



N° 3398

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 octobre 2020.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2021** (n° 3360)

TOME VII

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS AÉRIENS

PAR M. DAVID LORION

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. UN BUDGET ANNEXE FORTEMENT AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE	7
A. UNE BAISSÉ INÉDITE DES RECETTES COMPENSÉE PAR UN RECOURS ACCRU À L'EMPRUNT	7
1. Une forte diminution des recettes	7
2. Un recours accru à l'emprunt.....	8
a. Une politique ambitieuse de désendettement depuis 2014.....	8
b. Une augmentation importante de l'emprunt en 2020	9
c. En 2021, une hausse de l'endettement restera nécessaire	9
B. LE PROJET DE BUDGET CONCILIE MAÎTRISE DES DÉPENSES ET PRÉPARATION DE L'AVENIR	10
1. Les trois programmes du budget annexe	10
a. Le programme « Navigation aérienne » (n° 612)	10
b. Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » (n° 613)	11
c. Le programme « Transports aériens, surveillance et certification » (n° 614)	11
2. La préservation du programme d'investissement de la navigation aérienne	12
3. La maîtrise des dépenses.....	13
II. TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	14
A. DES MESURES DE SOUTIEN INDISPENSABLES À LA SURVIE DU TRANSPORT AÉRIEN	14
1. Le secteur aérien est touché par une crise sans précédent	14
2. Des mesures de soutien indispensables.....	16
B. UN ACCROISSEMENT DE LA FISCALITÉ SERAIT-IL CONTRE- PRODUCTIF ?	16
1. De nombreux effets négatifs au niveau national.....	17
2. Une taxe à élaborer au niveau européen, voire international.....	17
C. LES ENGAGEMENTS DU SECTEUR AÉRIEN EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	18

1. L'optimisation des trajectoires de vol.....	18
2. Le déploiement des carburants aéronautiques durables.....	18
3. Le développement de l'hydrogène vert.....	19
4. Les actions engagées à l'échelle européenne et internationale.....	20
5. Les actions engagées par les aéroports	20
III. LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS : UNE CHANCE POUR NOS TERRITOIRES.....	22
A. UN RÔLE ESSENTIEL DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	22
1. Un maillage aéroportuaire important et diversifié.....	22
2. Le désenclavement des territoires par le maillage aéroportuaire.....	25
3. Les indispensables liaisons avec l'outre-mer et la Corse.....	27
B. UN RÔLE D'IMPULSION ÉCONOMIQUE AU SEIN DU TERRITOIRE	27
1. Les retombées économiques d'un aéroport.....	27
2. Les conséquences de l'interdiction des vols pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30.....	29
a. La suppression de certains vols intérieurs.....	29
b. Une mesure qui suscite des inquiétudes.....	30
C. LA RÉGION COMME ÉCHELLE LA MIEUX ADAPTÉE POUR DÉFINIR LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE.....	32
1. Les régions, un échelon adéquat de définition des stratégies aéroportuaires	32
2. Les bonnes pratiques des régions en matière de rationalisation de la gestion du transport aérien.....	33
3. Améliorer la transparence et la bonne gestion des aides publiques.....	35
EXAMEN EN COMMISSION	37
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES.....	61

INTRODUCTION

Après des années de croissance soutenue, le secteur du transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt au premier semestre 2020 du fait des mesures de confinement et de la fermeture des frontières décidées par la plupart des pays du monde afin de contenir l'épidémie de la covid-19.

En France, le nombre de passagers transportés a reculé de 60 à 65 % en 2020 par rapport à 2019 et devrait rester faible en 2021, la baisse étant estimée à 30 % par rapport à son niveau d'avant la crise. La reprise s'annonce lente, notamment pour l'activité long courrier, et le retour au niveau de trafic antérieur à la crise n'est pas attendu avant 2024.

Pourtant, au plus fort de la crise, le transport aérien a montré qu'il jouait un rôle indispensable. Les rapatriements de Français au début du confinement, les évacuations sanitaires d'urgence ou encore l'acheminement de masques provenant de Chine ont été rendus possible grâce à la mobilisation du secteur aérien.

