



N° 266 rectifié

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2017.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2018** (n° 235)

TOME VII

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS AÉRIENS

PAR MME ZIVKA PARK

Députée

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I. L'ÉVOLUTION DE LA CONJONCTURE DU TRANSPORT AÉRIEN	9
A. LE TRANSPORT AÉRIEN EST L'UN DES MOTEURS DE CROISSANCE ..	9
1. Le trafic passager a enregistré en 2016 une croissance solide.....	9
2. La bonne tenue du trafic de marchandises	10
B. L'EUROPE A RETROUVÉ UN VRAI DYNAMISME	11
1. L'Europe distance désormais l'Amérique du nord	11
2. Le pavillon français continue à perdre des parts de marché	12
C. L'ACTIVITÉ DEMEURE SOUTENUE EN 2017	14
1. Les performances de l'Europe sont proches de celles de l'Asie.....	14
2. En France, 2017 succède à une année 2016 morose	15
II. LES ORIENTATIONS DU PROJET DE BUDGET ANNEXE POUR 2018	15
A. UN BUDGET QUI REPOSE ESSENTIELLEMENT SUR DES TAXES ET DES REDEVANCES	16
1. Les redevances perçues au titre du contrôle de la navigation aérienne	16
2. Les redevances perçues au titre de la surveillance et de la certification.....	16
3. La taxe de l'aviation civile et la contribution de l'aéroport de Mulhouse-Bâle	17
4. Les autres recettes	18
B. L'AMÉLIORATION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU BACEA SE POURSUIT	18
1. Les dépenses de fonctionnement continuent à diminuer	18
2. La trajectoire vertueuse du désendettement du BACEA	19
C. LES PRIORITÉS DÉFINIES PAR PROGRAMME	21
1. Le programme 612 « Navigation aérienne ».....	21
2. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile ».....	23
3. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification ».....	24
D. DES EFFECTIFS EN BAISSSE MAIS DES RÉMUNÉRATIONS EN HAUSSE	25

1. Les effectifs ont diminué de 11 % au cours des dix dernières années.....	25
2. Les dépenses de personnel ne sont toujours pas stabilisées.....	26
III. LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SECTEUR AÉRIEN EN FRANCE.....	27
A. LA SITUATION DU GROUPE AIR FRANCE-KLM S'AMÉLIORE MAIS RESTE FRAGILE.....	27
1. En 2016 et 2017, Air France a poursuivi un redressement en demi-teinte.....	27
2. Une nouvelle équipe dirigeante et un nouveau plan stratégique.....	28
3. L'avenir d'Air France passe-t-il par ses filiales ?.....	29
4. Le renforcement des alliances.....	30
5. La taxe de solidarité : une charge qui pèse sur les compagnies françaises.....	30
B. AÉROPORTS DE PARIS.....	32
1. Une année 2016 mitigée.....	32
2. Le projet de liaison avec Paris « CDG Express » se précise.....	35
3. Le bâtiment de jonction d'Orly est presque achevé.....	38
4. Une nouvelle aérogare à Roissy à moyen terme.....	39
5. Vers une privatisation d'Aéroports de Paris ?.....	40
C. LA SITUATION D'AIRBUS.....	40
1. Une situation économique florissante.....	41
2. La prise de participation majoritaire dans le C-Series de Bombardier.....	41
3. Deux préoccupations commerciales : l'A380 et l'A400M.....	42
4. Des procédures judiciaires en cours.....	43
IV. LES CONTRAINTES LIÉES À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN.....	44
A. LA PROTECTION DES AÉROPORTS ET DES AÉRONEFS.....	44
1. Une augmentation constante des mesures de sûreté.....	44
2. L'accent est mis sur la vidéo protection et la formation des personnels.....	45
3. AdP dépense chaque année un demi-milliard d'euros pour la sécurité.....	46
B. LE DÉFI DU CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES.....	46
1. Une situation particulièrement tendue en 2017.....	46
2. Des moyens humains supplémentaires ont été déployés.....	47
3. Le déploiement accéléré du système Parafe.....	47
V. L'IMPÉRIEUSE LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES.....	48
A. PLUSIEURS ACTEURS ET UNE MULTIPLICITÉ DE MOYENS.....	48
1. Une compétence partagée entre plusieurs acteurs.....	48
2. Les restrictions en fonction des types d'aéronefs.....	49
3. Des normes rigoureuses et protectrices.....	49
B. LES INITIATIVES QUI RÉDUISENT LES NUISANCES SONORES.....	50

1. Trajectoires, procédures d’approche et dispositifs techniques	50
2. Le rôle des compagnies : l’exemple d’Air France	51
3. Une fiscalité incitative	52
4. Au bilan, une baisse constatée des nuisances depuis les années 2000.....	52
C. L’ACTION EN FAVEUR DE L’INSONORISATION DES LOGEMENTS.....	53
1. Un dispositif financé par la TNSA	53
2. Les chiffres-clés de l’exercice 2016	54
EXAMEN EN COMMISSION	55
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	65

INTRODUCTION

Dans le contexte favorable d'une hausse continue du transport aérien dans le monde et en Europe, le projet de budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* pour 2018 confirme que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) respecte une trajectoire de rétablissement de ses comptes et poursuit son désendettement, tout en confortant sa capacité à investir.

Les recettes, à 2 milliards d'euros, évoluent peu tandis que les efforts en matière de dépenses permettront de dégager un excédent d'exploitation estimé à 357 millions d'euros destiné en priorité à diminuer l'encours de la dette, dans le but de réduire les charges financières. Seules les dépenses salariales poursuivent leur progression malgré une baisse continue des effectifs depuis plus de dix ans.

Comme chacun le sait, les transports aériens constituent un secteur à part entière de l'activité économique. Plus encore, il s'agit d'un support de l'activité économique de notre pays, permettant de relier les personnes et les régions, d'un élément permettant de maintenir le rayonnement de la France dans le monde, notamment dans le contexte de l'organisation régulière d'événements internationaux comme la COP 21 en 2015, la coupe d'Europe de football en 2016, les Jeux olympiques de 2024 et de la candidature de Paris l'Exposition universelle de 2025.

Puisque, de l'avis de la plupart des observateurs, le trafic aérien continuera à croître au cours des prochaines années, votre rapporteure est convaincue que la France, ses aéroports, ses compagnies et ses industries, ont un rôle majeur à jouer dans ce développement. Pour cela, il est nécessaire de veiller à ce que les acteurs économiques nationaux bénéficient des meilleures conditions pour leur développement et ne soient pas victimes d'une concurrence déloyale.

En effet, le transport aérien s'inscrit dans le cadre d'une activité mondialisée extrêmement concurrentielle et **vosre rapporteure insiste sur la nécessité de promouvoir un cadre concurrentiel loyal et équitable.**

Ainsi, il est primordial de s'assurer que **les compagnies aériennes étrangères qui opèrent régulièrement en France se conforment à la législation nationale sur le travail et n'utilisent pas d'une manière abusive les dispositions relatives au travail détaché. Les travailleurs mobiles doivent être soumis aux lois du pays dans lequel ils accomplissent habituellement la plus grande partie de leur travail** et non à celles du pays où la législation est la plus favorable aux employeurs.

Il est fondamental que l'octroi de nouveaux droits de trafic soit conditionné au respect, par les compagnies aériennes extra-européennes, de règles équivalentes à celles qui s'imposent aux opérateurs européens.

Dans le même ordre d'idées, certains prélèvements indus et qui participent d'une distorsion de concurrence doivent être reconsidérés : **la taxe dite de solidarité, créée à partir d'une idée généreuse et qui devait être internationale, est, en réalité, portée essentiellement par la France et sa compagnie nationale, Air France**, première contributrice de cet impôt peu équitable.

Sur le plan interne, **la stratégie de l'État actionnaire devra davantage prendre en compte la nécessité d'un meilleur équilibre dans la redistribution des richesses entre les plateformes aéroportuaires et les compagnies aériennes**, notamment dans la fixation des redevances aéroportuaires.

Enfin, dans le cadre de l'impérieuse lutte pour préserver l'environnement, le transport aérien doit manifester plus de volontarisme pour réduire ses nuisances, notamment sonores. Des efforts sont réalisés par de multiples acteurs – administration, constructeurs, compagnies aériennes, aéroports – conscients du fait que la réduction des nuisances facilitera l'acceptation de leur développement par la population.

I. L'ÉVOLUTION DE LA CONJONCTURE DU TRANSPORT AÉRIEN

A. LE TRANSPORT AÉRIEN EST L'UN DES MOTEURS DE CROISSANCE

1. Le trafic passager a enregistré en 2016 une croissance solide

En 2016, selon les données de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), le trafic aérien de passagers a atteint 3,8 milliards de passagers, soit 6,8 % de plus que l'année précédente. En passagers kilomètres transportés (PKT), le trafic a atteint 7 124 milliards en 2016 (+ 8,5 %). Le taux de croissance annuel moyen du trafic passager sur la période 2010-2016 s'établit à 5,8 % ; en PKT, la croissance annuelle s'élève à 6,4 %. Concrètement, le trafic passager mondial double tous les 12 à 13 ans.

Cette moyenne recouvre des évolutions très différentes selon les zones géographiques. La hausse de 6,8 % du trafic de passagers se décompose en une contribution de 3,6 points pour la zone Asie-Pacifique, 1,8 point pour l'Europe, 0,7 point pour l'Amérique du nord, 0,4 point pour le Moyen Orient, 0,2 point pour l'Afrique et 0,1 point pour l'Amérique latine et les Caraïbes.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS ENTRE 2015 ET 2016 PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE

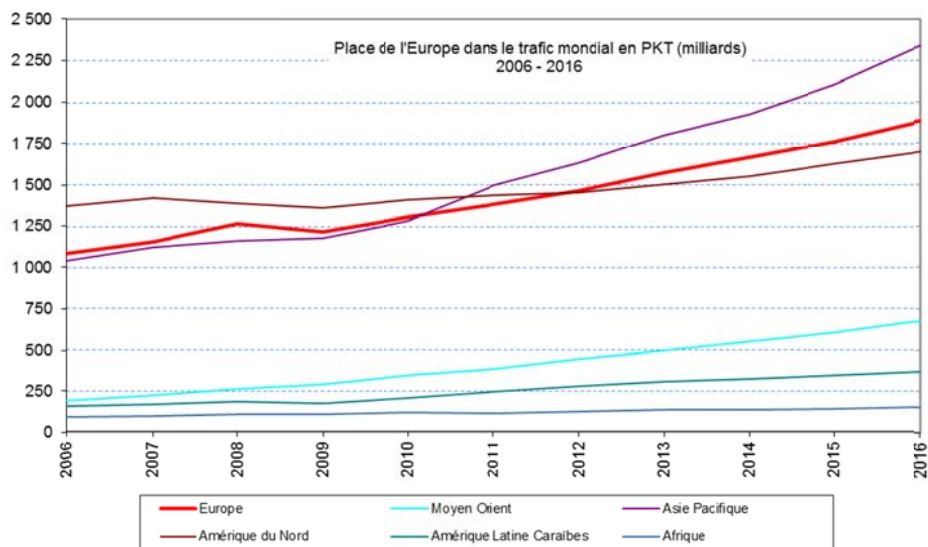
zone géographique	Trafic total passagers 2016 (en millions)	Croissance de la zone géographique	Contribution à la croissance du trafic passager mondial
Europe	996,9	6,7 %	1,8
Afrique	80,1	7,5 %	0,2
Moyen Orient	203,9	8,5 %	0,4
Asie Pacifique	1 340,3	10,4 %	3,6
Amérique du Nord	908,4	2,7 %	0,7
Amérique Latine Caraïbes	266,6	1,8 %	0,1
TOTAL	3 796,2	6,8 %	6,8

Source : DGAC d'après les données OACI

Le tableau ci-dessus confirme la prééminence prise par l'Asie en matière de transport de passagers. Il nous enseigne également que les deux zones géographiques habituellement présentées comme « matures », l'Amérique du nord et l'Europe, connaissent des évolutions différentes : si la croissance du trafic en Amérique du nord est relativement modeste (+2,7 %), celle de l'Europe est particulièrement élevée : +6,7 %. Alors que les deux zones connaissent un trafic comparable il y a encore quelques années, nous constatons que l'Europe représente désormais 10 % de plus que le marché nord-américain.

Le marché moyen-oriental, qui connaissait encore en 2015 une croissance de 12,1 % grâce au développement des compagnies subventionnées du Golfe n'est plus aussi dynamique que par le passé, même si sa croissance reste soutenue

(+8,5 %). Enfin, même si le marché africain reste modeste, sa croissance annuelle (7,5 %) témoigne du frémissement d'une partie de l'économie du continent.



Source : DGAC –Données OACI

2. La bonne tenue du trafic de marchandises

En 2016, le trafic de fret aérien mondial a atteint 52,6 milliards de tonnes (ou 204,9 milliards de tonnes-kilomètres transportées TKT), en progression de 3,8 % par rapport à 2015. La croissance est légèrement plus importante sur le trafic intérieur que sur le trafic international (+ 4,5 % contre + 3,7 %), qui représente plus de 85 % du trafic total. Sur la période 2010-2016 le taux de croissance annuel moyen est de 1,8 %.

Par zone géographique, la croissance du fret de 3,8 % se décompose en une contribution de 1,7 % pour l'Europe, 1,2 % pour l'Asie Pacifique, 0,5 % pour l'Amérique du Nord, et 0,4 % pour le Moyen Orient.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE FRET ENTRE 2015 ET 2016 PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE

zone géographique	Fret 2016 (en milliards de tonnes kilomètres)	Croissance de la zone géographique	Contribution à la croissance du fret mondial
Europe	46,5	8,0 %	1,7
Afrique	3,3	0,4 %	0,0
Moyen Orient	28,8	3,0 %	0,4
Asie Pacifique	80,4	3,1 %	1,2
Amérique du Nord	40,2	2,2 %	0,5
Amérique Latine Caraïbes	5,7	-0,5 %	0,0
TOTAL	204,8	3,8 %	3,8

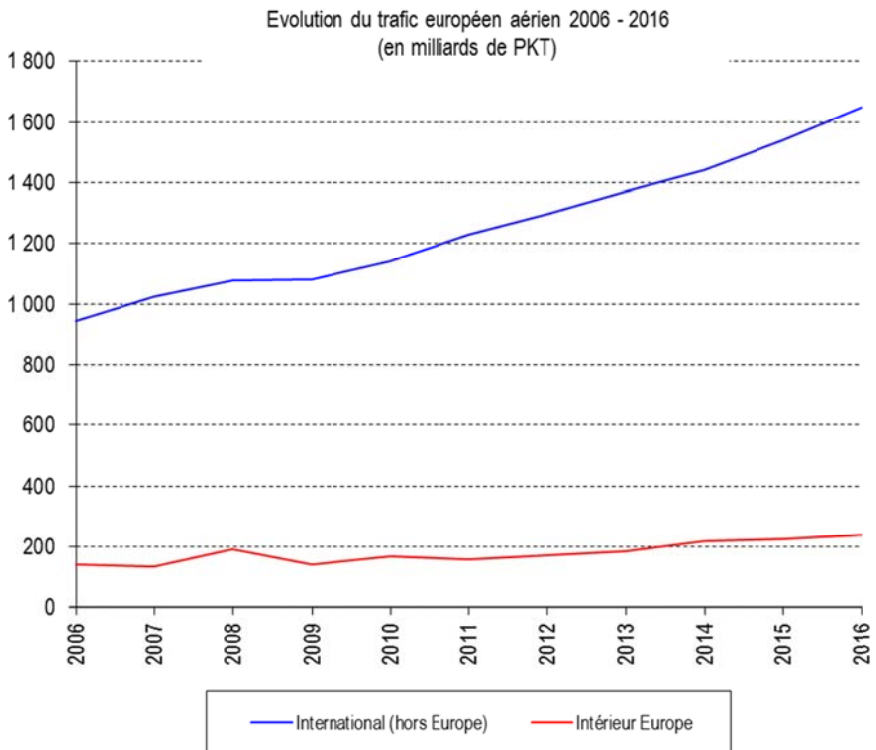
Source : DGAC d'après les données OACI

B. L'EUROPE A RETROUVÉ UN VRAI DYNAMISME

1. L'Europe distance désormais l'Amérique du nord

En 2016, le trafic aérien de l'Europe, (qui prend en compte la totalité du trafic réalisé par les compagnies immatriculées en Europe) a progressé de 6,7 % en passagers transportés et du même chiffre en PKT par rapport à 2015. Sur la période 2006-2016, le trafic aérien de l'Europe a connu un taux de croissance annuel moyen de 5,7 %, inférieur de 0,4 % au taux annuel de croissance mondial (6,1 %) sur la même période. S'agissant d'un marché mature, contrairement à l'Asie ou au Moyen-Orient, le résultat mérite toutefois d'être soulignée.

Depuis dix ans la part de marché de l'Europe varie peu et oscille autour de 27 %. Avec 996,9 millions de passagers et 1 889 milliards de passagers kilomètres en 2016, l'Europe reste la deuxième région mondiale, derrière l'Asie (qui représente 33 % des PKT et 35 % des passagers) mais désormais largement devant l'Amérique du Nord. L'international représente une part prépondérante du trafic européen, à savoir les trois quarts du nombre de passagers et 90 % des PKT.



Source : DGAC d'après les données OACI

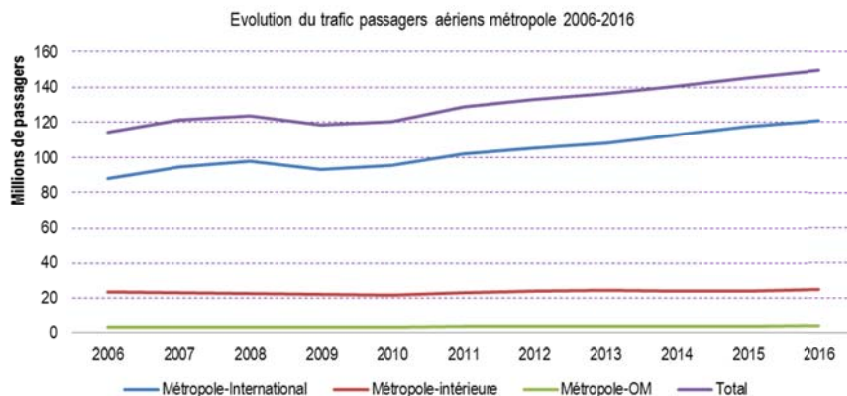
Eurocontrol a enregistré en 2016 une augmentation des mouvements de 2,8 % pour l'Europe (survols compris) et de 4,4 % pour la France. L'Espagne (+ 7,7 %) et le Royaume-Uni (+ 5,5 %) sont les deux pays qui connaissent les croissances les plus fortes. En revanche, l'Ukraine (- 8,5 %) et la Turquie (-1,5 %) connaissent, pour des raisons politiques, d'importantes baisses.

