF - sur la situation financière de laquelle je reviendrai, à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités territoriales. Suite à la dégradation du linéaire routier liée aux hivers particulièrement rudes des



dernières années, les crédits d'entretien des routes augmentent de 50 millions d'euros par rapport à l'exercice 2011 et le programme de sécurisation des tunnels se poursuit.

Comme l'a exposé Thierry Mariani la semaine dernière, dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et RFF, 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national pour les trains de fret, les TER et les trains nationaux classiques dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Cette dotation contribuera à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructure et lui permettra de tenir l'objectif de renouveler environ 4 000 kilomètres de voies. Bien entendu, et ce point avait fait l'objet d'une précédente audition des ministres et des présidents de la SNCF et de RFF par notre commission, on ne peut ignorer l'impact que risquent d'avoir ces travaux sur le fonctionnement des lignes, avec la mise en place du cadencement à la mi-décembre. Compte tenu du retard accumulé dans la régénération du réseau, cet effort semble cependant indispensable et les désagréments qui en résulteront devront être assumés.

Je précise que le modèle de financement global du ferroviaire est actuellement en débat au sein des « Assises du Ferroviaire », lancées par la ministre en septembre et auxquelles j'ai l'honneur de participer. Comme vous l'avez sans doute lu dans la presse, la question des frontières entre la SNCF, en tant qu'opérateur historique d'un marché désormais ouvert à la concurrence, et RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure non intégré, est, entre autres sujets, rouvert régulièrement.

Comme je l'avais annoncé, je reviens d'un mot sur la situation financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui reste préoccupante. En un peu plus de cinq ans d'existence, l'Agence n'a jamais comblé le décalage entre ses recettes et ses besoins. Même si elle remplit sa mission politique de rééquilibrage des modes et de mise à niveau des réseaux, l'évolution de son « reste à payer » reste problématique, d'autant que la recette attendue de l'écotaxe poids lourds, encore différée jusqu'à mi-2013, n'est pas encore garantie. Malgré les annonces de contributions exceptionnelles de l'État au budget de l'AFITF, sa situation fait que certains parlent d'une « impasse financière » dont il faudra bien sortir un jour.

Pour conclure, je voudrais exprimer un regret et une satisfaction : le regret, c'est que le débat sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), et, en particulier, sur son volet financement, fasse un peu figure de serpent de mer. Si nous avons bien compris qu'il ne s'agissait pas d'un document de programmation fixant des engagements précis, il est tout de même souhaitable que le Gouvernement tienne son engagement de mieux associer le Parlement et l'ensemble des élus locaux à la définition de choix qui engagent l'avenir. La satisfaction, c'est qu'au sein du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* », sur lequel porte l'essentiel de mon rapport, les crédits

d'investissement inscrits au titre V augmentent plus que les crédits de fonctionnement du titre III, ce qui va dans le bon sens.

En considération de ces différents éléments, je propose à la commission de donner un avis favorable à l'adoption de ces crédits pour 2012.

**M. Maxime Bono.** Après un budget 2011 en régression et, de toute façon, très insuffisant, le présent budget marque une stagnation. L'AFITF est sous-dotée, et, d'ici 2013 à 2014, son besoin de financement sera de l'ordre de 14 milliards d'euros alors que ses estimations de recettes n'excéderont pas 11,8 milliards. De surcroît, comme l'a hélas confirmé M. Thierry Mariani, 53 millions seront prélevés sur le budget de l'agence, par application du traitement commun à l'ensemble des opérateurs de l'État de contribution à la réduction des dépenses. Dès lors, la question à poser au Gouvernement est simple : quels sont les projets qu'il envisage d'abandonner ? Et la non couverture à hauteur de plus de 6 milliards d'euros des autorisations d'engagement ouvertes au titre des différents exercices n'est pas de nature à nous rassurer ! Je ne dis pas que ce budget est insincère, mais il est pour le moins improbable et cela nous donne une raison suffisante pour voter contre.

En matière ferroviaire, je cherche encore dans ce budget la traduction de l'Engagement national en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros, annoncé pourtant à grand bruit en septembre 2009. Rien ne semble engagé pour enrayer la spirale infernale dans laquelle RFF est entraîné. Les concours de l'État baissent, les péages augmentent et la dette explose : le blocage du système ferroviaire français me semble donc irréversible.

S'agissant des crédits de personnel du ministère, l'on ne peut que déplorer la disparition quasi-totale d'ingénierie publique concurrentielle. Nos territoires en souffrent et cela représente une perte de savoir-faire importante pour l'État. En ce qui concerne la régulation du cabotage routier illégal, je regrette la disparition des inspecteurs du travail spécialisés dans les transports

**M. Yanick Paternotte.** L'avis négatif que demande notre collègue M. Fruteau sur les crédits des transports aériens me paraît, au-delà d'un constat objectif, fondé sur deux éléments discutables.