Le projet de budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) pour 2021 s'inscrit dans ce contexte. Alors qu'une ambitieuse politique de désendettement menée depuis 2014 avait permis à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de retrouver une situation financière assainie, la chute brutale des recettes en 2020 l'a contrainte à recourir massivement à l'emprunt pour lui permettre de faire face à ses dépenses, notamment de personnel. Tenant compte des conséquences de la crise, le projet de budget est marqué par un effort accru de maîtrise des dépenses, mais également par la préservation du programme d'investissement de navigation aérienne, de manière à garantir un haut niveau de sécurité, de qualité de service rendu et de performances environnementales lors de la reprise du trafic aérien à l'horizon 2024.

Alors qu'il traverse une crise d'une ampleur inédite, le secteur du transport aérien est appelé à réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre. Il convient donc d'accompagner les différents acteurs du secteur (constructeurs et sous-traitants, compagnies aériennes, aéroports) pour leur permettre de réussir leur transition énergétique, tout en tenant compte de l'immense choc qu'ils ont subi.

À l'heure où le secteur est soumis à une pression importante pour réduire son empreinte environnementale, il convient de rappeler que la diversité et la densité du maillage aéroportuaire français constituent une chance pour nos territoires. Le rapporteur pour avis a choisi de mettre en valeur cette thématique afin de rendre compte du rôle majeur que joue ce maillage en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions isolées et de soutien au tissu économique local.

I. UN BUDGET ANNEXE FORTEMENT AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

A. UNE BAISSÉ INÉDITE DES RECETTES COMPENSÉE PAR UN RECOURS ACCRU À L'EMPRUNT

La mission « Contrôle et exploitation aériens » retrace dans le cadre d'un budget annexe les activités de prestation de services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comme tous les budgets annexes, le BACEA est présenté à l'équilibre, ses dépenses étant principalement financées par les recettes issues de l'activité des services et, le cas échéant, par le recours à l'emprunt.

La crise sanitaire liée à la covid-19 a fortement affecté l'équilibre du BACEA, qui fait face à une baisse importante des recettes, compensée par une augmentation inédite du recours à l'emprunt.

1. Une forte diminution des recettes

Les ressources du BACEA sont principalement issues du secteur de l'aviation civile, qu'elles prennent la forme de redevances pour services rendus ou de recettes fiscales.

La crise sanitaire a entraîné une forte diminution des recettes du BACEA en raison à la fois de la chute brutale du trafic aérien et de la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances aériennes. Ainsi, la mise en place en 2020 d'un report de paiement par les entreprises de transport aérien de la taxe de l'aviation civile (TAC), de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA) en métropole et des redevances terminale et océanique en outre-mer, ainsi qu'un report de paiement de quatre mois de la redevance de route, devraient conduire à un niveau de recettes en 2020 inférieur de 80 % à la prévision sous-jacente à la loi de finances initiale (LFI).

En 2021, le trafic devrait rester inférieur au niveau habituel, conduisant également à des recettes moindres que prévues initialement. Le projet de loi de finances (PLF) pour 2021 s'appuie ainsi sur une prévision de trafic inférieure de plus de 30 % au trafic constaté en 2019. Les prévisions de recettes restent toutefois très incertaines au regard du contexte de crise sanitaire.

Les principales redevances et taxes se décomposent de la manière suivante :

– Les redevances de navigation aérienne ⁽¹⁾ couvrent les coûts afférents à la navigation aérienne, dans le cadre de la réglementation européenne.

(1) Art. R. 134-1 et s. du code de l'aviation civile.

Au total, ces redevances sont estimées à 1 111 millions d'euros en 2021, soit une baisse de 440 millions d'euros par rapport à la LFI 2020 (- 40 %). La plus importante, en montant, est la redevance de route, qui représente des recettes de l'ordre de 902,7 millions d'euros, en diminution de 390 millions d'euros dans le PLF 2021 (- 30 %).

Historiquement, la France présente l'un des taux unitaires de redevance de route les plus bas de l'Europe de l'Ouest. Cette situation est durable puisque, sur la période 2015-2020, ce taux a diminué de 16 %.