En 2016, le trafic de fret aérien (intérieur et international) a progressé en Europe de 8 % pour atteindre 46,5 milliards de tonnes kilomètres transportées. Le taux de croissance annuel moyen s'établit à 1,6 % depuis 2006. Avec 23 % de part de marché, l'Europe conserve la seconde position, derrière l'Asie (39 %) mais devant l'Amérique du Nord (20 %).

2. Le pavillon français continue à perdre des parts de marché

Le trafic aérien français (métropole et outre-mer) s'est élevé à 149,8 millions de passagers en 2016, soit une hausse de 3 % par rapport à 2015.

En métropole, le trafic aérien a connu une croissance annuelle moyenne de 2,7 % entre 2006 et 2016 pour atteindre 149,8 millions de passagers. Cette croissance est essentiellement due au trafic international.



Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire / DGAC

Entre 2006 et 2016, la part des liaisons intérieures radiales est passée de 15,6 % à 11,0 % du trafic total de la métropole. Celle des liaisons transversales est passée de 4,8 % à 5,5 % et celle des lignes vers l'Union européenne, tirées par le développement des compagnies à bas coûts, de 43,6 % à 47,5 %.

La hausse du trafic en France est due notamment à la légère progression de l'activité économique (croissance du PIB de +1,1 % en 2016) ainsi qu'à une baisse du prix du transport aérien (-2,1 %⁽¹⁾) au départ de la France qui résulte des effets conjugués de la hausse de l'import moyen (+ 0,7 % pour les vols commerciaux),

(1) Source : indices des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) calculés mensuellement par la DGAC à partir de la collecte automatique de multiples relevés tarifaires.

de l'intensification de la concurrence entre compagnies et du faible niveau du prix du pétrole en 2016.

ÉVOLUTION DU TRAFIC PASSAGER EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 2015 ET 2016

(en millions de passagers)

	2016	Évolution 2015/2016
Intérieur Métropole	24,8	3,1 %
Métropole-DOM/COM	4,0	4,7 %
International	121,1	2,9 %
dont UE	71,2	5,5 %
Total	149,8	3,0 %

Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire / DGAC

Cette progression du trafic s'est toutefois faite dans un environnement marqué par le contexte terroriste en France et en Europe (attentats du 13 novembre 2015 à Paris, du 22 mars 2016 à Bruxelles, du 14 juillet 2016 à Nice, du 19 décembre à Berlin...) et la poursuite de la crise géopolitique en Syrie. L'impact des attentats survenus en 2015 et 2016 est estimé à 1,3 % du trafic métropole sur l'ensemble de l'année 2016, soit 1,9 million de passagers.

La croissance est globalement tirée par le développement des compagnies à bas coûts dont l'activité est toujours dynamique. Leur part de marché en termes de nombre de passagers s'est élevée en 2016 à 30,9 %, en progression de 1,6 % par rapport à 2015.

Le pavillon français a continué à souffrir de la concurrence des compagnies à bas coûts et des compagnies du Golfe. Ainsi, sur l'ensemble des flux de départ et d'arrivée en France métropolitaine, la part du pavillon français exprimée en nombre de passagers transportés a poursuivi sa baisse en 2016 à 41,8 % contre 43,1 % en 2015, soit une baisse de 1,3 point. L'évolution entre 2015 et 2016 s'explique par un développement des compagnies étrangères et une quasi-stagnation du pavillon français.

Sur les dix dernières années, la baisse de la part du pavillon français est en moyenne de 0,8 % par an en nombre de passagers et de 0,5 % par an en PKT.

En revanche, le nombre de mouvements contrôlés (au départ et à l'arrivée de France) a augmenté de 2 % par rapport à 2015. Cette hausse résulte de la forte progression des vols internationaux et outre-mer mais également des liaisons intérieures transversales.

L'activité de fret est réalisée par des compagnies spécialisées dans le cargo mais aussi par des compagnies régulières transportant des marchandises dans les soutes des vols passagers. Les compagnies françaises desservant l'outre-mer (Air France, Air Caraïbes, Corsair, Air Austral...) transportent un montant significatif de fret en soute.

En France, le fret aérien est largement dominé par deux compagnies : Air France, qui a transporté 503 milliers de tonnes de marchandises en 2016 (22,1 % du total), et Fedex, qui en a transporté 481 milliers de tonnes (21,1 % du total). Ces deux compagnies ont leur centre névralgique à Paris-Charles de Gaulle.

Fedex domine largement le marché intérieur français ainsi que les liaisons vers l'Europe. La compagnie transporte aussi du fret vers le Moyen-Orient mais la concurrence des compagnies transportant des passagers est forte et sa part de marché n'est que de 20,9 % (contre 18,3 % pour Emirates, 16,5 % pour Qatar Airways et 14,7 % pour Etihad).

Air France est active sur quatre zones d'activités : l'Amérique du Nord et l'Asie, où elle est concurrencée par Fedex, mais aussi l'Amérique Latine et l'Afrique sub-saharienne où Fedex n'est pas présente.

La troisième compagnie est European Air Transport qui transporte du fret pour DHL et en a convoyé 131 milliers de tonnes en 2016 (5,8 % du fret total). Delta Airlines, en quatrième position, est la première compagnie derrière Air France à transporter à la fois du fret et des passagers.

C. L'ACTIVITÉ DEMEURE SOUTENUE EN 2017

1. Les performances de l'Europe sont proches de celles de l'Asie

Au niveau mondial, l'activité est demeurée soutenue au cours du premier semestre 2017. Selon l'association internationale du transport aérien (IATA), le trafic mondial de passagers exprimé en PKT a progressé globalement de 7,9 %, de 8,1 % en trafic international et de 7,4 % pour les vols intérieurs.

Toutes les zones ont progressé. L'Asie-Pacifique est la plus dynamique (+ 10,6 %), suivie par l'Europe (+ 8,8 %) stimulée par le dynamisme économique de la région. En comparaison, la progression du trafic de l'Amérique du Nord est plus limitée (+ 3,8 %).

Le fret aérien, mesuré en tonnes-kilomètres, a connu une croissance cumulative pour les six premiers mois de 10,4 %. Il semble retrouver de la vigueur et affiche sa plus forte hausse de trafic au premier semestre depuis 2010. Le taux de croissance semestriel moyen était jusque-là de 3,9 %.

Les résultats, tous en hausse, témoignent de la reprise du commerce mondial. Ils varient selon les régions : l'Afrique enregistre la plus forte croissance avec une hausse de 25,9 %, suivie par l'Europe (+ 13,6 %) et l'Asie Pacifique (+ 10,1 %). L'Amérique du Nord est en progression de 9,3 %, le Moyen-Orient de 7,6 % alors que la progression est beaucoup plus modeste pour l'Amérique Latine : + 0,3 %.

Toujours selon l'IATA, le trafic aérien mondial (en PKT) devrait croître de 7,4 % en 2017. Les prévisions par grandes zones géographiques sont les

suivantes : Asie-Pacifique + 10,4 %, Afrique et Amérique latine + 7,5 % chacune, Europe + 7,0 %, Moyen-Orient + 7,0 %, et + 4,0 % en Amérique du Nord. La hausse du trafic aérien mondial de fret (en TKT) devrait être de 7,3 % en 2017.

Au niveau européen, dans sa publication de février 2017, Eurocontrol prévoit dans son scénario médian pour 2017 une progression en mouvements de 2,9 % pour l'Europe et de 3,6 % pour la France (survol compris). Pour 2018, Eurocontrol prévoit une augmentation de 1,9 %, dont + 1,8 % pour la France. Les croissances les plus fortes seront à l'ouest de la zone : + 5,5 % en Espagne, + 7,8 % au Portugal.

2. En France, 2017 succède à une année 2016 morose

Pour la France, la croissance du trafic aérien au cours du premier semestre 2017 par rapport au premier semestre 2016 a été de + 5,9 % soit une hausse de 4,3 millions de voyageurs. Ce chiffre, à première vue très favorable, traduit essentiellement le redémarrage de l'activité aérienne en début d'année 2017 par comparaison au tassement qu'avait subi le début d'année 2016 en contrecoup des attentats survenus à Paris en novembre 2015.

Le trafic radial (Paris-province) progresse de 1,6 % et le trafic transversal (province-province) de 4,1 %. Sur les six premiers mois de 2017, le trafic international franchit pour la première fois le cap des 60 millions de passagers dès le premier semestre ; la hausse du trafic, qui atteint 6,7 %, est forte sur tous les faisceaux : + 7,9 % avec l'Afrique, + 5,6 % avec l'Amérique.

Sur le premier semestre 2017, deux destinations sont particulièrement à la peine : avec une baisse de 6 % de son trafic vers la France, la Turquie souffre de sa situation géopolitique, tandis que le trafic vers le Brésil, en proie à d'importantes difficultés économiques, recule de 12,5 % ; à l'inverse, la reprise est particulièrement vive avec la Russie (+ 17,6 %), la Tunisie (+ 14,5 %) et le Maroc (+ 10,7 %).

Pour la France métropolitaine, la DGAC prévoit une croissance du trafic de passagers pour 2017 comprise entre 3,5 % et 4,4 %. Ces prévisions de trafic prennent en compte l'impact de l'amélioration de l'offre ferroviaire vers la Bretagne et la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, dont les effets conjugués sont estimés à une baisse de près de 900 000 passagers pour l'aérien en 2017, soit - 0,6 % du trafic métropole et - 3,4 % du trafic intérieur.

II. LES ORIENTATIONS DU PROJET DE BUDGET ANNEXE POUR 2018

L'article 18 de la loi organique relative aux finances prévoit que des budgets annexes peuvent retracer des opérations financières des services de l'État que la loi n'a pas dotés de la personnalité morale et dont l'activité tend essentiellement à produire des biens ou à rendre des services donnant lieu au paiement de redevance.

Cet article prévoit également que les budgets annexes sont présentés en deux sections : la section d'exploitation (opérations courantes) et la section des opérations en capital (investissements). Le montant des dépenses d'exploitation étant supérieur à celui des recettes, le budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens (BACEA) connaît depuis 2008 des déficits d'exploitation.

A. UN BUDGET QUI REPOSE ESSENTIELLEMENT SUR DES TAXES ET DES REDEVANCES

La mission « Contrôle et Exploitation aériens » retrace dans le cadre d'un budget annexe les activités de production de prestation de services de la DGAC. Comme tous les budgets annexes, le BACEA est présenté à l'équilibre ; ses dépenses sont financées principalement par les recettes tirées de l'activité des services et, le cas échéant, par le recours à l'emprunt.

Les recettes sont constituées des redevances de navigation aérienne rémunérant les prestations de l'opérateur de navigation aérienne, des redevances de surveillance et de certification, de la quotité de la taxe de l'aviation civile qui lui est affectée, du produit des emprunts et de recettes diverses.

1. Les redevances perçues au titre du contrôle de la navigation aérienne

La DGAC perçoit, pour les services de navigation aérienne quatre redevances correspondant à des services distincts. Compte tenu des prévisions de trafic actualisées, les recettes de navigation aérienne pour 2017 sont estimées à 1 570 millions d'euros dont :

- 1 318 millions d'euros pour la redevance de route (RR) ;
- 211 millions d'euros pour la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole (RSTCA-M) ;
- 13 millions d'euros pour la redevance océanique (ROC) ;
- 28 millions d'euros pour la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer (RSTCA-OM).

2. Les redevances perçues au titre de la surveillance et de la certification

Les activités de surveillance et de certification dans les domaines de la sûreté et de la sécurité sont regroupées au sein du programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification » (cf. infra).

Ces prestations correspondent à la surveillance des acteurs de l'aviation civile, à la délivrance d'agrément et d'autorisations, de licences ou de certificats nécessaires aux opérateurs. Elles concernent les constructeurs, les ateliers d'entretien, les compagnies aériennes et les exploitants, les aéroports, les

personnels (pilotes, contrôleurs, mécaniciens), les organismes de sûreté et les opérateurs de navigation aérienne.

Ces activités sont financées à partir de redevances pour services rendus créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004 codifié en article L. 611-5 du code de l'aviation civile.

Les prévisions de recettes pour 2018 sont estimées à 28,5 millions d'euros, en légère hausse par rapport à 2017 (28,2 millions d'euros).

3. La taxe de l'aviation civile et la contribution de l'aéroport de Mulhouse-Bâle

La taxe d'aviation civile (TAC) est exigible à chaque entreprise de transport aérien public pour chaque vol commercial. Elle est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en France, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur. Depuis 2013, les tarifs des différentes catégories tarifaires de la TAC (vols internationaux, vols nationaux ou dans l'espace communautaire européen, fret) sont revalorisés chaque année, en proportion égale au taux prévisionnel de croissance de l'indice des prix à la consommation hors tabac associé au projet de loi de finances de l'année.

En 2014, le régime de la TAC a été modifié à la suite du rapport sur la compétitivité du transport aérien, du député Bruno Le Roux⁽¹⁾. C'est ainsi que les passagers en correspondance ont été exonérés de cette taxe depuis cette date. Parallèlement, lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2016, la quotité de TAC affectée au BACEA a été portée à 93,67 % à compter du 1^{er} janvier 2016 ; le solde, c'est-à-dire les 6,33 % restants, est versé au budget général de l'État.

Par dérogation aux règles de territorialité de la taxe, la TAC ne s'applique pas au cas de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, pourtant implanté en territoire français mais régi par la convention franco-suisse du 4 juillet 1949.

Cependant, afin de couvrir les coûts des missions d'intérêt général supportés par l'administration française de l'aviation civile, se rapportant au trafic opéré, un dispositif de compensation a été mis en place cette année. Il consiste en la perception d'une contribution dont le mode de calcul est similaire à celui de la TAC. Cette contribution est prévue dans le VII de l'article 302 *bis* K du code général des impôts. Le montant de cette taxe, qui sera perçue pour la première fois en 2018, est estimé à 6 millions d'euros.

(1) *Rapport du groupe de travail sur la compétitivité du transport aérien français, présidé par M. Bruno Le Roux, 3 novembre 2014.*

4. Les autres recettes

Conformément à l'article 61 de la loi de finances pour 2011, les « *produits de cession de biens immeubles de l'État et des droits à caractère immobilier attachés aux immeubles de l'État occupés par la direction générale de l'aviation civile (...) sont affectés au désendettement du budget annexe Contrôle et exploitation aériens* ».

Depuis 2012, le montant des recettes issues des cessions immobilières est estimé à 35 millions d'euros environ. Ces cessions correspondent majoritairement, à des ventes de logements. Cela répond à la demande de la Cour des comptes de réduire le parc de logements domaniaux de la DGAC. Une action volontariste et organisée a été menée dans ce sens. Elle atteint l'objectif de rapprocher le parc domanial au plus près des droits à logements NAS (Nécessité absolue de services) et COP-A (Convention d'occupation précaire avec astreintes).

Toutefois, devant le tarissement progressif de la ressource, le montant inscrit en PLF 2018 au budget annexe de l'aviation civile ne s'élèvera qu'à 2 millions d'euros, soit un montant de prévisions moins élevé que les recettes réalisées les années précédentes.

Les autres recettes de la DGAC couvrent les recettes de la section des opérations courantes dont le montant 2017 est estimé à 10 millions d'euros. Parmi ces recettes, on trouve principalement les ventes de produits fabriqués et de marchandises, les prestations de services ou les frais d'assiette et de recouvrement sur les taxes perçues pour le compte de tiers.

B. L'AMÉLIORATION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU BACEA SE POURSUIT

En 2018, la DGAC continuera de participer à l'effort national de réduction du déficit public en poursuivant la trajectoire de désendettement du BACEA initiée en 2015.

Après plusieurs exercices déficitaires, l'année 2013 avait marqué une amélioration du résultat avec un excédent. Cette tendance à l'assainissement s'est confirmée entre 2014 et 2016 avec un résultat budgétaire à nouveau excédentaire bien qu'en retrait par rapport aux prévisions des lois de finances initiales. En 2018, le solde prudentiel devrait s'élever à 169 millions d'euros, en hausse de 22 millions d'euros par rapport à celui prévu pour 2017 (147 millions d'euros).

1. Les dépenses de fonctionnement continuent à diminuer

Outre la limitation du recours à l'emprunt et la réduction de l'endettement du BACEA, les leviers de l'assainissement financier du budget annexe relèvent tant de l'optimisation des fonctions support, que de la professionnalisation des métiers ressources ou de la modernisation des outils et des procédures.

Au-delà de l'évolution dynamique du niveau de recettes, les dépenses de fonctionnement s'inscrivent en baisse pour le quatrième exercice d'affilée. Comme en 2017, le projet de loi de finances pour 2018 prévoit une réduction de 2 % des dépenses de fonctionnement, soit plus de 7,2 millions d'euros par rapport à la loi de finances initiale pour 2017.

Enfin, la DGAC s'inscrit dans une démarche protocolaire depuis 1988. Support des axes majeurs de réforme, de modernisation et de performance des services de l'aviation civile, le protocole social signé pour la période 2016-2019 entre le ministre en charge de l'aviation civile et les organisations syndicales représentatives des personnels assure des mesures sociales pour l'ensemble des personnels en contrepartie des réformes permettant une rationalisation de certaines dépenses de fonctionnement.

2. La trajectoire vertueuse du désendettement du BACEA

L'emprunt qui sera souscrit par le biais de contrats auprès de l'Agence France Trésor (AFT) en 2018 représentera 87,2 millions d'euros contre 102,6 millions d'euros prévus en loi de finances initiale pour 2017, ce qui représentera une diminution de 15,4 millions d'euros (- 15 %).