En ce qui concerne les moyens alloués à l'ACNUSA, que notre rapporteur pour avis trouve insuffisants, je rappelle que le Parlement a accru en 2010 les moyens dont dispose l'Autorité lui permettant de faire face à ses nouvelles responsabilités. Par ailleurs, les redevances aéronautiques ont augmenté de 5 % en 2010, ce qui permet de donner des moyens de financement à la DGAC, contrairement à ce qu'estime M. Jean-Claude Fruteau. Je propose donc que notre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits des transports aériens pour 2012.

**M. André Chassaigne.** Même s'il ne le formule pas nettement, le rapport de Martial Saddier ne peut dissimuler l'échec de la politique de fret ferroviaire

menée dans notre pays. Si l'apport des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), qui ont vocation à prendre 20 % du tonnage transporté, n'est pas négligé, l'effondrement global du trafic de fret SNCF est tel que l'ensemble de l'activité régresse, malgré l'arrivée de nouveaux acteurs. L'échec de cette politique mérite donc d'être mieux souligné et cela justifie notre opposition à ce budget.

J'appelle en outre l'attention de mes collègues sur les charges qui incombent aux régions : c'est pourquoi nous avons déposé un amendement visant à créer un versement transport régional. Je souhaite qu'il puisse être examiné, peut-être dans un autre cadre que notre commission, puisqu'il tend à doter les régions d'une ressource propre, pérenne, dynamique, très utile, en particulier pour le TER. Si l'on ne donne pas aux régions la possibilité de disposer d'une recette nouvelle, elles seront dans l'incapacité de conduire une politique de transports à la hauteur des besoins.

**M. Philippe Boënnec.** Je souhaiterais juste m'interroger sur la méthode de travail qui consiste à examiner des programmes importants en disposant seulement ce matin des avis budgétaires correspondants sur lesquels nous devons prendre, en quelques minuts, une décision et voter.

**M. Philippe Duron.** Je partage certaines analyses de notre excellent rapporteur, Martial Saddier, notamment sur l'AFITF et le SNIT, ainsi que l'ensemble des jugements de MM. Maxime Bono et André Chassaigne.

S'agissant de la régénération du réseau routier, je rappelle que l'État a transféré aux départements 30 000 kilomètres de routes nationales pour n'en garder que 12 000 kilomètres non concédés, qu'il a aujourd'hui du mal à entretenir de manière satisfaisante, surtout après les deux hivers précédents. Avec le niveau prévu pour les crédits, il faudrait quinze ans pour renouveler les chaussées. Or, le réseau routier national supporte, sur 2 % du réseau, 25 % de la fréquentation totale et 50 % du trafic de poids lourds, avec l'effet d'érosion des chaussées que cela entraîne. On sait en outre que les chaussées les plus sollicitées doivent être renouvelées en moyenne tous les huit ans. On est loin de pouvoir faire face à cet impératif, comme pour les ouvrages d'art. Il y donc un décalage flagrant et ce défaut d'entretien concerne aussi les ouvrages d'art. Si l'on n'y prend garde, l'effort de rattrapage sera aussi douloureux que celui que l'on connaît aujourd'hui dans le domaine ferroviaire. Dans cet effort de renouvellement, il conviendra d'utiliser de nouveaux matériaux, dans une perspective de développement durable conforme aux engagements du Grenelle de l'environnement.

**M. le président Serge Grouard.** Ce qui est vrai pour l'État l'est aussi pour certaines collectivités territoriales. Au rythme actuel, il faudrait parfois non pas quinze ans mais cinquante ou soixante ans pour renouveler le réseau routier ! Le problème mérite par conséquent d'être considéré.

**M. Antoine Herth.** J'appelle l'attention sur la partie de l'avis « *Transports terrestres* » consacrée aux perspectives d'évolution de Voies

navigables de France (VNF). Nous serons prochainement saisis d'un texte de gouvernance de l'établissement public dont je tenais à souligner l'importance. L'opérateur a besoin d'être renforcé et cela constitue l'une des conditions de réussite du transfert modal. Certains ont souligné les limites du fret ferroviaire ; la solution passe aussi par le report sur le mode fluvial.