– Les redevances de surveillance et de certification ⁽¹⁾ couvrent notamment les activités de délivrance d'autorisations et d'agrément aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux personnels, aux organismes de sûreté, etc. Le produit de ces redevances est estimé à 22,49 millions d'euros au titre de l'exercice 2021, contre 30,35 millions d'euros en LFI 2020.

Cette estimation en forte baisse tient compte de la diminution du trafic et de la stagnation des actes de surveillance et de certification liées à la crise sanitaire.

– La taxe d'aviation civile ⁽²⁾ est assise sur le nombre de passagers ou la masse de fret embarqué pour l'ensemble des vols commerciaux, à l'exception des vols en correspondance. Les produits attendus de cette taxe sont en diminution de 104,2 millions d'euros entre 2020 et 2021, pour un montant total, en 2021, de 361,8 millions d'euros.

2. Un recours accru à l'emprunt

Alors que la DGAC était engagée depuis plusieurs années dans une politique ambitieuse de désendettement, la baisse sans précédent des recettes est compensée par un recours massif à l'emprunt pour lui permettre de faire face à ses dépenses, notamment de personnel. Le BACEA pourrait ainsi être amené à emprunter jusqu'à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020 et 2021, portant l'encours de dette à un montant inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021.

a. Une politique ambitieuse de désendettement depuis 2014

Alors que l'encours de la dette augmentait régulièrement depuis 2005, le budget annexe s'est engagé dans une phase de désendettement à compter de 2014. La dynamique du trafic aérien, couplée à des efforts d'économies et à la diversification des recettes du BACEA ont effet permis à la DGAC de réduire l'encours de dette du budget annexe. Celle-ci a ainsi diminué de 614 millions d'euros (- 48 %), permettant ainsi de revenir à la fin de l'année 2019 à un niveau d'endettement jamais atteint depuis fin 2000 (667 millions d'euros d'encours de dette à fin 2019).

(1) Art. L. 611-5 du code de l'aviation civile.

(2) Art. 302 bis K du code général des impôts. Elle est complétée par la « contribution Bâle-Mulhouse », qui est son équivalent pour cet aéroport.

Les efforts ont été particulièrement conséquents en 2018 et 2019, ces deux années étant marquées par une absence de recours à l'emprunt et des remboursements d'emprunt supplémentaires par rapport à ceux prévus en LFI. En deux ans, le BACEA a ainsi connu une réduction de plus de 310 millions d'euros de son endettement. Ces efforts avaient permis à la DGAC de retrouver une situation financière assainie, afin de se préparer à faire face à d'éventuelles crises.

b. Une augmentation importante de l'emprunt en 2020

Face à l'ampleur imprévisible de la crise actuelle, les efforts des dernières années n'ont pas pu empêcher un recours massif à l'emprunt. Le niveau de recettes en 2020 devant être inférieur de 80 % à la prévision sous-jacente à la LFI, le droit de recours à l'emprunt du BACEA a été majoré par les lois de finances rectificatives adoptées au cours du premier semestre pour être porté à hauteur de 1,25 milliard d'euros.

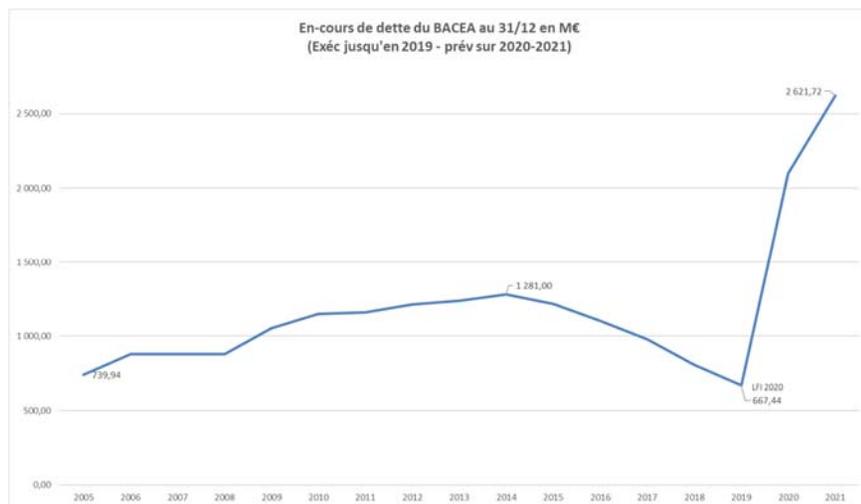
Au regard des prévisions actuelles de dépenses et de recettes, la DGAC estime que le droit de recours à l'emprunt devra encore être majoré pour être porté à environ 1,55 milliard d'euros. Ce niveau a vocation à être affiné en fonction du niveau effectif des redevances et des taxes perçues en 2020, qui lui-même dépendra de la capacité des entreprises du secteur à retrouver un niveau de trésorerie suffisant pour s'acquitter de leurs créances. La majoration du droit de tirage en 2020, pour atteindre 1,55 milliard d'euros, vise à garantir une trésorerie de 300 millions d'euros à la fin d'année, qui correspond au seuil prudentiel minimal.