Cette baisse s'explique par l'amélioration de la capacité d'autofinancement du BACEA qui résulte de la progression dynamique des recettes d'exploitation et de la rationalisation des dépenses. Ainsi, la part des investissements autofinancés qui se situait aux alentours de 50 % en 2016 atteindra 66 % en 2018.

Bien que la baisse du niveau de l'emprunt contribue à l'objectif prioritaire de la DGAC qu'est la poursuite de la trajectoire de désendettement, le recours à cet outil reste toutefois nécessaire pour assurer le financement de certains investissements, en complément de l'autofinancement dégagé par le budget annexe.

Les tableaux ci-après indiquent les principales données d'évolution de la politique d'emprunt entre 2017 et 2018 :

ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE D'EMPRUNT DU BACEA

(en millions d'euros)

	LFI 2017	PLF 2018	écart	%
Emprunt	102,6	87,2	- 15,4	- 15,0 %
Charges financières	19,7	16,7	- 3,0	- 15,2 %
Remboursements	217,1	190,0	- 27,0	- 12,4 %

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT DU BACEA

(en millions d'euros)

	LFI 2017	PLF 2018
Évolution en-cours de dette (montant)	- 114,5	- 102,8
Évolution en-cours de dette (%)	- 10,4 %	- 10,4 %
Dette au 31 décembre de l'exercice	986,4	883,6
dette au 31 décembre de chaque année / recettes d'exploitation annuelle	49,1 %	43,4 %

Le projet de loi de finances pour 2018 prévoit une diminution de 102,8 millions d'euros de la dette du BACEA. L'encours de dette du budget annexe s'élèvera ainsi au 31 décembre 2018 à 883,6 millions d'euros contre 986,4 millions d'euros un an plus tôt, ce qui représente une diminution d'environ 10,4 %.

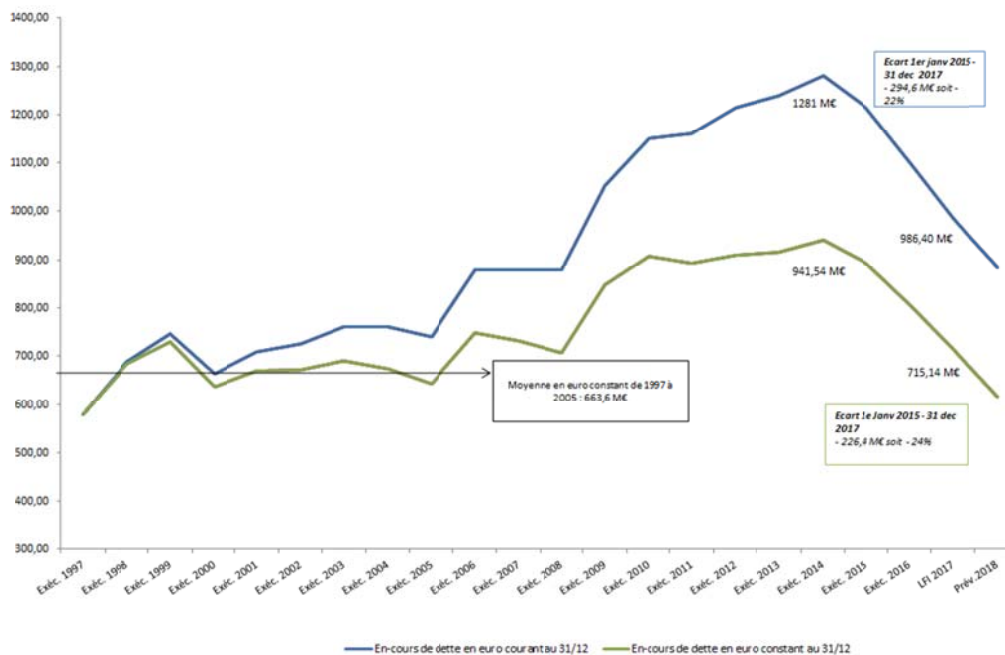
Dans une logique d'optimisation, le BACEA s'appuie sur un contexte économique favorable pour réduire sa dette.

Depuis 2015, les montants des remboursements du capital sont supérieurs aux montants contractuellement fixés par l'AFT. Cette volonté peut faire l'objet d'un réajustement à la hausse en cours de gestion (+ 9 millions d'euros en 2015 et + 7,3 millions d'euros en 2016) et permet de rembourser en priorité les avances qui ont été contractées aux taux les moins avantageux. Il en résulte une baisse des charges financières sur les années futures.

En outre, en fonction du dynamisme des recettes, des mensualités peuvent être remboursées par anticipation en cours d'exercice, de manière à réduire les charges financières à venir. À ce titre, environ 10 millions d'euros ont été remboursés par anticipation en 2017. En outre, depuis cette année, la durée des emprunts contractés auprès de l'AFT se réduit, passant à 10 ans au lieu de 12.

Au total, entre la loi de finances initiale pour 2015 et le projet de loi de finances pour 2018, l'encours de dette a diminué de 397,4 millions d'euros ce qui représente une baisse de 31 % en quatre ans.

ÉVOLUTION DE LA DETTE DU BACEA ENTRE 1997 ET 2018



C. LES PRIORITÉS DÉFINIES PAR PROGRAMME

Trois programmes relèvent de la mission BACEA : le programme 612 « *Navigation aérienne* », le programme 613 « *Soutien aux prestations de l'aviation civile* » et le programme 614 « *Transports aériens, surveillance et certification* ». Le BACEA a pour ambition de garantir, dans un cadre unifié et soucieux de la priorité donnée au développement durable, la sécurité et la sûreté du transport aérien.

Le projet de loi de finances pour 2017 poursuit évidemment l'objectif général du Gouvernement de réduire la dépense publique et de contenir l'endettement. Dans ce contexte budgétaire contraint, les transports aériens se voient assigner un objectif de performance économique accrue et de protection de l'environnement.

1. Le programme 612 « *Navigation aérienne* »

Le programme « *Navigation aérienne* » regroupe les activités du service à compétence nationale Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) qui est chargé de fournir les services de circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance ainsi que les services d'information aéronautique aux aéronefs évoluant en circulation aérienne dans l'espace aérien dont la gestion a été confiée à la France.

La DSNA, premier opérateur européen dans son activité, assure des services de navigation aérienne et d'approche de près de 90 aéroports contrôlés en métropole et outre-mer. La DSNA contrôle environ 3 millions de vols par an avec plus de 10 000 vols par jours en période de pointe. Elle doit non seulement maintenir en condition opérationnelle ses systèmes actuels et moderniser ses infrastructures mais également investir pour assurer la convergence technique au standard européen requis pour le FABEC (bloc d'espace fonctionnel d'Europe centrale) comme pour SESAR, le programme visant à fournir à l'Europe des systèmes gestion du trafic aérien plus performants que les systèmes actuels (cf. infra). Ce programme sera doté en 2018 de 531,9 millions d'euros (+ 0,6 %) partagés entre deux actions :

– l'action « *Soutien et prestations externes de la navigation aérienne* » regroupe les dépenses de fonctionnement support, des subventions à des organismes extérieurs ainsi que les dépenses d'investissement supports.

– l'action « *Exploitation et innovation de la navigation aérienne* » qui regroupe, en fonctionnement, le maintien en conditions opérationnelles (MCO) des systèmes et, en investissement, les grands programmes de la navigation aérienne.

L'évolution des crédits d'investissement de la DSNA s'adapte au rythme d'avancement des projets en cours et permet le maintien d'un niveau élevé d'investissements, conforme aux exigences européennes. Il s'agit, pour le prestataire de la navigation aérienne, d'effectuer le rattrapage indispensable des investissements qui depuis plusieurs années n'ont pas atteint le niveau nécessaire pour lui permettre, d'une part de faire face aux enjeux européens et de modernisation de ses systèmes, et d'autre part de les amener, avant 2020, aux standards européens requis pour le FABEC et pour SESAR. Cet objectif reste prioritaire pour le programme 612.

S'agissant des dépenses d'investissement productif, l'accent est mis sur la montée en puissance de quatre programmes majeurs d'investissement, lancés au cours des années précédentes :

– le renouvellement du système informatique de gestion du trafic aérien des centres de contrôle en route et des grandes approches (« 4flight »). Il s'agit d'adapter la gestion du trafic aérien des centres de contrôle en route et des deux grandes approches de la région parisienne d'ici 2020 ;

– le renouvellement des réseaux de communications sol-sol ;

– la mise en œuvre de nouveaux systèmes spécifiques « tours et approches » (programme Sysat), stratégie de modernisation des systèmes propres aux approches et tours de contrôle,

– la préparation des développements SESAR (Single European Sky ATM Research), qui constitue le volet technologique du Ciel unique européen et qui est entré dans sa phase de déploiement (2015-2025).

2. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile »

Le programme 613 supporte, au bénéfice des deux programmes opérationnels de la mission, le financement de la gestion mutualisée de différentes prestations, notamment dans les domaines des ressources humaines, des affaires financières, de la politique immobilière et des systèmes d'information. Le programme 613 comprend également la subvention pour charges de service public versée par la DGAC à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public qui lui est rattaché.

Les dépenses de fonctionnement du programme 613 baisseront de 6 % en 2018 par rapport à 2017. Il s'agit de la conséquence de la rationalisation des dépenses qui permet, selon la DGAC, de préserver les financements liés à la sécurité et à la sûreté.

La légère augmentation des dépenses d'investissement de 0,8 % par rapport à 2017 sera permise par l'arrivée à maturité des grands projets stratégiques de modernisation pilotés par la DSI dans les domaines de la gestion financière et des ressources humaines.

En 2018, la subvention versée par la DGAC à l'école nationale de l'aviation civile augmentera de 2 % par rapport à 2017. Cette hausse répond à une demande plus importante en besoin de formations, notamment des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Cette subvention baissait régulièrement depuis une dizaine d'années, puisqu'elle avait été réduite d'environ 100 millions d'euros à 93 millions en 2017. Avec la hausse qu'elle enregistrera en 2018, la subvention reviendra au niveau qu'elle atteignait en 2016.

Pour la réalisation de ses missions, l'école bénéficie de deux sources de financement :

– une subvention versée par la direction générale de l'aviation civile pour couvrir une partie des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'école, d'une part, et pour financer la rémunération des personnels permanents qu'elle affecte à l'école dans le cadre du plafond d'emplois de l'opérateur, d'autre part. Cette subvention s'élèvera à 95 millions d'euros en 2018 : 93,2 millions d'euros issus du programme 613 ainsi que nous l'avons vu, mais aussi 1,3 million d'euros en provenance du programme 612 et 0,5 million en provenance du programme 614 ;

– des ressources propres provenant des prestations qu'elle réalise au profit de clientèles nationales et étrangères du secteur aéronautique. Il s'agit principalement de ressources relatives à des prestations de formations ou d'expertises, des droits de scolarité, des frais d'inscriptions aux différents

concours qu'elle organise ainsi que des recettes locatives liées à l'hébergement de ses élèves sur les campus de l'École.

Les charges de personnel (83,3 millions d'euros), constituent la première dépense de l'ENAC, devant les dépenses de fonctionnement (34,1 millions d'euros) et les dépenses d'investissement (8,9 millions d'euros). Les fonds propres de l'opérateur permettent de compléter la subvention accordée par l'État qui ne couvre, par exemple, que la moitié des dépenses d'investissement.

En 2018, les effectifs de l'École financés par la subvention d'État ne varieront pas : ils resteront stabilisés à 812 ETPT. Ils s'ajouteront aux emplois rémunérés sur les fonds propres de l'opérateur et, eux, connaissent une hausse constante : 65 en 2016, 75 en 2017 et 95 en 2018 (+20).

La DGAC précise que ces effectifs permettront d'absorber d'une part l'augmentation du nombre de promotions et, par conséquent, la nécessité d'augmenter le nombre d'instructeurs et, d'autre part, de poursuivre le développement des activités tournées vers l'international (organisation des formations pilotes étrangers...). Les effectifs hors plafond seront financés sur ressources propres.

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

Ce programme a pour objet de mettre en œuvre la politique de sécurité, de sûreté et de développement durable, de vérifier la conformité de l'ensemble des acteurs du secteur aux règlements qui leur sont applicables et de veiller à ce que le développement du transport aérien se déroule dans un cadre économique équilibré.

Ce programme rassemble trois actions disparates et de poids inégaux : l'action « *Développement durable et régulation* » vise à réduire les nuisances sonores et les émissions gazeuses ; l'action « *Surveillance et certification* », intervient en matière de sécurité tandis que l'action « *Enquêtes de sécurité aérienne* », qui abrite le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), exerce une mission d'analyse des accidents et incidents graves.

L'action « *Développement durable et régulation* » enregistrera, en 2018, un tassement de son budget à hauteur de 16,6 millions d'euros (- 0,8 %). Ce sont principalement les crédits d'investissement qui diminuent (- 1,8 % par rapport à 2017). Les dotations permettront de poursuivre des projets tels que la modernisation du laboratoire de détection des explosifs artisanaux de Biscarosse, le déploiement de l'application de gestion des habilitations et des titres de circulation pour l'accès aux zones réservées des aéroports, le projet PNR d'échange de données relatives aux passagers ou encore les outils de reconnaissance biométrique.

L'action « *Surveillance et certification* » regroupe les dépenses de fonctionnement (hors action sociale) et les dépenses d'investissement de l'ensemble des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC)

(dont Antilles-Guyane et Océan Indien) et des services d'outre-mer (Polynésie française et Nouvelle Calédonie) pour leurs activités liées à la surveillance et à la certification dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.

En 2018, la dotation initiale inscrite sur cette action est de 23,9 millions d'euros (+ 0,2 % par rapport à 2017) répartis à raison de 19,5 millions d'euros pour les dépenses d'exploitation et de 4,4 millions d'euros pour les dépenses d'investissement.

Enfin, l'action « *Enquête de sécurité aérienne* » couvre le budget annuel du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Ce bureau est un service opérationnel à forte réactivité qui intervient en France et dans le monde dans des délais très courts. Les modalités de ses missions sont souvent réalisées dans l'urgence et la prévision de son budget affectée par les aléas des événements.

Son budget en 2018 s'élèvera à 2,9 millions d'euros, en augmentation de près de 3 % par rapport à celui de 2017. Cette hausse sera essentiellement affectée à une augmentation des dépenses d'investissement.

D. DES EFFECTIFS EN BAISSÉ MAIS DES RÉMUNÉRATIONS EN HAUSSE

1. Les effectifs ont diminué de 11 % au cours des dix dernières années

Sur la période 2007-2016, la DGAC a supprimé 1 247 emplois (dont 146 pour l'ENAC) soit 11 % de son effectif global ce qui représente un effort de productivité substantiel pour un service public opérationnel œuvrant pour la sécurité et la sûreté aériennes.

La direction générale de l'aviation civile considère que ces efforts de réduction d'emplois ont atteint leurs limites dans un contexte européen et international de croissance du transport aérien, d'évolutions technologiques et d'exigences renforcées notamment en matière de sûreté.

Aussi, afin que la DGAC soit en mesure de maintenir son niveau élevé et performant de sécurité et de sûreté du transport aérien en plus de développer son savoir-faire et sa performance opérationnelle, les schémas d'emplois de 2017 à 2019 ont validé une stabilisation des emplois, tant pour la DGAC que pour l'opérateur ENAC et conformément aux engagements portant sur la période 2016-2019.

Au 31 juillet 2017, le BACEA compte 10 415 ETPT, soit 127 emplois de moins qu'en 2016 et 263 ETPT en dessous du plafond d'emplois fixé à 10 679 ETPT.

Le schéma d'emplois pour l'année 2018 s'inscrit dans le même cadre protocolaire couvrant la période 2016-2019. Ce protocole s'attache notamment à assurer une démarche de cohésion de l'ensemble de la DGAC et une trajectoire

visant à renforcer sa productivité et sa performance dans un contexte de croissance de l'activité du transport aérien.

2. Les dépenses de personnel ne sont toujours pas stabilisées

Pendant plusieurs années, la DGAC a mis en avant une relative stabilisation des dépenses de personnel, expliquée notamment par « un pilotage renforcé des emplois et de la masse salariale ».

Or, nous constatons que la période 2012 – 2018, pourtant marquée par une réduction sensible des effectifs passés de 11 000 agents à 10 415 (- 585 emplois, soit - 5,3 %), s'est traduite par une hausse continue des crédits consacrés aux rémunérations, qui sont passés de 1,104 à 1,199 milliard d'euros (+ 8,6 %).

Cette hausse a, le plus souvent, été comprise entre 1 et 1,5 % par an, mais a connu un pic en 2017 (+ 3,3 %), ainsi que le montre le tableau ci-après :

ÉVOLUTION DES CRÉDITS CONSACRÉS AUX RÉMUNÉRATIONS

(en millions d'euros)

Titre 2	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total LFI	1 104	1 137	1 138	1 144	1 142	1 183	1 199
Total exécution prévision pour 2017	1 091	1 107	1 119	1 135	1 141	1 179	
Évolution		+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 1,5 %	+ 0,5 %	+ 3,3 %	+ 1,7 %

Source : DGAC

La progression des crédits ouverts au titre de l'année 2017 s'explique notamment par la mise en œuvre sur une année pleine et, pour des personnels plus nombreux, des nouvelles mesures protocolaires et du protocole relatif à la modernisation des parcours professionnels, des carrières et des rémunérations (PPCR). Ainsi, la dépense catégorielle prévue s'élève à 21,30 millions d'euros (contre 7,3 millions d'euros en 2016).

Cette hausse s'explique aussi, mais de façon plus marginale, par l'augmentation du point d'indice de la fonction publique intervenu au mois de février 2017 (2,7 millions d'euros) et par l'augmentation de la contribution au CAS *Pensions* (+ 9 millions d'euros par rapport à 2016).

En 2018, la hausse des crédits de titre 2, en l'absence d'augmentation du point d'indice, sera justifiée par la poursuite de la mise en œuvre des mesures protocolaires engagées ainsi que par l'évolution de la contribution du budget de la DGAC au CAS *Pensions*.

III. LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SECTEUR AÉRIEN EN FRANCE

Au-delà de l'examen du budget annexe proprement dit, l'avis budgétaire est aussi l'occasion d'examiner la situation des principaux acteurs du secteur. En France, trois acteurs majeurs se dégagent : Air France pour le transport aérien, Aéroports de Paris (devenu Groupe AdP), pour la gestion des deux principales plateformes aéroportuaires du pays, et Airbus, principal avionneur mondial. Dans un contexte où les lignes bougent fréquemment et où aucune position n'est pérenne, ces trois fleurons français et européens du transport aérien présentent des situations très différentes.