**M. Philippe Tourtelier.** S'agissant du fret ferroviaire, je suis encore plus inquiet qu'André Chassaing car il me semble, à la lecture entre les lignes du début de l'avis, que l'une des conséquences tirée de l'échec du fret ferroviaire, c'est l'abandon des objectifs de report modal, ce qui est du reste tout à fait cohérent avec certaines décisions récentes comme le report de l'écotaxe poids lourds, laquelle avait été négociée en 2009 en contrepartie du « cadeau » de 160 millions d'euros en trois ans accordé aux routiers avec la baisse de la taxe à l'essieu. Aujourd'hui, nous avons toujours cet avantage et toujours pas de taxe poids lourds ! Autre engagement prévu dans le Grenelle de l'environnement : l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes pouvait être mise à l'étude en contrepartie d'une limitation de la vitesse à 80 km/h. Au final, le 44 tonnes a été autorisé sans contrepartie. Les signaux sont donc clairs : le Gouvernement a abandonné l'objectif du report modal.

**M. Frédéric Cuvillier.** Je ne partage pas du tout l'introduction laudative du rapport de M. Besselat sur « *l'ambition maritime retrouvée* ». Ce que j'ai pu parcourir du document me laisse plutôt à penser que le *Grenelle de la mer* est pratiquement enterré. S'agissant de la lutte contre les pollutions marines, il convient de remettre les règles du jeu sur la table et d'essayer de mener une politique concertée entre les différentes collectivités. Je rappelle au rapporteur, puisqu'il fait souvent référence à *l'Anglian Monarch*, que l'on ne peut pas dénoncer à la fois l'abandon unilatéral des Anglais dans la surveillance des côtes, et, dans le même temps, célébrer un accord militaire entre le Président de la République française et les autorités britanniques. Il faut privilégier une coopération visant à protéger plutôt qu'une coopération militaire. Soyons logiques jusqu'au bout ! Quant au Registre international français, cela mériterait une longue discussion : on accorde beaucoup d'importance au RIF, bien sûr, mais la priorité doit être donnée à l'emploi des marins français.

**M. le président Serge Grouard.** En réponse à certaines critiques, je précise que les documents budgétaires – le « bleu » – sont disponibles depuis deux semaines et qu'il était possible à chacun de les étudier. De plus, il n'était pas d'usage de trouver systématiquement sur les tables les projets d'avis budgétaires : je ne nie pas les difficultés à examiner le projet de loi de finances dans des délais restreints, mais constitutionnels, reconnaissez cependant que la mise à disposition des documents, à l'instar de ce qui se pratique en commission des finances, représente un progrès.

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis.** Je rappelle que, comme l'a indiqué la ministre la semaine dernière, les crédits de la mission « *Écologie* »

augmentent globalement de 1,5 %, ce qui traduit l'excellence des arbitrages budgétaires qui ont été obtenus dans le contexte que chacun connaît.

Nous regrettons tous le retard de l'écotaxe poids lourds, à propos de laquelle s'était dégagé un consensus. On ne peut négliger l'extraordinaire complexité de ses modalités de mise en œuvre administrative et comptable. Son entrée en vigueur en 2013 apportera bien un surcroît de recette de l'ordre de un milliard d'euros à l'AFITF, soit une contribution significative à l'assainissement de sa situation financière.

Monsieur Chassaigne, votre amendement sur le versement transport régional a été déposé à la séance et il pourra donc, sous réserve de sa recevabilité financière, être examiné en séance publique.

Quant à la crise du fret, l'avis que je présente y consacre un paragraphe entier et vous conviendrez que cela n'est pas la première fois que le sujet est abordé ! Le fret ferroviaire est en difficulté depuis des décennies et plusieurs familles politiques peuvent se sentir concernées par cet état de fait. Au sein des Assises du ferroviaire lancées par la ministre, je sais, Monsieur Chassaigne, pouvoir compter sur vous pour apporter des réponses à la crise du fret.

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis.** Je souhaiterais effectuer deux remarques. J'ai rencontré les responsables de l'ACNUSA qui m'ont indiqué que le défaut de moyens financiers empêche celle-ci de financer, notamment, des études sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé.

**M. Yanick Paternotte.** Moi aussi, j'ai rencontré des responsables de l'ACNUSA : ce ne devait pas être les mêmes !

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis.** Je fais remarquer également que la situation d'endettement du budget annexe est tout à fait préoccupante, aujourd'hui où nous sommes contraints d'emprunter pour couvrir des dépenses de fonctionnement. C'est en me fondant sur ces deux éléments que je demande à la commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits des transports aériens.

◇

◇ ◇

Suivant l'avis de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* du programme 205 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Contrairement à l'avis de M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 611, 612, 613 et 614 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Suivant l'avis de M. Martial Saddier, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 203 et 207 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.