Il résulterait de ces emprunts un niveau d'endettement très important sur l'exercice 2020. Celui-ci progresserait ainsi de 1,4 milliard d'euros pour atteindre un encours de dette de 2,1 milliards d'euros à la fin de l'année.

c. En 2021, une hausse de l'endettement restera nécessaire

Au regard des prévisions de reprise progressive du trafic d'ici 2024, le niveau d'emprunt devrait rester important en 2021 ; il est à l'heure actuelle estimé à 761 millions d'euros. Sur la base de ces hypothèses, le niveau de dette pourrait atteindre 2,8 milliards d'euros fin 2021. Ce montant dépendra des tarifs unitaires de redevances de navigation aérienne, qu'il conviendra d'augmenter avec prudence afin de ne pas pénaliser les compagnies aériennes.

ÉVOLUTION DE LA DETTE DU BACEA DE 2005 À 2021



Source : DGAC

B. LE PROJET DE BUDGET CONCILIE MAÎTRISE DES DÉPENSES ET PRÉPARATION DE L'AVENIR

1. Les trois programmes du budget annexe

Les crédits du budget annexe sont répartis en trois programmes budgétaires.

a. Le programme « Navigation aérienne » (n° 612)

Le programme « Navigation aérienne » recouvre les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), service à compétence nationale. Ses services sont regroupés en cinq centres de contrôle en-route (CRNA), neuf centres régionaux chargés du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome et trois services régionaux ultramarins.

Avec près de 1 000 000 km², la DSNA gère l'un des espaces aériens les plus vastes d'Europe. En 2019, cette direction a contrôlé plus de 3,2 millions de vols. En raison de la crise sanitaire, le volume des vols contrôlés s'est effondré au premier semestre 2020 (avec une baisse de près de 90 % en avril) pour se limiter principalement aux vols de fret, au maintien de liaisons stratégiques et de continuité territoriale, ainsi qu'à des vols humanitaires. L'activité a repris au second semestre tout en restant très inférieure à celle de l'an dernier. À partir de 2021, la DSNA devra accompagner la reprise du trafic. Elle s'engage dans ce cadre à moderniser les outils du contrôle aérien et à poursuivre ses efforts de réorganisation, ainsi que les projets permettant d'améliorer la performance environnementale des vols.

Dans le PLF 2021, ce programme est doté de 650,7 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 580,7 millions d'euros en crédits de paiement (CP), contre 595,4 millions d'euros en AE et en CP en LFI 2020.

b. Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » (n° 613)

Le programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » regroupe les fonctions support de la DGAC (ressources humaines, suivi budgétaire, politique immobilière et systèmes d'information). Ce programme comporte également les charges financières de la mission et les remboursements d'emprunts, ainsi que la subvention attribuée à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC).

Les principales actions conduites portent sur la modernisation des fonctions supports, avec, notamment, le développement de l'audit interne, la réduction des consommations d'énergie, la dématérialisation du guichet fiscal ou le renforcement de la sécurité informatique. Afin de prendre en compte les conséquences de la crise, des diminutions de crédits sont prévues en 2021, en particulier sur les dépenses de fonctionnement courant.

Malgré ces efforts de maîtrise des dépenses, l'accroissement des échéances de remboursement de la dette se traduit par une augmentation de 10 % des crédits du programme entre la LFI 2020 et le PLF 2021, qui passent de 1,501 à 1,647 milliard d'euros. Le schéma d'emplois du programme est nul pour 2021, avec un plafond d'emplois de 10 544 ETPT.