A. LA SITUATION DU GROUPE AIR FRANCE-KLM S'AMÉLIORE MAIS RESTE FRAGILE

1. En 2016 et 2017, Air France a poursuivi un redressement en demi-teinte

Les résultats du groupe Air France-KLM en 2016 ont confirmé l'amélioration de la situation constatée l'année précédente. Toutefois, ces résultats sont principalement liés à la stabilité du prix du carburant à un niveau bas. Les recettes sont, quant à elles, à la baisse, dans le contexte d'une concurrence exacerbée.

En 2016, le résultat d'exploitation de KLM a augmenté de 77 % (681 millions d'euros contre 384 en 2015) tandis que celui d'Air France a diminué de 13 % (372 millions d'euros contre 426 en 2015). KLM participe ainsi fortement au résultat d'exploitation du groupe et à son amélioration par rapport à 2015.

Le chiffre d'affaires d'Air France-KLM, s'est élevé à 25,7 milliards d'euros, en baisse de 4,6 %.

Le chiffre d'affaires du transport de passagers demeure le premier pôle de contribution au chiffre d'affaires total (75,9 %) avec plus de 80 millions de passagers transportés. Il est néanmoins en recul de plus de 4 %, pour s'établir à 18,8 milliards d'euros. Cette décroissance est notamment liée à la baisse significative de la recette unitaire sur les réseaux long-courriers et moyen-courriers du groupe (respectivement - 4,7 % et - 5,4 % hors impact change).

Le chiffre d'affaires de l'activité de transport de fret (1,9 milliard d'euros) a diminué de plus de 15 % en 2016 par rapport à 2015, consécutivement à la poursuite de la restructuration de cette activité afin de l'adapter à la surcapacité structurelle du secteur.

Le chiffre d'affaires de l'activité de maintenance a augmenté de plus de 16 %, confirmant la bonne santé de ce secteur qui contribue à plus de 7 % au chiffre d'affaires total du groupe.

Le chiffre d'affaires de Transavia a augmenté, pour sa part, de 11 %, avec plus de 13 millions de passagers transportés (+ 22,7 %). Ce développement a été notamment porté par la progression du chiffre d'affaires de Transavia France, en hausse de plus de 20 %.

Le résultat d'exploitation du groupe Air France-KLM pour l'année 2016 a affiché un bénéfice de 1 049 millions d'euros, en progression de 269 millions d'euros par rapport à l'année 2015.

La dette nette a poursuivi sa diminution pour s'élever à 3,7 milliards d'euros au 31 décembre 2016, contre 4,3 milliards d'euros un an plus tôt. Cette diminution est notamment la conséquence des récentes cessions de part de 1,13 % du capital du système de réservation Amadeus et de 49,99 % du capital de la filiale de restauration Servair pour respectivement 201 et 237 millions d'euros. Par ailleurs, le groupe continue de bénéficier d'un bon niveau de liquidité, avec une trésorerie nette de 4,3 milliards d'euros et des lignes de crédit non utilisées de 1,8 milliard d'euros à fin 2016.

Au cours du 1^{er} semestre 2017, dans un contexte de croissance significative du trafic mondial, le groupe AF-KLM (hors Transavia) a transporté 47,1 millions de passagers en nette progression par rapport au 1^{er} semestre 2016 (+ 6,5 %). Le coefficient d'occupation a progressé de 1,4 % pour atteindre 86,3 % et la recette unitaire au siège-kilomètre offert a augmenté de 0,6 %, pour la première fois depuis 3 ans.

Le chiffre d'affaires du groupe pour les six premiers mois de 2017 s'est établi à 12,3 milliards d'euros, en augmentation de 4,2 % par rapport au premier semestre 2016, pour un résultat d'exploitation de 353 millions d'euros, en augmentation de 135 millions d'euros.

Les résultats de Transavia sur le 1^{er} semestre laissent augurer d'une année 2017 bénéficiaire, après une année 2016 à l'équilibre.

Au 30 juin 2017, la dette nette représente 2,96 milliards d'euros, contre 3,66 milliards d'euros à la fin 2016, soit une réduction de 699 millions d'euros.

2. Une nouvelle équipe dirigeante et un nouveau plan stratégique

Le 1^{er} mai 2016, M. Jean-Marc Janaillac a été nommé PDG du groupe Air France-KLM en remplacement de M. Alexandre de Juniac. Il est entré en fonction le 4 juillet 2016.

Président d'Air France depuis le 1^{er} juillet 2013, M. Frédéric Gagey a été remplacé le 2 novembre 2016 par un tandem composé de M. Frank Ternier (directeur général) et M. Jean-Marc Janaillac (président). Ce dernier, président du groupe, dirige donc en parallèle la société Air France.

Le plan Transform 2015 a permis d'améliorer les performances financières du groupe, mais pas à la hauteur des espérances. Les effectifs de la seule société Air France sont passés de 56 851 personnes en 2008 à 47 920 en 2016, soit une baisse de 16 %. La rentabilité de la compagnie reste portée par quelques lignes long-courrier et par l'activité maintenance. Des réformes restent indispensables pour réduire le décalage de compétitivité avec les principaux concurrents.

Les négociations sur la mise en place du plan Perform 2020 n'ayant pas abouti, la nouvelle équipe dirigeante a lancé, le 2 novembre 2016, le plan stratégique, Trust Together. Ce plan prévoit de poursuivre les efforts en matière de compétitivité, notamment en approfondissant les alliances, en renforçant la croissance de l'activité maintenance (la plus rentable), en renforçant le taux d'utilisation des avions, etc. L'annonce la plus forte est celle de la création d'une filiale visant les jeunes actifs (18-35 ans) spécialisée sur les vols moyens et long-courriers (*cf. infra*).

3. L'avenir d'Air France passe-t-il par ses filiales ?

Air France-KLM a constitué, dès 2007, un « pôle loisirs » avec la compagnie **Transavia France**, filiale du groupe Air France et de Transavia Holland, pour exploiter des vols vers des destinations européennes et du bassin méditerranéen au départ de Paris-Orly et de métropoles régionales. Un accord quadripartite, entre Air France, Transavia France et les syndicats des deux compagnies, a été signé en 2015. La possibilité d'y détacher des pilotes volontaires d'Air France a été validée. Chaque année, des négociations sont menées entre la direction d'Air France et ses pilotes pour augmenter la flotte de Transavia et accroître l'offre de destinations. Dotée de 29 Boeing 737 en 2017, la compagnie en comptera 33 en 2018. L'augmentation du nombre de sièges-kilomètres offerts se poursuit à un rythme soutenu : + 12,4 % en 2017 et + 15 % en 2018. De nouvelles ouvertures de lignes sont à l'étude pour l'été 2018.

Par ailleurs, Air France a aussi parachevé le développement de sa filiale **Hop!** Depuis le 3 avril 2016, les compagnies Régional, Brit Air et Airlinair ont achevé leur processus de fusion dans Hop!, seule entité juridique aujourd'hui existante. La flotte de cette compagnie souffre toujours d'un manque d'homogénéité puisque les 86 appareils sont issus de trois familles : ATR, Embraer et Bombardier. Plus grave : leur utilisation est aujourd'hui limitée par le manque de pilotes dont beaucoup sont partis chez Air France.

Enfin, la nouvelle direction a annoncé la création d'une filiale moyen et long-courrier visant les jeunes actifs (18-35 ans), **Joon**, pour lutter d'une part contre les compagnies à bas coût (moyen-courrier) et d'autre part contre les compagnies du Golfe (long-courrier) qui se développent dans des conditions contestables. Cette filiale dont la création a été agréée par les syndicats de pilotes d'Air France, permettra au groupe de rouvrir des lignes fermées car non rentables et de conserver des lignes menacées. Démarrant modestement, elle devrait compter une dizaine d'avions l'an prochain avant d'atteindre 28 appareils en 2019.

Elle s'appuiera sur des pilotes volontaires d'Air France, avec des règles d'utilisation et de rémunération « adaptées ». Le plan de recrutement des PNC (personnel navigant commercial) est ambitieux puisqu'il prévoit plus de 1 000 emplois à l'horizon 2020.

4. Le renforcement des alliances

Air France-KLM a décidé d'acquérir 31 % de la compagnie britannique Virgin Atlantic, fondée par Richard Branson. L'alliance entre Air France-KLM et Delta désormais renforcée par Virgin Atlantic en fera, si l'opération est acceptée par l'autorité de la concurrence, le premier groupe entre l'Europe et les États-Unis et représentera plus du quart du trafic transatlantique. Air France-KLM pourra ainsi proposer des vols au départ de Londres vers les États-Unis, en plus de Paris et d'Amsterdam.

Dans le même temps, Delta Airlines et China Eastern vont acquérir chacune 10 % du capital du groupe, à l'occasion d'une augmentation de capital d'un montant de 750 millions d'euros qui contribuera à redonner des marges de manœuvre à la société. L'entrée dans le capital de la compagnie China Eastern permettra de développer l'activité d'Air France en Chine et de mettre notamment l'accent sur la clientèle d'affaires, qui est la clientèle la plus rémunératrice.

Les entrées simultanées de Delta et de China Eastern auront pour conséquence d'abaisser la part de l'État au capital du groupe ; cette part passera de 17,6 % à 14 %, l'État restant toutefois le premier actionnaire d'Air France-KLM.

5. La taxe de solidarité : une charge qui pèse sur les compagnies françaises

La loi de finances rectificative pour 2005 a instauré, à compter du 1^{er} juillet 2006, une contribution dénommée taxe de solidarité, aussi connue sous le nom de « taxe Chirac » perçue au profit du fonds de solidarité pour le développement. Calculée selon la destination finale du passager et la classe de transport, elle n'est pas perçue lorsque le passager est en correspondance.

À l'origine, les recettes étaient affectées principalement à UnitAid, une organisation internationale d'achats de médicaments. La liste des bénéficiaires a d'abord été élargie à d'autres acteurs comme le Fonds mondial pour le sida. Depuis 2013, des organismes poursuivant des objectifs de développement bénéficient également de cette ressource alors que la liste initiale était centrée sur des objectifs de santé.

Ce nouvel élargissement a été concomitant à la revalorisation de 12,7 % des tarifs de la taxe et à son plafonnement à 210 millions d'euros. Depuis 2016, la partie des recettes excédant le plafond annuel n'est plus reversée au budget général de l'État mais au Budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens.

À l'origine, cette taxe devait être mondiale, mais seuls neuf pays l'ont réellement mise en application, certains l'ayant assortie de larges dérogations. Ces pays sont le Cameroun, le Chili, la République du Congo, la France, Madagascar, le Mali, Maurice, le Niger et la République de Corée. La France est le principal pays contributeur (70 %), devant la Corée et le Chili.

Cette taxe, est certes censée frapper toutes les compagnies selon le même taux. À ceci près que les compagnies étrangères comme Lufthansa, British Airways, Emirates... ne paient cette taxe que lorsqu'elles décollent de France, ce qui représente le plus souvent 1 à 2 % de leur activité. Pour Air France, les vols au départ du territoire national représentent les trois quarts de son activité, notre pays ayant décidé de taxer également les vols intérieurs, contrairement aux autres participants.

Dans un contexte de crise et de forte concurrence, et dans la mesure où les passagers arbitrent en fonction des prix TTC, Air France a compensé cette augmentation en rognant sur ses marges, réduisant ainsi ses recettes financières.

En France, les principales compagnies contributrices pour la taxe de solidarité sont les suivantes :

PRINCIPALES COMPAGNIES CONTRIBUTRICE À LA TAXE DE SOLIDARITÉ

Rang	Compagnie	Recette en euros	Part
1	Air France	57 203 409	27,1
2	Easyjet	10 806 256	5,1
3	Emirates	6 716 887	3,2
4	Air Algérie	6 655 877	3,2
5	Ryanair	6 324 506	3,0
6	British Airways	5 392 431	2,6
7	Royal Air Maroc	5 225 206	2,5
8	Transavia France	4 996 048	2,4
9	Lufthansa	4 889 617	2,3
10	Hop !	4 318 451	2,0
	Divers	98 711 279	46,7
	Total	211 239 968	100,0
	Total Groupe AF	68 566 412	32,5

Source : DGAC

Dans notre pays, Air France est la principale compagnie contributrice, et le groupe Air France représente près du tiers des montants recueillis avec notamment la présence de sa filiale à bas-coûts, Transavia France (huitième en 2016), et sa filiale régionale, HOP !, dixième en 2016.

Parmi les autres compagnies françaises contributrices, se trouvent, Aigle Azur (desserte moyen-courrier Europe et Afrique), Corsair et XL Airways (desserte long-courrier), Air Caraïbes et Air Austral (desserte des outre-mer), Air Corsica (desserte de la Corse) et Openskies (desserte des États-Unis).

La contribution globale du pavillon français représente 39 % des recettes de la taxe en France, en 2016.

Votre rapporteure constate et regrette le caractère inéquitable de cette taxe qui participe d'un idéal louable et généreux – promouvoir la solidarité avec les pays en voie de développement – mais qui aboutit à pénaliser injustement les compagnies françaises. Nombreux sont les observateurs qui partagent ce constat puisque notre collègue **Bruno Le Roux proposait déjà dans son rapport, publié en 2015, d'ajuster le montant de la taxe** à la quotité nécessaire au financement du Fonds de solidarité pour le développement.

Dans un autre rapport⁽¹⁾, la Cour des Comptes constate que « *ce mécanisme de solidarité, sans lien avec le domaine aérien, a perdu de son idéal* », et confirme que « *l'exemple de la France n'est pas suivi et conduit à pénaliser le transport aérien français* ». **La Cour conclut à la nécessité de se réinterroger sur ses objectifs et sa pertinence.**

En accord avec la Cour, votre rapporteure ne s'opposerait pas à la remise en question de cet impôt. À défaut, un élargissement de l'assiette à d'autres contributeurs en concurrence directe avec l'avion, comme par exemple le transport ferroviaire international (Eurostar, Thalys et Lyria) ou les lignes d'autocar internationales, en pleine expansion, permettrait de réduire la contribution du secteur aérien et de compenser la distorsion de concurrence.

B. AÉROPORTS DE PARIS

1. Une année 2016 mitigée

En 2016, l'entreprise a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires de 0,5 % (2 947 millions d'euros, soit +12 millions d'euros). Cette croissance, bien plus faible que celle enregistrée en 2015 (+4,5 %), s'explique notamment par un début d'année 2016 très mauvais, l'activité ayant été durablement perturbée par les attentats survenus le 13 novembre 2015.

Les revenus générés par les activités aéronautiques ont faiblement augmenté (+0,5 %) sous l'effet combiné d'une stabilité des tarifs des redevances au 1^{er} avril 2016 et d'une hausse modérée du trafic passager en 2016 (+ 1,8 %).

Le produit des activités commerciales est en légère baisse (- 0,5 %), sous l'effet d'une diminution du chiffre d'affaires par passager des boutiques (- 8 %) en lien avec la décroissance du tourisme, notamment des nationalités les plus contributrices.

(1) « L'État et la compétitivité du transport aérien » présenté au Sénat en septembre 2016.

Le chiffre d'affaires des activités immobilières du Groupe hors aéroport est en légère baisse (-0,8 %), sous l'effet de l'indexation des revenus sur l'indice du coût de la construction.

Le chiffre d'affaires des activités internationales du Groupe est en légère hausse (+1 %). L'activité de la filiale de gestion et de prise de participation dans les sociétés aéroportuaires à l'international, Aéroports de Paris Management, est en croissance (+28 %) grâce à un contrat à Zagreb et à la reprise de la concession de l'aéroport de Santiago du Chili en mai 2015. Cette croissance compense le ralentissement de l'activité de la filiale de conception aéroportuaire, ADP Ingénierie (-5 %).

LES ÉVOLUTIONS DU TRAFIC DE PASSAGERS SUR LES PLATEFORMES PARISIENNES

(en millions)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Trafic passagers	83,0	83,4	88,1	88,8	90,3	92,7	95,4	97,2
Variation	-4,7 %	0,4 %	5,7 %	0,8 %	1,8 %	2,6 %	3,0 %	1,8 %
CDG	57,9	58,2	61,0	61,6	62,0	63,8	65,8	65,9
Variation	-4,9 %	0,4 %	4,8 %	1,1 %	0,9 %	2,8 %	3,1 %	0,3 %
Orly	25,1	25,2	27,1	27,2	28,3	28,9	29,6	31,2
Variation	-4,2 %	0,4 %	7,7 %	0,3 %	3,8 %	2,1 %	2,8 %	5,3 %

LES ÉVOLUTIONS DU NOMBRE DE MOUVEMENTS D'AVIONS

(en milliers)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mouvements d'avions commerciaux	738,6	707,6	735,4	721,9	701,9	693,3	700,5	707,4
Variation	-5,5 %	-4,2 %	3,9 %	-1,8 %	-2,8 %	-1,2 %	1,0 %	1,0 %
CDG	518,0	491,9	506,9	491,3	472,2	465,2	469,3	473,0
Variation	-6,0 %	-5 %	3,0 %	-3,1 %	-3,9 %	-1,5 %	0,9 %	0,8 %
Orly	220,6	215,6	228,5	230,6	229,7	228,0	231,1	234,5
Variation	-5,0 %	-2,2 %	6,0 %	0,9 %	-0,4 %	-0,7 %	1,3 %	1,4 %

En 2016, l'ensemble du trafic fret et poste traité sur les plates-formes est en hausse de 1,2 % (2,24 millions de tonnes transportées).

Les comptes présentés ci-après selon les normes IFRS sont les comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris, incluant 52 sociétés à la fin de l'année 2016 contre 50 à fin 2015. Les données relatives aux comptes de l'année 2015 ont été retraitées pour permettre leur comparaison avec les comptes de l'année 2016.

ÉVOLUTION DU COMPTE DE RÉSULTAT D'ADP

(en millions d'euros)

	2015	2016	2016/2015
Produit des activités ordinaires (chiffres d'affaires)	2 947	2 947	+ 0,4 %
Autres produits opérationnels courants	18	29	+ 61 %
Charges courantes	1 748	1 807	+ 3,4 %
<i>Dont charges de personnel</i>	712	698	- 2,0 %
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	14	- 26	-
EBITDA	1 191	1 195	+ 0,3 %
Résultat opérationnel	791	696	- 12,0 %
Résultat financier	- 106	- 115	- 8,5 %
Impôt sur les résultats	258	202	- 21,7 %
Résultat net part du groupe	430	435	+ 1,2 %

Source : ADP

L'EBITDA⁽¹⁾ est relativement stable à 1 195 millions d'euros, malgré la faible augmentation du chiffre d'affaires en 2016 et l'augmentation des charges opérationnelles. Cette stabilité s'explique par l'augmentation des autres produits opérationnels courants et par la diminution des dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises. L'augmentation des charges opérationnelles, en partie due au déploiement de la nouvelle marque Paris-Aéroport, a par ailleurs été modérée grâce à une maîtrise des charges de personnel.

Le résultat avant impôts s'établit à 640 millions d'euros en baisse de 7,4 %. Le résultat net part du groupe s'établit à 435 millions d'euros, en légère hausse de 1,2 %, sous l'effet de la baisse du taux d'imposition.

Les produits du segment Activités aéronautiques, d'un montant de 1 743 M€ représentent la part prépondérante du chiffre d'affaires du groupe. Ils ne progressent que de 0,5 % par rapport à 2015, en raison d'une relative stagnation du trafic.

Les produits du segment Commerces et services, d'un montant de 941 millions d'euros, sont en hausse de 0,7 % par rapport à 2015, notamment grâce à l'évolution des recettes locatives sur les espaces hors commerces des terminaux (+3,6 %) qui vient compenser la baisse des recettes locatives sur les commerces (-0,5 %) et des recettes des parkings (- 0,7 %).

(1) L'EBITDA – *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*- représente le résultat avant charges et produits financiers, impôts, dotations aux amortissements et provisions. Il correspond au résultat généré par l'activité de l'entreprise. C'est un indicateur de la rentabilité de l'entreprise et de sa capacité à générer de la trésorerie.

Les produits de l'immobilier, d'un montant de 263 millions d'euros, sont en baisse de 0,8 %. Le résultat opérationnel courant du segment est stable à 105 millions d'euros. 68 600 m² de surfaces ont été inaugurés en 2016 et 58 700 m² sont prévus pour 2017.

Les produits du segment International et développements aéroportuaires, portés par ADP Ingénierie et Aéroports de Paris Management qui sont les seules filiales intégrées, progressent de 1 % à 97 millions d'euros.

Sur l'année 2016, le groupe TAV Airports a réalisé un chiffre d'affaires en hausse de 1 % à 1 092 millions d'euros, mais un résultat net en baisse de 39 % à 127 millions d'euros, principalement en raison de la série d'attentats en Turquie et de la tentative de coup d'État. Le chiffre d'affaires de Schiphol Group est stable à environ 1,4 milliard d'euros, mais son résultat net est en baisse de 18 % à 306 millions d'euros. L'effet de la baisse des tarifs au 1^{er} avril 2016 (-11,6 %) est en partie compensé par la croissance du trafic de l'aéroport néerlandais (+9,2 %) à 64 millions de passagers, mais les charges opérationnelles de l'aéroport ont fortement augmenté.

Le trafic passagers au premier semestre 2017 s'est établi à 48,2 millions de passagers sur les plates-formes parisiennes, en hausse de 5 % par rapport au 1^{er} semestre 2016 (+ 5,2 % à Roissy, soit 32,9 millions de passagers et + 4,5 % à Orly, soit 15,6 millions de passagers), ce qui permet à AdP de rehausser pour la deuxième fois sa prévision d'augmentation du trafic sur l'ensemble de l'année 2017 à une valeur comprise entre 3,5 et 4,0 %.

Le nombre de passagers en correspondance est stable (+ 0,1 %) et le taux de correspondance est donc en retrait de 1,2 point à 23 %. Le nombre de mouvements d'avions (344 865) est en hausse de 0,5 %. L'activité fret et poste est en hausse de 0,7 % avec 541 268 tonnes transportées.

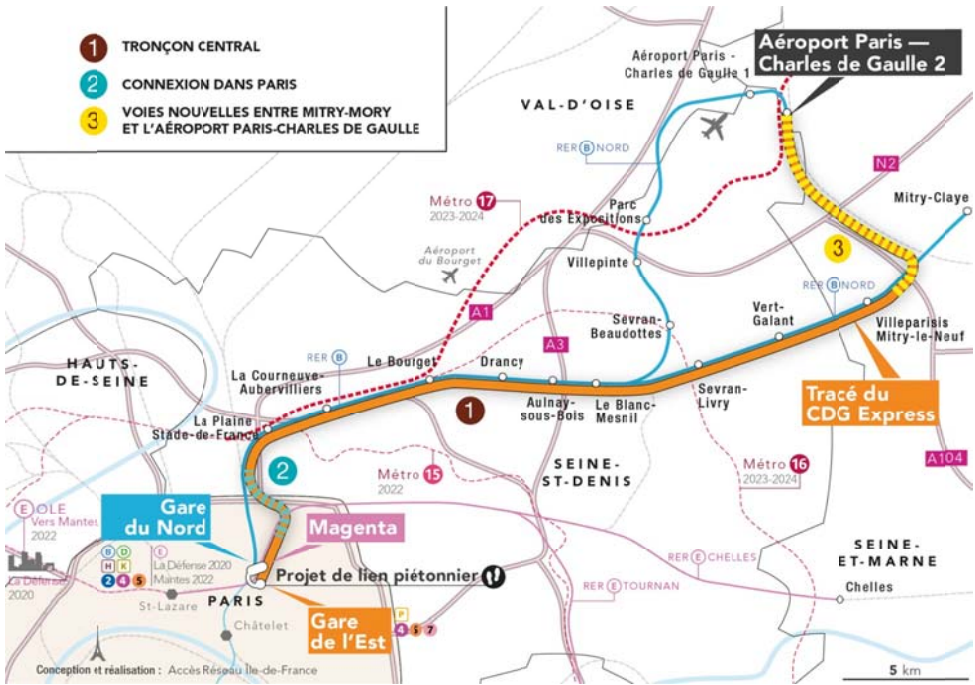
Au 31 décembre 2016, l'endettement financier brut du groupe s'établissait à 4,504 milliards d'euros, quasiment stable par rapport au 31 décembre 2015 (4,501 milliards d'euros). Dans le même temps la trésorerie d'Aéroports de Paris est restée à un niveau élevé de 6,7 mois de chiffre d'affaires.

Au bilan, le taux des dettes nettes sur fonds propres qui culminait à 79 % fin 2013 n'était plus que de 64 % fin 2016, en légère baisse par rapport à la fin 2015 (65 %).

2. Le projet de liaison avec Paris « CDG Express » se précise

Le projet CDG Express consiste en une liaison ferroviaire directe de 32 kilomètres dont 24 de voies existantes et 8 km de voies nouvelles, entre Paris (Gare de l'Est) et l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle (CDG 2), spécifiquement adaptée aux besoins des passagers aériens. Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- une liaison directe et sans arrêt ;
- un temps de trajet de 20 minutes ;
- un train toutes les 15 minutes ;
- un fonctionnement de 5 heures à minuit, 365 jours par an.



Ce projet apparaît aujourd'hui indispensable à la desserte aéroportuaire de la capitale. Paris est l'une des rares grandes capitales occidentales à ne pas avoir de liaison ferrée à haut niveau de service avec son aéroport principal, par ailleurs le deuxième aéroport européen en nombre de passagers (avec 66 millions de voyageurs en 2016). Les actuels accès autoroutiers et ferroviaires de Roissy-CDG sont aujourd'hui saturés alors que la fréquentation de la plateforme devrait s'accroître en moyenne de 3 % par an.

Le trafic attendu sur cette nouvelle liaison est de 6 à 7 millions de passagers par an en 2024, dont la moitié aurait utilisé une voiture en son absence. Le projet CDG Express permettra ainsi de retirer de la route 71 millions de véhicules.km en 2025, 80 millions en 2035 et 94 millions en 2050, ce qui réduira la pollution atmosphérique de 6 500 tonnes de CO² par an en moyenne. Grâce à ce projet, la part modale de la route dans la desserte de l'aéroport devrait passer de 56 % actuellement à 40 % en 2025.

Le Gouvernement a confirmé sa volonté de voir le projet CDG Express se réaliser avant la fin de l'année 2023 dans le cadre de l'organisation par la ville de

Paris des Jeux Olympiques de 2024 et de sa candidature à l'organisation de l'Exposition universelle de 2025.

– Les modalités de réalisation et de financement

La réalisation en concession « globale » du projet engagée en 2006 et poursuivie jusqu'en 2011 n'ayant pu en définitive aboutir pour de multiples raisons, une nouvelle approche a été décidée. Elle repose sur l'intégration des risques d'interface par la mobilisation des deux acteurs incontournables du projet : SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, et Aéroports de Paris (AdP), gestionnaire de la plateforme de Roissy-CDG.

Le montage prévu repose ainsi sur les principes suivants :

– la séparation des missions de construction de l'infrastructure et d'exploitation du service de transport ferroviaire ;

– l'attribution de la mission de conception, de financement, de réalisation et d'entretien de l'infrastructure à une société de projet, filiale à créer entre SNCF Réseau et AdP ;

– l'attribution de la mission d'exploitation du service de transport ferroviaire à un tiers par l'État, avec mise en concurrence. Les recettes de cet exploitant seront assurées par la vente des billets.

La loi n° 2016-1887 du 28 décembre 2016 relative à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle met en œuvre ces principes.

Dans ce contexte, SNCF Réseau et Aéroports de Paris ont travaillé avec l'État en vue d'élaborer le plan de financement de la société de projet. Le montant global pendant la phase de construction (2017-2013) est estimé à 2,1 milliards d'euros dont 1,8 milliard correspondant à la réalisation de l'infrastructure et 0,3 milliard à des frais financiers et de gestion de la société.

Aéroports de Paris et SNCF Réseau participent à parts égales en fonds propres à la société pour un montant d'environ 200 millions d'euros chacun. Cette participation pourra être adaptée si un tiers investisseur entre au capital de la société de projet, ainsi que la loi du 28 décembre 2016 précitée le permet. La Caisse des dépôts et consignations pourrait être ce troisième partenaire. Le complément (environ 1,7 milliard d'euros soit 80 % du plan de financement) sera obtenu par emprunt auprès d'établissements financiers.

Par ailleurs, sur la base d'un billet dont le coût est fixé à 24 euros en valeur 2024, il apparaît que la capacité contributive de l'exploitant ferroviaire ne permettra pas la couverture totale des charges à acquitter par la société de projet. Pour remédier à cette difficulté, la société de projet bénéficiera d'une taxe à percevoir sur les passagers aériens hors correspondance de l'aéroport de Roissy, à

partir de l'année de mise en service de la liaison (taxe créée par l'article 117 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016).

– L'avancement des procédures

Le projet a fait l'objet d'un débat public en 2003 et a été déclaré d'utilité publique le 19 décembre 2008 par un arrêté inter-préfectoral, dans le cadre d'une réalisation en concession « globale » regroupant la construction de l'infrastructure et l'exploitation du service de transport. La validité de cet arrêté a été prorogée de 5 années le 2 décembre 2013.

La réalisation du projet selon les nouvelles modalités présentées ci-dessus a nécessité une déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, complétant celle de 2008. L'enquête publique nécessaire à cette déclaration d'utilité publique modificative a été organisée du 8 juin au 12 juillet 2016. L'arrêté inter-préfectoral déclaratif d'utilité publique a été modifié en conséquence le 31 mars 2017.

La procédure de sélection de l'exploitant ferroviaire a été engagée par un avis d'appel public à la concurrence publié en janvier 2017.

Les prochaines étapes du projet sont les suivantes :

- la signature du contrat de concession de travaux début 2018 ;
- le début des travaux en 2018 ;
- la désignation de l'exploitant ferroviaire : fin 2018 ;
- la mise en service fin 2023.

Ce projet capital permettra aux usagers de l'aéroport de Roissy de se déplacer rapidement, dans des conditions confortables et avec régularité vers le centre de Paris. Elle rappelle toutefois que le CDG Express ne devra pas se faire aux dépens de la modernisation du réseau existant (lignes B et D du RER, notamment) qui est emprunté au quotidien par des centaines de milliers d'usagers et dont le fonctionnement reste très insatisfaisant. Le CDG Express et la ligne 17 doivent par ailleurs permettre de désengorger un réseau routier saturé.

3. Le bâtiment de jonction d'Orly est presque achevé

Face à l'augmentation régulière du trafic de ses deux principales plateformes, Aéroports de Paris maintient un niveau d'investissement élevé dans l'accueil et la prise en charge des passagers par les compagnies aériennes.

L'aéroport de Paris-Orly, deuxième aéroport français et treizième européen, s'est fortement développé depuis le début de son activité commerciale en 1961 au point qu'il s'est trouvé rapidement confronté à la question des nuisances sonores aériennes. Pour tenir compte de son insertion dans un tissu

urbain dense, Orly a fait l'objet de deux décisions majeures à l'égard des riverains : un couvre-feu nocturne décidé en 1968 et, en 1994, un plafonnement à 250 000 du nombre de créneaux alloués annuellement.

Aéroports de Paris a présenté en octobre 2012 un grand projet de modernisation de l'aéroport Paris-Orly destiné à mieux répondre aux nouvelles attentes des passagers et des compagnies aériennes. Il ne remet nullement en question le couvre-feu en vigueur ni le plafonnement du nombre de mouvements d'avions.

Ce projet se traduit principalement par la jonction des deux terminaux existants, Orly-Sud et Orly-Ouest, par un bâtiment de liaison dans le but de transformer Paris-Orly en une plateforme dotée d'un seul terminal à l'instar des aéroports européens comparables. Ce nouveau bâtiment améliorera la qualité de services à destination des passagers, par la facilitation des parcours, une meilleure fluidité et la proposition d'une meilleure offre commerciale. Il facilitera également la tâche des compagnies aériennes grâce à une optimisation des surfaces, et une meilleure gestion des flux de passagers. Cet édifice apportera 80 000 m² de nouvelles surfaces permettant l'accueil de 3,5 millions de passagers supplémentaires et concentrera toutes les fonctionnalités d'un terminal : enregistrement, contrôles de sûreté, traitement bagages, commerces...

Les travaux de ce bâtiment de jonction ont respecté le calendrier prévisionnel et la mise en service partielle du bâtiment aura lieu au printemps prochain. La mise en service totale est prévue pour le printemps 2019.

Le rôle particulier d'Orly est de traiter :

– le trafic moyen-courrier (sans correspondance) dont celui des compagnies low-cost (Transavia, EasyJet et Vueling, entre autres). Le trafic moyen-courrier représente plus de 50 % du trafic passagers à Paris.

– les vols intérieurs sans correspondance (la navette Air France) ;

– La majorité du trafic vers l'outre-mer.

4. Une nouvelle aérogare à Roissy à moyen terme

Pour faire face à la croissance du trafic de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle, Aéroports de Paris prévoit d'y construire une nouvelle aérogare, ou plutôt un nouveau terminal, selon la terminologie retenue. Il s'agira du T4.

À ce jour, AdP a lancé la réflexion sur l'aménagement du site, de ce futur terminal, à proximité du T3, afin de définir la meilleure réponse aux besoins liés au trafic, à ceux des compagnies et à l'ambition du groupe. La première phase de ce projet devrait voir le jour à au cours de la période 2021-2025.

Les prochains investissements significatifs d'ici 2020 concernent la liaison des terminaux 2B et 2D et la refonte du terminal 2B, la jonction des satellites du terminal 1, la modernisation des systèmes de tri des bagages ainsi que l'optimisation des accès routiers de CDG.

Ce programme d'investissements prévisionnel devrait permettre une augmentation de la capacité terminale de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle de 72 millions de passagers en 2016 à 81 millions de passagers après livraisons des projets décrits ci-dessus.

5. Vers une privatisation d'Aéroports de Paris ?

Même si aucune décision n'a encore été prise par l'exécutif, l'éventualité d'une privatisation de la société Aéroports de Paris semble envisagée. Cette société cotée en bourse est détenue à 50,6 % par l'État, le reste du capital étant réparti entre l'aéroport néerlandais d'Amsterdam Schiphol (8 %), Vinci (8 %), Predica (5 %), ainsi que les salariés et un grand nombre d'investisseurs privés. La capitalisation boursière de la société représente 14 milliards d'euros, dont environ 7 appartiennent donc à l'État.

En 2016, le budget général de l'État a perçu 270 millions d'euros de dividendes de la part d'Aéroports de Paris.

Sans vouloir prendre parti sur une éventuelle cession de capital d'AdP, votre rapporteure insiste sur la nécessité de conserver la compétitivité de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle en Europe. L'actuel contrat de régulation économique (CRE), signé en 2015 pour la période 2016-2020, prévoit la poursuite de la hausse des redevances d'AdP. Votre rapporteure appelle à la plus grande retenue en la matière.

Les aéroports parisiens doivent conserver leur attractivité tarifaire et le partage de la richesse entre aéroports et compagnies aériennes doit demeurer équilibré.

C. LA SITUATION D'AIRBUS

Bénéficiant toujours d'une situation économique particulièrement florissante, Airbus a réussi cet automne un coup de maître en signant avec la société québécoise Bombardier un partenariat qui lui donne une participation majoritaire dans le programme C-Series, ce qui doit lui permettre de renforcer ses positions dans les appareils monocouloir de moins de 150 places. L'accord doit encore être validé par les autorités de la concurrence. L'horizon n'est cependant pas complètement dégagé pour l'avionneur qui doit faire face à la mévente du géant A380, au retard de l'A400M et, surtout, à une lourde hypothèque judiciaire.

1. Une situation économique florissante

En 2016, le chiffre d'affaires d'Airbus s'est élevé à 67 milliards d'euros. Airbus a reçu 731 commandes d'avions commerciaux et 353 d'hélicoptères pour un total de 134 milliards d'euros. La valeur du carnet de commandes a été portée à 1 060 milliards d'euros au 31 décembre 2016, ce qui représente le nombre record 6 874 avions commerciaux à produire. Fin 2016, la société disposait d'une trésorerie de 1,4 milliard d'euros tandis que le dividende de l'action s'inscrivait en hausse de 4 % par rapport à 2015.