L'ENAC est le seul opérateur de la mission budgétaire, au sein du programme 613. Outre des ressources propres, son budget est assuré par une subvention pour charges de service public de la DGAC, qui finance les dépenses de personnel et une partie des dépenses de fonctionnement. En complément, une dotation en fonds propres est également versée et couvre une partie des opérations d'investissement de l'école. Cette subvention, portée à 97 000 euros en 2021, augmente de deux millions d'euros par rapport à la LFI 2020 afin de compenser partiellement la baisse des ressources propres de l'établissement, qui atteint environ 15 millions d'euros entre 2019 et 2020. En effet, les principaux clients de l'école (compagnies aériennes, exploitants aéroportuaires ou constructeurs aéronautiques) sont durablement affectés par la crise et ont réduit de façon substantielle leurs besoins en matière de formation et d'expertise. Le schéma d'emplois de l'ENAC est nul pour 2021, avec un plafond d'emplois de 805 ETPT.

c. Le programme « Transports aériens, surveillance et certification » (n° 614)

Le programme « Transports aériens, surveillance et certification » regroupe les activités de la DGAC en matière de contrôle de la conformité à la réglementation, notamment internationale et européenne, des activités de transport aérien. Sont ainsi concernées la sécurité et la sûreté du transport aérien (notamment au regard des nouvelles menaces que peuvent constituer les drones ou le survol de régions en conflit), mais aussi la réduction des nuisances générées par l'aviation,

notamment les nuisances sonores et la réduction des émissions polluantes, ou encore la protection des droits des passagers, en particulier en cas de retard important.

Les crédits consacrés à ce programme s'élèvent à 44,48 millions d'euros dans le PLF 2021. Ils sont stables par rapport à la LFI 2020.

2. La préservation du programme d'investissement de la navigation aérienne

La crise sanitaire et ses conséquences sur le secteur aérien ne remettent pas en cause la nécessité pour la DGAC de moderniser les systèmes de navigation aérienne. Au contraire, il s'agit d'un enjeu majeur afin d'accompagner la reprise du trafic tout en garantissant un haut niveau de sécurité, de qualité du service rendu et de performances environnementales.

En effet, malgré des premières étapes réussies de modernisation depuis 2016, le constat d'un déficit de performance de l'espace aérien européen a perduré en 2019, en particulier dans les espaces allemands et français. Dans ce contexte, il apparaît opportun de consolider les efforts en matière de modernisation des systèmes de navigation, afin que ceux-ci soient performants au moment de la reprise du trafic, prévue à l'horizon 2024.

Les investissements de la DSNA se doivent d'accompagner la reprise progressive du trafic selon deux objectifs majeurs :

- garantir la sécurité des vols en maintenant un haut niveau de disponibilité pour ses systèmes critiques (systèmes ATM, chaînes radio) sur toute la période, quel que soit le niveau du trafic. Cet objectif suppose d'assurer en toutes circonstances le maintien des conditions opérationnelles et d'anticiper l'obsolescence de ces systèmes ;

- mettre tout en œuvre pour que la performance de son service, notamment en matière environnementale et en termes de qualité de service, ne pénalise pas, comme en 2019, la reprise du trafic pour les compagnies aériennes, notamment françaises, à l'horizon 2024.

Ces priorités stratégiques ont fait l'objet d'une première consultation entre la DSNA et ses principaux clients, les compagnies aériennes, en avril et en juin 2020. Une consultation plus large a eu lieu en septembre dernier, permettant de présenter la feuille de route de déploiement des nouvelles fonctionnalités pour 2020-2022 et d'ouvrir des perspectives sur certains investissements stratégiques à réaliser pour la période 2023-2025.

La priorité donnée au programme d'investissement de la navigation aérienne se traduit par un montant de 341 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 271 millions d'euros de crédits de paiement inscrits sur le titre 5 du programme 612. Ces montants devraient être abondés de 50 millions d'euros de reports de crédits de l'exercice 2020 sur l'exercice 2021, permettant de faire passer

le montant de crédits de paiement à 321 millions d'euros. Compte tenu de la baisse prévisible des ressources issues des fonds de concours européens, ce niveau de crédits permet d'assurer le maintien global du programme, et donc de rattraper les retards pris en 2020.