Au cours du premier semestre 2017, les prises de commandes se sont élevées à 37,2 milliards d'euros (contre 39,1 milliards d'euros au cours de la même période de 2016), ce qui porte la valeur totale du carnet de commandes à 981 milliards d'euros au 30 juin 2017, contre 1 060 milliards d'euros au 31 décembre 2016. Airbus a reçu 203 commandes nettes d'avions commerciaux contre 183 au cours du premier semestre 2016, ce qui porte le carnet de commandes à 6 771 avions au 30 juin.

Les prises de commandes de la branche militaire et spatiale ont été affectées par les changements de périmètre consécutifs à la restructuration du portefeuille, ainsi que par un certain ralentissement sur le segment des satellites de télécommunications. En revanche, le transport aérien militaire profite d'une bonne dynamique, avec 19 commandes d'avions de transport léger et moyen.

Le chiffre d'affaires du groupe est stable à 28,7 milliards d'euros contre 28,8 milliards d'euros au cours des six premiers mois de 2016. Le chiffre d'affaires de Commercial Aircraft a progressé de 3 %, avec la livraison de 306 avions, dont 239 exemplaires de la Famille A320, 30 A350, 31 A330 et six A380. La filiale hélicoptères enregistre un chiffre d'affaires en hausse de 9 %, avec la livraison de 190 unités contre 163 un an plus tôt.

Fin 2016, le groupe Airbus employait 134 000 salariés (contre 89 000 en 2000) principalement répartis en France (47 960), Allemagne, Espagne et au Royaume-Uni. 10 000 nouveaux salariés sont embauchés chaque année par cette entreprise qui sous-traite 70 % de son chiffre d'affaires auprès de partenaires industriels. En France, 10 600 sous-traitants sont répartis sur l'ensemble du territoire.

2. La prise de participation majoritaire dans le C-Series de Bombardier

Le 17 octobre 2017, Airbus a annoncé prendre une participation de 50,1 % dans le capital de C-Series, la filiale du constructeur canadien Bombardier qui fabrique l'appareil du même nom.

Le C-Series (Série C) est un avion de ligne régional entré en service commercial en juillet 2016. Il comporte deux modèles de 110 et 135 places qui s'intégreront parfaitement dans la gamme d'Airbus, juste en deçà de l'A319 (130

à 160 places). L'A318 (110 à 130 places), peu vendu et concurrent direct du C-Series, sera abandonné.

Airbus apportera au programme C-Series son expertise et son réseau commercial. Il pourra également utiliser son usine de Mobile, en Alabama, pour produire les C-Series destinés au marché des États-Unis et éviter ainsi les droits de douanes très élevés (300 % selon certaines sources) mis en place par Washington pour protéger ses industries. C'est la raison pour laquelle cette transaction ne donnera lieu à aucune contribution financière de la part d'Airbus, l'avionneur français mettant ses compétences et ses infrastructures à la disposition du Québécois. Airbus fait ainsi passer Bombardier du statut de concurrent à celui de partenaire. Seul manque encore l'accord des autorités de la concurrence pour que l'accord puisse produire ses effets.

3. Deux préoccupations commerciales : l'A380 et l'A400M

L'Airbus A380 est un magnifique succès technique et populaire. Cet appareil capable de transporter plus de 800 passagers sur 15 200 km est très apprécié des voyageurs par son confort et son silence. Dans un contexte de fort développement du transport aérien de passagers, cet appareil est de toute évidence conçu pour les marchés émergents en forte expansion (Chine, Inde...) ainsi que pour les aéroports saturés qu'il contribue à désengorger.

Les principales compagnies mondiales (Singapore Airlines, Air France, Lufthansa, British Airways, Korean Air, Etihad, Qantas...) se sont bousculées pour en acheter les premiers exemplaires et les mettre en service le plus tôt possible. Emirates en a fait le fer de lance de sa flotte, allant jusqu'à en commander 100. Toutefois, 10 ans après sa mise en service, le succès commercial de cet appareil proposé au prix unitaire (théorique) de 437 millions de dollars est remis en question. 317 exemplaires ont certes été vendus et 215 livrés, mais les prévisions étaient largement supérieures. Le seuil de rentabilité du programme était estimé, fin 2006, à 420 appareils vendus. Mais depuis trois ans, l'A380 n'est pratiquement plus commandé.

Airbus, qui a livré le 3 novembre 2017 le 100^e et dernier exemplaire d'Emirates, fabriquait 24 A380 par an il y a quelques années. La cadence a été réduite à 16 exemplaires cette année et sera abaissée à 8 en 2019. Dans l'attente d'une reprise du marché qu'il estime inéluctable, l'avionneur a présenté au dernier salon du Bourget une version A380 Plus avec des caractéristiques améliorées. Il n'est pas encore question d'un A380 néo qui supposerait une remotorisation et des investissements plus onéreux.

L'A400M, de son côté, est un appareil de transport militaire mis en service en 2013 et capable de transporter 37 tonnes sur une distance de 4 500 km. Cet avion de guerre a connu son baptême du feu lors de l'opération Serval menée par l'armée française au Mali. De l'avis général, cet appareil est doté de qualités

techniques remarquables : capable de larguer hommes et matériel, il n'a besoin que de 700 mètres pour se poser sur un terrain sommairement aménagé.

Toutefois, ayant été commandé en petites quantités par une dizaine d'armées de l'air différentes qui ont chacune fait valoir des exigences techniques spécifiques, l'avion s'est avéré compliqué à produire sur le plan industriel dans la mesure où les différents standards et les multiples certifications ont abouti à la création d'autant de micro-flottes. À ces contraintes se sont ajoutées des difficultés techniques dans la mise au point du fadec, le régulateur numérique des moteurs. Le contrat négocié en 2003 a fait porter à l'industrie la majeure partie des risques. Ce niveau de risque s'est avéré incompatible avec les exigences et l'évolutivité du besoin des différentes armées clientes qui ont été confrontées à des évolutions de périmètre dans le cadre de différentes lois de programmation militaires ou de revues stratégiques propres à chaque pays.

C'est ainsi que le coût du programme atteint 27,4 milliards d'euros et a pris du retard : si le contrat a été signé en septembre 2001, le premier vol n'a été réalisé qu'en juin 2008. La première livraison est intervenue en août 2013, avec quatre ans de retard sur le contrat initial. À l'heure actuelle, l'armée de l'air française a reçu 11 appareils sur les 50 commandés. Deux appareils seront livrés avant la fin de l'année et deux supplémentaires en 2018, portant la dotation à 15 appareils à cette date. La programmation militaire prévoit ensuite une interruption des livraisons avant une reprise en 2021 pour les 35 appareils suivants. Mais ce dernier objectif pourrait être revu dans le cadre de la prochaine loi de programmation militaire en cours de préparation.

La montée en puissance de la flotte d'A400M est un enjeu majeur destiné à augmenter l'autonomie stratégique des forces françaises en matière de transport à longue distance afin de limiter le recours à des solutions d'externalisation menées avec des sociétés privées étrangères.

Sur les 174 A400M commandés par l'ensemble des clients, 52 ont été livrés. Le coût unitaire d'un A400M serait de 135 millions d'euros.

4. Des procédures judiciaires en cours

La presse s'est fait l'écho de plusieurs affaires juridiques dans lesquelles le groupe est cité :

– le « Kazakhgate » : Airbus est cité dans ce dossier instruit à Paris pour « corruption d'agents étrangers » dans le cadre de la vente de 45 hélicoptères et de deux satellites au Kazakhstan. Le groupe est soupçonné d'avoir versé des commissions à des intermédiaires ;

– le dossier « Eurofighter » : le groupe est poursuivi en Autriche et en Allemagne pour la vente de 15 appareils pour un montant de 1,7 milliard d'euros.

L'État autrichien réclame à l'avionneur 1,1 milliard d'euros pour des commissions occultes qui auraient été versées à des intermédiaires basés en Autriche ;

– des transactions suspectes : le groupe a lancé une enquête interne après des révélations, le 18 septembre 2017, de la presse faisant état d'une série de transactions suspectes dans deux sociétés contrôlées par Airbus : la société maltaise Eolia et la société néerlandaise Avinco holding ;

– toutefois, l'affaire la plus délicate pour le groupe concerne la procédure en cours devant le *Serious Fraud Office* (SFO), l'organisme chargé de la lutte contre les délits et crimes économiques au Royaume-Uni, et le parquet national financier français. Le groupe s'expose en effet à une lourde amende. Les contrats litigieux porteraient sur la vente de 34 A320 à Turkish Airlines et de 150 Airbus à la Chine en 2010, d'une valeur totale au prix catalogue, de 18,2 milliards de dollars.

IV. LES CONTRAINTES LIÉES À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

La mission « Contrôle et exploitation aériens » a pour vocation de garantir dans un cadre unifié, la sécurité et la sûreté du transport aérien. Domaine régalien des services de l'État, la sûreté dans les aéroports parisiens est coordonnée par un Préfet délégué aux aéroports. L'ensemble des mesures de sûreté adoptées par le Groupe AdP s'inscrit donc en totale complémentarité de celles décidées et appliquées par les services de l'État dans le cadre du dispositif Vigipirate.

A. LA PROTECTION DES AÉROPORTS ET DES AÉRONEFS

Le plan Vigipirate n'a cessé d'être renforcé depuis janvier 2013 et l'intervention militaire française au Mali (opération Serval). L'une des mesures les plus emblématiques a été le rétablissement des contrôles d'identité aux frontières dans l'espace Schengen. Des effectifs et des moyens supplémentaires ont été accordés aux différentes forces de l'ordre impliquées (police aux frontières, gendarmerie du transport aérien, douaniers, militaires déployés dans le cadre du dispositif Sentinelle...) tant en zone publique qu'en zone réservée.

1. Une augmentation constante des mesures de sûreté

Après les attentats de Bruxelles et d'Istanbul qui ont frappé, en 2016, les zones publiques de ces aéroports, de nouvelles mesures de sûreté exercées par les services de l'État sont venues s'ajouter aux contrôles déjà à l'œuvre.

En complément de ces mesures, le groupe Aéroports de Paris a mis en œuvre, en lien avec les services de l'État, quatre mesures supplémentaires :

– l'accroissement des rondes de surveillance en zones publiques ;

– la mise en place de contrôles aléatoires et mobiles des sacs et manteaux à l’entrée des terminaux ;

– le déploiement d’équipes cynophiles de détection d’explosifs en zone publique dans les aéroports ;

– le déploiement d’agents de détection et d’évaluation comportementale (ADEC), positionnés à proximité des banques d’enregistrement et avant les postes d’inspection filtrage dont le nombre doublerait dans les trois années à venir.

Plutôt que d’installer des portiques de contrôles à l’entrée des aéroports (avec le risque de constituer des files d’attentes à l’extérieur des terminaux), les autorités ont préféré multiplier les contrôles aléatoires. Ces contrôles ciblent en particulier un certain nombre de comportements.

2. L’accent est mis sur la vidéo protection et la formation des personnels

Les mesures complémentaires qui ont été prises au cours de ces derniers mois jouent la complémentarité entre les moyens techniques, comme la vidéo, et les ressources humaines, notamment en matière de formation. Il s’agit principalement des mesures suivantes :

– un renforcement des dispositifs de vidéo protection avec notamment :

– l’augmentation du nombre de caméras qui a été porté à 10 000 sur l’ensemble des deux aéroports (contre 1 000 en 2001) ;

– la mise en place de la lecture automatique des plaques minéralogiques, en lien avec la Préfecture de police sur les principaux accès de CDG ;

– des expérimentations menées sur le recours à l’imagerie pour la détection comportementale ou l’identification des propriétaires de bagages abandonnés.

Des formations adaptées aux salariés du Groupe AdP en poste dans les terminaux complètent le dispositif :

– une sensibilisation aux comportements atypiques. Ce plan de formation se déroule sur trois ans et bénéficiera à 1 200 collaborateurs du Groupe AdP en poste en zone publique. Il a pour but de faire des salariés des acteurs de la politique globale de sécurité en développant leur capacité de vigilance et d’alerte.

– une sensibilisation à la radicalisation religieuse en milieu professionnel. Cette formation dispensée par des experts est intégrée depuis décembre 2016 dans les plans de formation interne. Elle s’adresse en priorité aux managers des filières RH et sûreté. Il s’agit pour eux d’être capables de détecter, dans leur environnement professionnel, des salariés qui basculent dans un comportement de

radicalisation susceptible de représenter un risque pour la sûreté et la cohésion sociale de la communauté aéroportuaire.

3. AdP dépense chaque année un demi-milliard d'euros pour la sécurité

4 700 agents de sûreté aéroportuaire travaillent quotidiennement aux postes d'Inspection-filtrage. Ces missions sont sous-traitées à des sociétés privées spécialisées. En parallèle, 247 salariés du Groupe AdP assurent des missions de surveillance et des rondes. 250 postes « Inspection - filtrage » sont déployés sur l'ensemble des aéroports parisiens et plus de 150 machines de détection d'explosifs scrutent les bagages de soute.

Les dépenses annuelles sont de l'ordre de 500 millions d'euros, dont près de 230 millions d'euros par an de charges sous-traitées. Ce coût est financé par la taxe aéroportuaire, fixée depuis le 1^{er} avril 2017 à 11,50 euros par passager. Les passagers en correspondance bénéficient d'un abattement de 40 % sur ce tarif et ne paient que 6,90 euros auxquels s'ajoute 1,25 euro au titre de la péréquation en faveur d'aéroports moins importants. Une taxe de 1 euro est prélevée sur chaque tonne de fret.

650 millions d'euros d'investissements sont prévus sur la période 2016-2020, principalement pour l'achat de nouvelles machines à détection d'explosifs pour les bagages en soute.

B. LE DÉFI DU CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES

1. Une situation particulièrement tendue en 2017

Compte tenu du contexte sécuritaire que connaît notre pays et du risque élevé d'attentat, le contrôle aux frontières a été renforcé. Depuis le 7 avril 2017, la totalité des voyageurs entrant et sortant de l'espace Schengen est soumis à un contrôle aux frontières systématique et approfondi. La vie quotidienne des passagers a donc été marquée au cours des derniers mois par un allongement des temps d'attente lors des contrôles aux frontières. À certains moments, l'attente a pu atteindre 60 voire 90 minutes, plusieurs fois par semaine, à Roissy, mais surtout à Orly.

Cette situation a atteint son paroxysme début juillet, avec l'afflux des touristes estivaux, et a créé un réel inconfort pour les usagers. Au-delà, il a porté préjudice à la place parisienne, certains passagers internationaux choisissant Amsterdam ou Francfort pour entrer dans l'espace Schengen. De toute évidence, la sûreté doit rester un impératif absolu. Pour autant la fluidité dans le parcours des passagers est essentielle pour la compétitivité des aéroports français.

Alerté, le gouvernement a pris conscience de cet enjeu majeur. Lors du conseil interministériel du tourisme qui s'est tenu le 26 juillet, le premier ministre Édouard Philippe a fixé l'objectif d'un temps d'attente maximal de 30 minutes

pour les ressortissants européens lors des contrôles de police et de 45 minutes pour les autres, à compter du 1^{er} janvier 2018.

2. Des moyens humains supplémentaires ont été déployés

Des moyens humains supplémentaires ont été mis en place. Ainsi, durant les pics de trafic de l'été (dès le week-end du 14 juillet et jusqu'à fin août), le ministre de l'intérieur a affecté 100 CRS qui se sont ajoutés aux 1 300 policiers de la police aux frontières (PAF) qui opèrent à CDG et Orly, en sécurisation des aéroports. Ils ont ainsi permis le redéploiement des effectifs de la PAF vers les missions de contrôle transfrontières.

Cette décision a eu un effet positif immédiat en réduisant de 40 à 50 % les temps d'attente.

Pour améliorer encore la fluidité dans les aéroports, des agents de sécurité seront recrutés et 200 policiers supplémentaires seront affectés aux aéroports parisiens : 150 à CDG et 50 à Orly. Leur arrivée sera fonction de la sortie des nouvelles promotions des écoles de police.

3. Le déploiement accéléré du système Parafe

En lien avec le ministère de l'intérieur, Aéroports de Paris s'est engagé depuis le printemps 2017 dans un renforcement significatif du système de sas automatiques Parafe, permettant le contrôle automatisé des passeports. Un accroissement très important du nombre de sas installés à Roissy et Orly a été décidé.

Aéroports de Paris a pris la décision de financer sur ses propres deniers le renouvellement intégral du parc existant et d'augmenter le nombre de sas Parafe. D'une technologie plus moderne, les nouveaux appareils utilisent la technologie de biométrie faciale à la place de la reconnaissance par empreintes digitales.

La reconnaissance faciale permettra, en effet, d'atteindre le double objectif d'augmenter la vitesse des contrôles (le temps de traitement unitaire sera divisé par deux) et d'augmenter l'éligibilité des passagers susceptibles d'utiliser ce système.

Cette technologie sera déployée dès que le ministère de l'intérieur aura validé les tests en cours, probablement au cours du premier trimestre 2018.

De 37 sas Parafe en 2016, AdP envisage de déployer un total de 90 sas dès le premier trimestre 2018 et une étude de dimensionnement est en cours pour aller au-delà de ce nombre.

Votre rapporteure se félicite de la volonté du premier ministre de réduire significativement le temps d'attente aux contrôles de police des aéroports internationaux. Elle se réjouit également de l'augmentation du

nombre des sas automatisés Parafe. Ces décisions, qui sont en cohérence avec les mesures prises par le ministre des affaires étrangères pour accélérer la délivrance des visas dans certains pays comme la Chine ou la Russie et promouvoir le tourisme vont dans le bon sens.

Première destination touristique mondiale, la France qui s'apprête à organiser les jeux olympiques de 2024 et, peut-être, l'Exposition universelle de 2025 doit faciliter l'entrée et le séjour des visiteurs étrangers pour conserver une image attractive pour un secteur économique capital.

V. L'IMPÉRIEUSE LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

La lutte contre les nuisances sonores liées au transport aérien est engagée depuis de nombreuses années. Elle constitue une impérieuse nécessité pour améliorer le quotidien des millions de personnes qui vivent à proximité des aéroports. La maîtrise de ces nuisances est devenue impérative si l'on veut que la population continue à accepter la croissance durable et soutenue du trafic aérien.

Cette recherche perpétuelle d'équilibre doit être encouragée afin de permettre à Paris de garder un avantage concurrentiel décisif par rapport à ses principaux concurrents européens qui seront saturés à court ou moyen terme.

A. PLUSIEURS ACTEURS ET UNE MULTIPLICITÉ DE MOYENS

1. Une compétence partagée entre plusieurs acteurs

La question de la pollution sonore sur un aéroport relève principalement de la compétence de l'État qui, d'une part, autorise ou non les avions à atterrir et décoller des aéroports en fonction de leur niveau de bruit et qui, d'autre part, met en œuvre la maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports et ainsi que la politique d'aide à l'insonorisation des logements existants.

De son côté, le gestionnaire d'aéroport est essentiellement chargé de réaliser les mesures de bruit, notamment prescrites par l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et celles permettant le contrôle par l'administration des restrictions d'utilisation qu'elle décide, ainsi que celles permettant l'établissement de la valeur de tout indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne des aérodromes.

En région parisienne, c'est AdP qui gère l'octroi de l'aide à l'insonorisation aux riverains bénéficiaires des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget. Le gestionnaire d'aéroport a également pour mission d'accueillir et d'informer les riverains et leurs représentants : c'est l'objet des « maisons de l'environnement » qui sont aussi le siège du secrétariat des commissions consultatives de l'environnement (CCE) et de l'aide aux riverains (CCAR).

2. Les restrictions en fonction des types d'aéronefs

Il existe 3 générations d'avions commerciaux classés en fonction des niveaux de bruit définies par les procédures de l'OACI :

- les avions du chapitre 2 : avions à réaction certifiés avant 1977 ;
- les avions du chapitre 3 : avions à réaction certifiés entre 1977 et 2006 ;
- les avions du chapitre 4 : ce sont tous les avions certifiés depuis 2006.

Les avions certifiés avant 1977 sont interdits en Europe.

À Roissy-CDG, les avions les plus bruyants du chapitre 3 sont interdits à l'atterrissage et au décollage, sauf cas particuliers comme les missions sanitaires ou humanitaires, les aéronefs en situation d'urgence ou les vols gouvernementaux. En 2014, des restrictions supplémentaires ont été mises en place pour réduire encore les mouvements des avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures du matin.

3. Des normes rigoureuses et protectrices

En sus de l'interdiction progressive des avions les plus bruyants, des règlements ont été mis en place depuis 1968 pour limiter l'activité aérienne à Paris afin de réduire principalement les nuisances sonores. À ce jour, la réglementation en vigueur (arrêtés ministériels des 18 février 2003, 6 novembre 2003, 20 septembre 2012 et 9 novembre 2012), à laquelle vient s'ajouter l'ensemble des recommandations figurant dans l'information permanente destinée aux pilotes (AIP) fournit un cadre efficace et contrôlé, les procès-verbaux éventuels faisant l'objet d'une analyse par la commission des amendes administratives de l'ACNUSA.

L'aéroport d'Orly est soumis à un couvre-feu nocturne et à un plafonnement des créneaux. La décision ministérielle du 4 avril 1968 impose un couvre-feu total sur cet aéroport. Les décollages sont interdits entre 23 h 15 et 6 heures, les atterrissages sont interdits entre 23 h 30 et 6 h 15. Ainsi, les avions qui arrivent en retard et se présentent en approche après 23 h 30 sont-ils déroutés sur Roissy-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, l'arrêté du 6 octobre 1994 limite à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement sur l'aéroport de Paris-Orly.

Pour CDG, une limitation du trafic nocturne et un indicateur global de bruit mesuré pondéré ont été mis en place. L'arrêté du 17 octobre 2002 plafonne le nombre de créneaux horaires nocturnes entre 23 h 40 et 4 h 39 pour les départs et entre 0 h 10 et 5 h 09 pour les arrivées. Aucun nouveau créneau n'est attribué par rapport à la saison d'hiver 2002-2003 et les créneaux non utilisés ne sont pas redistribués. Selon le rapport que l'ACNUSA a publié en 2016, cette

mesure a conduit à réduire progressivement le nombre de vols de nuit : de 30 717 en 2013, ils sont passés à 29 518 en 2014 puis 29 249 en 2015.

L'arrêté du 28 janvier 2003 plafonne le niveau d'énergie sonore produite par l'ensemble des vols de Paris-CDG au niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001. La moyenne observée durant ces trois années constitue la référence (valeur 100) à ne pas dépasser. L'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) est évalué à partir des niveaux de bruit mesurés au sol en temps réel pour l'ensemble des mouvements. Il prend en compte la majoration de la gêne le soir entre 18 heures et 22 heures (+ 5 dB) et la nuit entre 22 heures et 6 heures (+ 10 dB).

Enfin, il est prévu que soit révisé le Plan d'exposition au bruit (PEB) de Paris-CDG qui date du 3 avril 2007, quand l'activité de la plateforme atteindra les 600 000 mouvements par an. En 2016, 472 950 mouvements ont été enregistrés à Roissy.

B. LES INITIATIVES QUI RÉDUISENT LES NUISANCES SONORES

Tous les acteurs ont un rôle à jouer dans la lutte contre les nuisances sonores : l'autorité étatique (DGAC) qui définit les procédures, les trajectoires et la réglementation relative au bruit, mais aussi les compagnies aériennes et les aéroports.

1. Trajectoires, procédures d'approche et dispositifs techniques

Un certain nombre de mesures techniques ont été décidées à la suite de la publication, en décembre 2015, du rapport du préfet Guyot, réalisé en concertation avec les riverains. Sur les principaux aéroports français, des procédures de vols dites « à moindre bruit » ont été mises en œuvre, en complément des restrictions décidées par la DGAC au travers d'arrêtés ministériels. Ces mesures visent à minimiser l'impact sonore, tout en garantissant un niveau maximal de sécurité. Il s'agit des mesures suivantes :

– les volumes de protection environnementale (VPE), définis pour chacune des procédures de vols (arrivées/départs face à l'Est ou face à l'Ouest) interdisent aux avions de sortir d'un volume d'espace aérien prédéfini, ce qui permet d'encadrer dans l'espace les procédures de départ initial et d'approche finale et donc de limiter les dispersions de trajectoires et de bruit. Ces procédures sont mises en œuvre depuis 2003 à Roissy et Orly et leur non-respect fait l'objet d'un procès-verbal ;

– depuis fin 2011, les avions les plus bruyants ne peuvent plus utiliser la procédure d'arrivée en provenance du Sud-Est, face à l'Est, entre 22 h 20 et 7 heures, à Roissy. Un travail complémentaire d'organisation du trafic de façon à privilégier les trajectoires les moins pénalisantes pour les riverains est en cours ;

– les procédures d’atterrissage avec approche en descente continue contribuent également à réduire le bruit et les émissions polluantes des avions. Le principe consiste à faire passer l’avion de son altitude de croisière au seuil de piste sans paliers, à l’exception de celui d’interception de l’ILS. En effet, les paliers nécessitent une augmentation de la puissance des moteurs. Cette mesure est mise en œuvre à Orly depuis 2010 et à Roissy depuis 2012, mais pas de manière systématique. Son utilisation par les pilotes est en croissance régulière et la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) conduit actuellement une étude pour étendre cette procédure. Huit autres aéroports ont mis en œuvre de telles procédures : Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice, Toulouse-Blagnac et Strasbourg-Entzheim ;

– le relèvement de 300 mètres d’altitude des paliers d’interception de l’ILS ⁽¹⁾ sur les 3 principaux aéroports franciliens est mis en œuvre depuis 2011.

2. Le rôle des compagnies : l’exemple d’Air France

Des solutions techniques ont été mises au point par les constructeurs d’avions pour réduire, lorsque cela est possible, le bruit émis par les moteurs. C’est ainsi que les compagnies aériennes peuvent équiper certains appareils de « kits de réduction de bruit » qui diminuent jusqu’à 8 décibels les sifflements générés par ces avions durant les phases de descente, à l’approche des aéroports, à partir de 40 km et jusqu’à 12 km de la piste. Au cours de l’atterrissage, 75 % à 80 % des bruits produits par les avions sont d’origine aérodynamique et le reste provenant des moteurs. Au décollage, quand l’avion a besoin de plus de puissance pour prendre son envol, ce rapport s’inverse.

En concertation avec les associations de riverains, Air France a décidé d’équiper la totalité de sa flotte d’A320 avec ces kits de réduction de bruit, opération achevée fin 2016. La compagnie annonce avoir ainsi réduit ses nuisances sonores de 40 % par rapport à 2005 sur les 10 principaux aéroports français, alors que le nombre de mouvements a augmenté de 75 %.

Parallèlement, Air France a aussi créé un groupe de travail sur les vols aux marges de la nuit. Les départs tardifs (jusqu’à 23 h 30) et les arrivées matinales (à partir de 5 h 30) sont indispensables à la bonne utilisation de la flotte, à l’optimisation des correspondances et la réussite du modèle économique. Pour autant, un certain nombre de mesures destinées à limiter les nuisances pour les riverains ont été prises :

– depuis 2003, la compagnie a restitué 720 créneaux annuels (soit deux par jour) situés entre minuit et 5 heures par la diminution de son activité cargo ;

– elle s’est séparée, début 2016, de ses derniers Boeing 747, appareil le plus bruyant de sa flotte ;

(1) L’ILS, ou Instrument Landing System, est le moyen de radionavigation le plus précis pour poser un avion en toute sécurité grâce aux instruments, en cas de visibilité dégradée.

– elle privilégie l'utilisation de l'A380, avion plus silencieux, sur les départs long-courriers de 23h30 ;

– elle a acquis en 2016 deux B787-900, qui lui ont permis de réduire l'empreinte sonore de 60 %, en comparaison d'appareils équivalents. Trois autres appareils de ce type sont entrés en service en 2017 ;

– des efforts de ponctualité ont permis de réduire les départs retardés après minuit ;

– depuis le 15 septembre 2016, les arrivées nocturnes (entre 0 h 30 et 5 heures) sont réalisées en descente continue sans palier, ce qui évite les bruyantes « remises de gaz » (cf. supra).

3. Une fiscalité incitative

Par ailleurs, le groupe Aéroports de Paris a décidé de moduler la redevance perçue pour l'atterrissage en fonction du groupe acoustique et l'horaire. Ainsi, les aéronefs les plus bruyants qui atterrissent entre 22 heures et 6 heures paient plus cher que les moins bruyants.

4. Au bilan, une baisse constatée des nuisances depuis les années 2000

Le groupe Aéroports de Paris annonce constater une baisse des nuisances sonores, en particulier nocturnes, depuis le début des années 2000 pour plusieurs raisons :

– la quasi stabilisation du nombre de mouvements d'avion à Paris. Les compagnies aériennes ont optimisé leur réseau et leur flotte et ont sensiblement amélioré leur taux de remplissage ce qui a conduit à une diminution ou une stabilisation du nombre de mouvements en particulier pour le trafic européen moyen-courrier ;

– la réduction du bruit émis par chaque appareil. En trente ans, on a pu diminuer en moyenne d'un peu plus de 20 décibels le bruit des avions à réaction. Tous les aéronefs construits après 2006 appartiennent à la catégorie du chapitre 4 de l'OACI : ce sont les appareils les moins bruyants ;

– une baisse des vols du « cœur de nuit » : selon la DGAC, en 2005, le nombre de vols nocturnes dans cette tranche horaire s'était élevé à 24 082 contre « seulement » 19 894 en 2014, soit une réduction de 4 188 vols (- 17,4 %).

Les limitations réglementaires actuelles ont démontré leur efficacité quant à la capacité du contrôle aérien à maîtriser et, dans certains cas, diminuer les nuisances sonores tout en répondant à la croissance de la demande de transport aérien pour les passagers et les marchandises.

L'augmentation du trafic semble compatible avec une hausse modérée du nombre de vols opérés annuellement à Paris grâce à l'augmentation régulière de la taille des appareils et de l'emport moyen par vol.

Les capacités aéronautiques de Roissy-CDG et la marge entre le trafic actuel et le plafond de bruit permettront à la DGAC de traiter, jusqu'à l'horizon 2030, l'augmentation du trafic tout en maintenant le plafonnement des mouvements à Paris-Orly.

S'agissant des vols nocturnes, le rapport du groupe de travail sur les vols de nuits à Paris-CDG, mené par le Préfet Guyot en 2015, a conclu au maintien de l'actuelle réglementation sans restriction supplémentaire. En effet, la poursuite de l'activité nocturne est un facteur de compétitivité essentiel pour conserver le trafic des sociétés spécialisées dans le fret express et postal à Paris, mais aussi pour les vols vers et en provenance de l'Asie.

En conclusion, la réglementation actuelle semble offrir les conditions d'un développement équilibré du trafic aérien, ce qui n'empêche pas les observateurs de faire preuve de vigilance quant à son respect. Votre rapporteure insiste notamment sur la nécessité de continuer à sanctionner les équipages ou les compagnies aériennes qui ne respectent pas les trajectoires imposées.

C. L'ACTION EN FAVEUR DE L'INSONORISATION DES LOGEMENTS

1. Un dispositif financé par la TNSA

Le dispositif d'aide à l'insonorisation est instauré par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et est financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) payée par les compagnies aériennes pour chaque décollage d'un avion de plus de 2 tonnes. Elle est calculée en fonction de la caractéristique acoustique de l'appareil, de sa masse et de l'heure de décollage ainsi que d'un taux de base propre à chaque aéroport. La taxe finance les diagnostics acoustiques et les travaux d'insonorisation.

En 2017, les riverains des douze aéroports principaux peuvent bénéficier de cette mesure : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac.

La mise en œuvre des nouveaux plans de gêne sonore a conduit à accroître sensiblement le nombre de logements bénéficiant de l'aide à l'insonorisation, ce qui a conduit à des délais d'attente pouvant atteindre, surtout en région parisienne, 12 à 24 mois. Le passage temporaire au remboursement à 100 % pour tous les dossiers traités, au moment du Grenelle de l'Environnement, a également contribué à saturer les services chargés de traiter les demandes. Pour le seul exemple de Roissy-CDG, le nombre de riverains en attente de traitement de leur

dossier a été réduit de moitié entre 2015 et 2016 et la liste d'attente sera résorbée d'ici la fin de l'année 2017.

2. Les chiffres-clés de l'exercice 2016

Les recettes de la TNSA se sont élevées à 42,5 millions d'euros, en hausse de 4,05 millions d'euros par rapport à 2015. Elles se répartissent ainsi : Orly : 14,9 millions d'euros, Roissy : 26,9 millions d'euros, Le Bourget : 0,7 million d'euros. Le montant des diagnostics acoustiques et les travaux d'insonorisation engagés s'est élevé à 39,97 millions d'euros et 33,59 millions d'euros ont été versés aux riverains au titre des aides au diagnostic.

Au total, 3 458 logements et 10 bâtiments tertiaires ont bénéficié d'un diagnostic acoustique. 3 774 logements et 8 bâtiments tertiaires ont fait l'objet, d'un avis favorable des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) pour un montant de 38,8 millions d'euros (15,6 millions d'euros à Orly, 20,2 millions d'euros à Roissy et 3 millions d'euros au Bourget).

Entre 2004 et 2016, près de 510 millions d'euros ont été engagés pour les diagnostics acoustiques et les travaux d'insonorisation. 46 213 logements et 72 bâtiments tertiaires ont bénéficié d'une aide pour les travaux d'insonorisation pour un montant total de plus de 486 millions d'euros dont 185 millions d'euros à Orly, 288 millions d'euros à Roissy et 13 millions d'euros au Bourget.

EXAMEN EN COMMISSION

Dans le cadre de la commission élargie, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis, sur les rapports pour avis de *MM. Fabrice Brun, Christophe Bouillon, Yannick Haury, Mme Jennifer De Temmerman, M. Damien Pichereau, Mme Zivka Park, M. Jimmy Pahun*, les crédits de la **mission « Écologie, développement et mobilité durables »** (voir *compte rendu officiel de la commission élargie du mardi 31 octobre 2017*, sur le [site Internet](#) de l'Assemblée nationale) ⁽¹⁾.

*

* *

À l'issue de la commission élargie, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a délibéré sur les crédits de la mission « **Écologie, développement et mobilité durables** ».

Article 29 : crédits du budget général

La commission examine l'amendement n°II-CD82 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je retire l'amendement.

L'amendement n°II-CD82 est retiré.

La commission examine l'amendement n°II-CD81 de M. Matthieu Orphelin.

M. Mathieu Orphelin. L'amendement n°II-CD81 est un amendement d'appel, pour inciter le Gouvernement à faire basculer les éventuels surplus de recettes du compte d'affectation spéciale « Transition écologique » en 2018 vers le Fonds Chaleur.

*La commission **adopte** l'amendement n°II-CD81.*

Puis elle examine l'amendement n°II-CD72 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a étendu le champ des exonérations de la cotisation patronale d'allocations familiales et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi. Cette extension a conduit à augmenter, en 2017, le budget du programme 205 « Affaires maritimes » de 19 millions d'euros, afin de compenser la perte de recettes pour les organismes de Sécurité sociale et pour Pôle

(1) http://www.assemblee-nationale.fr/15/budget/plf2018/commissions_elargies/cr/c014.asp

Emploi. Mais dans le projet de loi de finances pour 2018, l'article 53 prévoit la suppression de l'extension du champ des exonérations. Le présent amendement vise à transférer 19 millions d'euros du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables », sans que cette somme soit prélevée sur les crédits de personnel de ce programme, vers le programme 205.

M. Christophe Bouillon, rapporteur pour avis. Je comprends votre préoccupation, mais le programme 217, qui est un programme « support », a déjà fait l'objet de rationalisations et de réductions de crédits : on arrive à l'os ! Opérer une nouvelle ponction risque de compromettre des actions. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La Commission rejette l'amendement n°II-CD72.

Sur l'ensemble des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », MM. Christophe Bouillon, Yannick Haury, Mme Jennifer De Temmerman, MM. Damien Pichereau, Zivka Park et Jimmy Pahun, rapporteurs pour avis, expriment un avis favorable. M. Fabrice Brun, rapporteur pour avis, émet un avis défavorable.

La commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission.

Article 30 : Crédits des budgets annexes

La commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Article 31 : Crédits des comptes d'affectation spéciale

La commission examine l'amendement n°II-CD83 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement vise à rendre possible la mise en place, par décret, d'un dispositif d'aide à l'achat des vélos à assistance électrique, en identifiant une somme de 30 millions d'euros au sein du compte d'affectation spéciale pour le financer.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Avis favorable

M. Vincent Thiébaud. Le groupe La République En Marche soutient cet amendement.

La commission adopte l'amendement n°II-CD83. Elle donne ensuite un avis favorable à l'adoption des crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » ainsi qu'à l'adoption de ceux du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ».

Article 53 : Réforme du dispositif d'exonération de cotisations sociales pour les entreprises d'armement maritime

La commission est saisie de l'amendement n° II-CD71 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Quand j'ai présenté le rapport pour avis sur le budget des affaires maritimes, j'ai souligné l'importance de la flotte française, l'importance du trafic dans la Manche, l'importance de la formation des marins français. J'avais évoqué les différences de coûts salariaux entre les marins français et ceux d'autres pays, différences qui avaient conduit à l'adoption d'une mesure de réduction des cotisations sociales patronales dans le cadre de la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

L'article 53 du projet de loi de finances supprime cette mesure, qui était une des mesures les plus emblématiques de la loi pour l'économie bleue, et ce, à peine un an et demi après son adoption.

Cette mesure d'allègement des charges sociales visait à réduire le coût du travail, ce qui était indispensable pour permettre au pavillon français de résister à la concurrence internationale très vive des pavillons de pays où les salaires sont très bas. Cette mesure visait aussi à favoriser l'employabilité des marins français.

Aucune étude d'impact précise n'a été réalisée pour évaluer les pertes d'emplois potentielles ou encore les dépavillonnements que pourrait provoquer la suppression du « *netwage* ». En effet, l'évaluation préalable de l'article 53 publiée par le Gouvernement se borne à évoquer une « perte potentielle » pour « les entreprises armant des navires de fret ou de service » !

Par ailleurs, je remarque que les arguments employés pour justifier la suppression du « *netwage* » sont assez surprenants.

Tout d'abord, le délai mis par la Commission européenne à valider le dispositif est présenté comme un signe de non-conformité de la mesure avec le droit européen. Toutefois, l'avis de la Commission est attendu pour la fin de l'année et rien n'indique qu'il sera négatif !

De plus, l'étude d'impact de l'article 53 indique que les entreprises d'armement maritime pourront bénéficier à partir de 2019 du renforcement des allègements de charges sociales, contrepartie de la suppression du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE). Les armements ne bénéficient pas aujourd'hui du CICE et ces exonérations de charges sociales étaient vues comme une contrepartie.

Toutefois, la réforme prévue n'est pas encore appliquée et il convient de trouver une solution pour l'année à venir !

C'est pourquoi le présent amendement propose simplement de repousser d'un an l'entrée en vigueur de l'article 53 du projet de loi de finances, de manière à ce que la décision de conserver ou non le « *netwage* » puisse être fondée sur une véritable étude d'impact socio-économique précise reposant sur une analyse juridique solide.

La commission rejette l'amendement n° II-CD71 puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 53.

Article 54 : Création d'une contribution des agences de l'eau au bénéfice d'opérateurs de l'environnement

La commission est saisie de l'amendement n° II-CD63 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement de suppression qui vous est proposé est lié au fait que les ressources des agences de l'eau servent trop souvent de variable d'ajustement pour le budget de l'État. Et en 2018, c'est une double peine qui risque de leur être appliquée avec l'effet combiné des articles 19 et 54 du projet de loi de finances pour 2018. L'écrêtement des ressources tel qu'il était prévu à l'article 19 a été reporté à 2019 mais un prélèvement de 200 millions d'euros sera opéré en 2018. En outre, l'article 54 prévoit une contribution directe des agences de l'eau à l'Agence française pour la biodiversité (AFB), aux parcs nationaux et à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), pour un total de 260 à 297 millions d'euros. C'est une trop grande contrainte budgétaire que l'on fait peser sur les agences de l'eau, alors même que leurs responsabilités et missions s'accroissent. Le Gouvernement persiste dans la logique des beaux discours en rabaissant les ressources essentielles à la protection des milieux aquatiques. Nous ne sommes pas dupes, cela ne vise qu'à compenser les coupes franches effectuées par le Gouvernement dans le budget de la mission sur le dos de la biodiversité, de l'eau et des paysages, dont les crédits ont été divisés par deux. Le Gouvernement doit prendre ses responsabilités face à l'urgence climatique et financer les politiques du paysage, de l'eau et de la biodiversité.

M. Yannick Haury, rapporteur pour avis. J'émet un avis défavorable car l'article 54 ne peut être supprimé car cela revient également à supprimer tout versement de l'équivalent des subventions pour charges de service public à l'Agence française pour la biodiversité (AFB), aux parcs nationaux et à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).

La commission rejette l'amendement n° II-CD63.

La commission est ensuite saisie de l'amendement n° II-CD76 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Il est proposé que l'arrêté prévu par l'article 54 détermine également les modalités de versement de la contribution des agences de l'eau. Un premier versement de chacune des agences de l'eau serait opéré avant le

15 février 2018, d'un montant minimal de 10 millions d'euros par agence pour l'Agence française pour la biodiversité et de 1,5 million d'euros par agence pour l'Office national de la chasse et de la faune sauvage. L'article 54 instaure en effet un financement annuel par les agences de l'eau d'autres établissements publics de l'environnement, l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). Cette évolution traduit l'aboutissement de la politique de rapprochement des opérateurs de l'eau et de la biodiversité, confortée par la loi relative à la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016.

En cohérence avec cette mesure, les établissements publics chargés des parcs nationaux seront également financés par les agences de l'eau, par l'intermédiaire de l'AFB. Le montant de la contribution des agences de l'eau à l'AFB, prévu au I de l'article 54, permet à cette dernière d'assurer ce financement. Toutefois, la répartition de cette contribution sera fixée par arrêté par le ministre chargé de la tutelle.

Afin de ne pas remettre en cause l'équilibre financier d'établissements qui ne disposent pas d'une trésorerie importante, et notamment de couvrir leurs dépenses obligatoires en début d'année, le présent amendement précise les modalités de versement des agences de l'eau à l'AFB et l'ONCFS.

Cet amendement vise également à interroger le Gouvernement sur le montant minimal du versement qu'il entend faire engager, à travers l'AFB, aux établissements publics chargés des parcs nationaux, ainsi que les modalités dudit versement.

M. Yannick Haury, rapporteur pour avis. J'émet un avis favorable.

La commission adopte l'amendement n° II-CD76 puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 54 ainsi modifié.

Après l'article 54

Mme Barbara Pompili. Nous sommes à présent saisis d'amendements portant article additionnel après l'article 54.

La commission examine l'amendement n° II-CD64 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement est défendu.

M. Yannick Haury, rapporteur pour avis. J'émet un avis défavorable, compte tenu des travaux déjà engagés au sein de notre commission, avec l'avis budgétaire sur le programme 113 et la mission d'information relative à l'application de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, dont Mmes Nathalie Bassire et Frédérique Tuffnell sont rapporteuses. Il

convient également de ne pas multiplier les demandes de rapport qui ont un coût en termes de personnel et ne sont pas toujours très utiles.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement n° II-CD66 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Deux tiers de nos réacteurs sont actuellement à l'arrêt ou en panne. Certains tuyaux des circuits de refroidissement sont rouillés. Quel est le coût, tant financièrement que sur le plan de la sûreté et de la sécurité de cette gestion ? Par ailleurs, faire une lumière totale sur ce que va coûter la prolongation des réacteurs nucléaires au-delà de 40 ans, si toutefois cette décision irresponsable était prise, est d'une absolue nécessité. En effet, les dépenses liées au démantèlement des centrales ont coutume d'être systématiquement sous-provisionnées par EDF. Le cabinet d'analyse financière AlphaValue avait souligné en 2016 le sous-provisionnement massif relatif aux dépenses prévisionnelles liées au démantèlement des réacteurs nucléaires et du traitement des déchets nucléaires. Le sous-provisionnement, à horizon 2025, était estimé entre 57,3 et 63,4 milliards d'euros. Il n'y a pas de raison pour que le coût de réhabilitation de certaines centrales ne le soit pas de la même façon. L'Assemblée nationale doit donc impérativement saisir cette occasion pour produire une information indépendante à ce sujet. Il s'agit de savoir ce qu'il peut en coûter aux finances publiques, lorsqu'il sera demandé à l'État de renflouer EDF comme il a déjà dû renflouer Areva à hauteur de 3,3 milliards d'euros. Le nucléaire est un gouffre financier. Ce rapport d'information est de nature à en estimer l'ampleur, et opérer une comparaison entre le coût de la gestion actuelle et le coût d'une sortie du nucléaire à horizon 2035.

M. Fabrice Brun, rapporteur pour avis. Vous soulevez de vraies questions mais « trop de rapports tuent le rapport ». Je serais d'ailleurs curieux de savoir combien de demandes de rapports ont été formulées au cours de l'examen de cette loi de finances. Il y a une sorte d'inflation. Je vous invite plutôt à travailler sur le sujet en vous saisissant des outils mis à disposition des parlementaires en demandant des auditions ou des missions d'information sur ce sujet ou en effectuant des visites sur le terrain auprès de l'ANDRA ou d'autres structures dont les portes sont ouvertes comme elles l'étaient au cours des législatures précédentes. Pendant mes travaux, nous avons auditionné notamment l'IRSN et la Direction générale de la prévention des risques et je regrette que vous n'ayez pas participé à ces auditions.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je vous précise, chers collègues, que notre commission réalisera très prochainement des auditions sur ces questions.

M. Loïc Prud'homme. Comme vous le savez, l'article 40 de la Constitution nous empêche de déposer des amendements plus concrets. Les rapports que nous demandons s'adressent au gouvernement et ne sont pas en concurrence mais en complément des travaux que peut conduire l'Assemblée. Nous le faisons pour avoir des éléments financiers précis et chiffrés sur des sujets qui nous préoccupent. Il n'y a pas de désinvolture de notre part.

La commission rejette l'amendement n° II-CD66 puis elle examine l'amendement n° II-CD67 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Il s'agit encore d'une demande de rapport d'information. Le projet de loi de finances pour 2018 appelle, dans le paragraphe relatif à l'Agence Nationale de Gestion des Déchets Radioactifs (ANDRA), qui aborde le cadre du projet de contrat d'objectifs 2017-2021, « à réussir Cigéo collectivement ». Il n'est pas possible de faire réussir un projet voué à l'échec, ou à tout le moins, qui suppose tant de risques qu'il serait inconséquent de le poursuivre en l'état. Les risques ont été soulignés par l'institut de radioprotection et de sûreté nationale (IRSN) dans des conclusions rendues publiques en juillet dernier. En effet, les déchets nucléaires présentent un risque fort d'inflammation lors de leur enfouissement. Le risque est d'autant plus grand que l'incendie pourrait se propager aux autres types de déchets présents dans la centrale d'enfouissement. Ce problème pose, plus généralement, la question des déchets nucléaires radioactifs, pour le traitement desquels aucune solution n'a pour l'heure été trouvée et, en toute hypothèse, ne sera jamais trouvée. Nous exprimons les mêmes inquiétudes à l'égard du projet d'enfouissement de déchets ultimes « Stocamine », soit 44 000 tonnes de déchets ultimes stockés sous la plus grande nappe phréatique d'Europe. Cette demande de rapport d'information sur Cigéo et sur Stocamine est l'occasion de soulever le problème central qui est celui de la politique de traitement des déchets ultimes, et de renouveler une position raisonnable et seule adaptée pour résoudre une fois pour toutes le problème : la sortie du nucléaire d'ici 2035.

M. Fabrice Brun, rapporteur pour avis. Je comprends votre argumentaire relatif à l'article 40 et loin de moi l'idée de considérer votre démarche comme désinvoltée. Mais pour les mêmes raisons que celles expliquées précédemment, j'émet un avis défavorable à cet amendement en vous invitant à vous rendre sur le terrain et à échanger avec les acteurs concernés.

La commission rejette l'amendement n° II-CD67.

Elle examine ensuite l'amendement n° II-CD36 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement demande un rapport sur la privatisation des aéroports. Les aéroports sont un secteur stratégique pour l'État qui rapporte chaque année aux finances publiques plusieurs dizaines de millions d'euros de dividendes par l'intermédiaire de l'Agence des participations de l'État. Les aéroports jouent un rôle majeur pour la souveraineté de la Nation. En

revendant ses parts dans les aéroports français, l'État délègue la gestion des sites à des entreprises privées. Alors que plusieurs privatisations ont eu lieu et que d'autres sont en cours, à l'image du sort fait aux Aéroports de Paris, un bilan d'étape s'impose pour évaluer combien d'argent ont réellement rapporté ces cessions d'actifs publics, quels coûts directs et indirects elles ont induit pour les administrations publiques et l'intérêt de la Nation. Les aéroports de Paris ont été les premiers, en 2005, à passer sous un statut privé. Ainsi, la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports cède aux collectivités territoriales et aux Chambres de commerces et d'industrie (CCI) la propriété et la gestion d'une grande majorité des aéroports provinciaux. L'État ne reste présent que sur les sites présentant un « potentiel national et international ». À ce titre, les aéroports de Lyon, Bordeaux, Marseille ou Strasbourg pourraient un jour être également concernés par le processus de privatisation pour financer notamment la filière nucléaire et le désendettement. La privatisation de Toulouse-Blagnac s'est faite à ce titre dans des conditions nébuleuses. Les parties refusent de dévoiler le pacte d'actionnaires et l'actionnaire majoritaire Chinois (49,9 %) agit en prédateur sur les profits. Ce rapport visera notamment à déterminer si cette orientation politique de marchandisation des infrastructures publiques poussée par l'Union européenne est judicieuse au regard de la perte de souveraineté nationale sur des éléments stratégiques.

Mme Zivka Park. Cet amendement demande un rapport sur « la privatisation en cours de plusieurs aéroports français ». Or, je constate que les privatisations des aéroports de Toulouse, Nice et Lyon, réalisées en 2015 et 2016, n'auront pas d'incidence financière sur le projet de loi de finances pour 2018 ; l'éventuelle décision relative à la cession de parts d'AdP n'est pas encore prise et n'aura donc pas d'incidence, non plus, sur le présent projet de loi de finances. Mon avis est donc défavorable.

La commission rejette l'amendement n° II-CD36 puis elle examine l'amendement n° II-CD39 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui stagne depuis plusieurs années, a un coût initial estimé à 565 millions d'euros, coût qui sera probablement dépassé dans des proportions importantes si le projet est mis en œuvre. Mais un coût encore plus important serait celui de son impact carbone, avec l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre due au trafic. Aucune stratégie d'aménagement et d'accessibilité au site en transports en commun n'a été pensée. Le car et la voiture individuelle seront privilégiés. Par ailleurs, beaucoup d'agriculteurs sont opposés à ce projet qui supprimerait près de 2000 hectares de terres agricoles. 731 hectares de bocages et zones humides sont par ailleurs menacés. Une étude effectuée en 2013 par la Direction générale de l'aviation civile estimait en retour qu'un maintien de l'activité à Nantes Atlantique impliquait la construction de nouvelles aérogares, la réfection de la piste et la fermeture de l'aéroport pendant trois à six mois.

Du fait de l'enlisement du dossier, les parlementaires doivent être en mesure de bénéficier des conclusions d'une étude actualisée, intégrant les données les plus récentes sur le volet économique mais également environnemental, pour pouvoir évaluer de manière pertinente les coûts inhérents à toutes les potentialités. Quelle facture pour l'État et les collectivités locales de l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Quel montant pour les travaux d'extension de l'aéroport actuel ? Quel montant pour l'indemnisation de Vinci en cas de renoncement au projet ? Quelle part de prise en charge de l'État et des collectivités locales des coûts prévisionnels ? Il reste bien des zones d'ombre dans ce dossier : les parlementaires comme les citoyens ont le droit de bénéficier d'informations objectives pour en mesurer le poids sur les finances publiques.

Mme Zivka Park. Comme vous le savez peut-être, un rapport d'experts doit être remis à l'exécutif en décembre et une décision gouvernementale sera prise ensuite sur la base de ce rapport. Plutôt que de demander au gouvernement un rapport sur ce rapport, je vous propose plutôt de demander la publication de ce rapport ou, tout au moins, de ses conclusions. À défaut, rien ne vous empêchera de proposer, le moment venu, une audition de la ministre des transports ou des experts ayant rendu le rapport. Mon avis est donc défavorable.

La commission rejette l'amendement n° II-CD39.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)

- M. Victor Haïm, président
- M. Éric Girard-Reydet, secrétaire général

L'Union des aéroports français (UAF)

- M. Nicolas Paulissen, délégué général
- M. Bertrand Eberhard, adjoint au délégué général

Aéroports de Paris (AdP)

- M. Augustin de Romanet, président-directeur général
- M. François Charritat, délégué à l'environnement et aux relations territoriales
- Mme Mélinda Souef, Responsable des relations avec les institutions

Air France

- M. Jean-Marc Janailac, président-directeur général
- Mme Patricia Manent, directrice adjointe des affaires publiques

Association internationale du transport aérien (IATA)

- M. Philippe Morin, directeur adjoint pour l'Europe
- M. Loïc Lespagnol, responsable des relations extérieures pour l'Europe

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

- M. Patrick Gandil, directeur général de l'aviation civile
- M. Marc Borel, directeur du transport aérien
- M. Maurice Georges, directeur des services de la navigation aérienne
- Mme Marie Claire Dissler, secrétaire générale de la DGAC
- M. Philippe Bassot, adjoint à la secrétaire générale

Airbus

- M. Marc Hamy, directeur général Airbus, directeur de cabinet de Fabrice Brégier
- Mme Annick Perrimond – du Breuil, directrice des relations avec le Parlement

– Mme Anne-Sophie de la Bigne, directrice affaires civiles à la direction des affaires publiques France

Agence des participations de l'État (APE)

– Mme Solenne Lepage, directrice des participations transports

– Delphine Issac, chargée des participations transports