Par ailleurs, la DSNA, qui gère un patrimoine immobilier de près de 80 sites opérationnels, a décidé de maintenir la construction d'une nouvelle tour de contrôle à Saint-Denis de La Réunion. Cette opération, dont le coût prévisionnel s'élève à 20,9 millions d'euros, doit permettre d'améliorer la sécurité des vols vers Mayotte grâce à un nouveau service d'approche de l'aéroport de Mayotte-Dzaoudzi.

3. La maîtrise des dépenses

Les conséquences de la crise sanitaire sur l'équilibre du budget annexe imposent des efforts importants en matière de dépenses afin de garantir la soutenabilité du BACEA.

En ce sens, la DGAC a engagé des travaux relatifs à son organisation interne, concernant en particulier ses fonctions support ainsi que des externalisations informatiques et logistiques. La direction générale a également indiqué mener des actions volontaristes afin d'assurer la meilleure maîtrise possible de ses dépenses courantes, permettant de réaliser près de sept millions d'euros d'économies en 2021 portant notamment sur les frais de déplacement, de formation, de communication, d'action sociale, etc.

Parallèlement à la priorité donnée aux programmes d'investissement de navigation aérienne, des efforts conséquents seront conduits sur les autres dépenses d'investissement et les dépenses immobilières. Ainsi, la DGAC prévoit de mettre en œuvre un moratoire sur l'achat de véhicules non techniques et donc de ne pas procéder, sauf urgence avérée, à l'achat de véhicules en 2021. La programmation des dépenses immobilières sera par ailleurs revue afin de diminuer les dépenses en 2021 de 1,5 million d'euros sur les programmes 613 et 614, c'est-à-dire hors investissements de navigation aérienne.

Les conséquences de la crise sanitaire sur le BACEA ont également conduit la DGAC à suspendre la négociation du protocole social qui devait couvrir la période 2020-2024.

Le report du protocole social

La crise actuelle a conduit la DGAC à suspendre les négociations du protocole social pour 2020-2024. Affirmant néanmoins vouloir mener un dialogue social de qualité, elle a proposé aux organisations syndicales un ensemble de sujets de réflexion pour mettre en œuvre le verdissement de l'aviation et accompagner la reprise du trafic aérien dans les meilleures conditions. Les points d'accord ont vocation à figurer dans un « pacte de reprise ».

Pour 2021, les mesures catégorielles programmées portent principalement sur la mise en œuvre du dernier volet du « parcours professionnel, carrière et rémunération » (PPCR). Une partie des dépenses sera également dédiée à l'atteinte d'objectifs organisationnels spécifiques fixés par la DGAC qui s'inscrivent notamment dans la logique des réformes des fonctions support.

Enfin, le PLF 2021 prévoit un schéma d'emplois nul reposant sur deux promotions d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA), contre quatre initialement envisagées, mais qui garantit l'effectif d'ICNA qualifiés de 2024 en faisant porter l'effort sur les autres catégories de personnels.

La programmation de la reprise progressive des négociations permet aujourd'hui à la DGAC d'envisager de débiter la mise en œuvre du prochain protocole social en 2022.

Ces mesures d'économie s'accompagnent d'un renforcement des moyens consacrés à l'informatique de gestion afin d'améliorer la résilience de la DGAC en cas de crise et de la doter de matériels sûrs et performants et d'outils collaboratifs modernes. La sécurité des systèmes d'information est en effet un enjeu majeur, notamment au vu de la proximité entre les systèmes d'informatique de gestion de la direction générale et les systèmes opérationnels de navigation aérienne. Le développement d'un nombre accru d'applications accroît ces enjeux de sécurité, notamment en matière de protection des données hébergées. Il est ainsi prévu d'améliorer la protection des données de la DGAC (migration de certaines données vers un deuxième *data center* en cas de panne du *data center* principal) et d'assurer la sécurisation des identités des utilisateurs (projet IAM – *identity and access management* – de gestion des identités et des droits d'accès aux applications).

II. TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

A. DES MESURES DE SOUTIEN INDISPENSABLES À LA SURVIE DU TRANSPORT AÉRIEN

1. Le secteur aérien est touché par une crise sans précédent

Au cours du premier semestre 2020, le transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt durant plusieurs mois du fait des mesures de confinement et de fermetures des frontières décidées par la plupart des pays du monde afin de limiter la propagation de l'épidémie de la covid-19.

L'Association internationale du transport aérien (IATA) a estimé en août dernier que le trafic mondial de passagers ne reviendrait pas à son niveau d'avant crise avant 2024, soit un an plus tard que ce qu'elle prévoyait en juin. En 2020, le nombre de passagers transportés devrait reculer de 60 % à 65 % par rapport à 2019. En 2021, le trafic devrait augmenter de 62 % par rapport à 2020. Toutefois, compte tenu de sa chute de 2020, il resterait près de 30 % inférieur à son niveau de 2019.

En France, les prévisions de la DGAC restent prudentes, avec un recul prévisionnel du trafic de passagers entre 60 % et 65 % en 2020 et un trafic toujours atone en 2021, la baisse étant estimée à 30 % par rapport au niveau de 2019. Comme de nombreux observateurs du secteur, la DGAC prévoit une reprise lente du trafic aérien, qui mettra plusieurs années à retrouver son niveau de 2019. À la mi-août 2020, la reprise des voyages court-courriers a été plus rapide que celle des voyages long-courriers. Le trafic est cependant reparti à la baisse avec la recrudescence de l'épidémie. Seules des avancées dans la lutte contre l'épidémie de la covid-19, notamment le développement d'un vaccin efficace, pourraient entraîner une reprise plus rapide du trafic.

L'ensemble des personnes auditionnées par le rapporteur pour avis ont confirmé l'ampleur de la crise que traverse le transport aérien, en jugeant qu'un retour à la situation de 2019 était peu probable avant 2024.

Le président du groupe Aéroports de Paris (ADP) a ainsi indiqué que le trafic du groupe est en baisse de 62,2 % au premier semestre 2020 par rapport au premier semestre 2019, avec 19,8 millions de passagers accueillis, contre 52,3 millions de passagers au premier semestre 2019. Entre les 1^{er} et 20 juillet 2020, la baisse estimée du trafic de passagers et du nombre de mouvements d'avions sur les plateformes parisiennes est respectivement de 79 % et de 70,7 % par rapport à la même période en 2019.

La compagnie Air France a quant à elle enregistré une perte de 2 milliards d'euros au deuxième trimestre 2020 et de 10 millions d'euros par jour en juillet et en août 2020. Les perspectives ne sont guère meilleures pour les mois à venir, au point que son directeur des affaires financières a indiqué que la compagnie entrait dans une période d'« hibernation » pour l'hiver.

L'impact de l'épidémie de la covid-19 sur les résultats d'Airbus est également bien visible depuis le deuxième trimestre 2020, avec deux fois moins de livraisons d'avions commerciaux qu'un an plus tôt sur la même période, selon le vice-président du groupe chargé des affaires internationales. Airbus a ainsi livré un total de 196 avions commerciaux au premier semestre 2020 alors qu'il en avait livré 389 au premier semestre 2019. En conséquence, le chiffre d'affaires du groupe s'élevait à 18,9 milliards d'euros fin juin 2020, contre 30,9 milliards d'euros au premier semestre 2019.

Enfin, d'après une étude publiée le 5 octobre 2020 dans la revue Localtis, Air France et Airbus ont supprimé respectivement 7 700 et 5 600 emplois entre le

17 mars et le 17 septembre 2020, des chiffres qui masquent des destructions d'emplois en cascades chez les sous-traitants ⁽¹⁾.

2. Des mesures de soutien indispensables

Dans ce contexte inédit, le Gouvernement a instauré, dès le début de la crise, un moratoire sur un certain nombre de taxes et redevances aéronautiques. Un plan de soutien de 15 milliards d'euros à l'industrie aéronautique, annoncé le 12 juin dernier, a ensuite été mis en place. Il vise à la fois à répondre à l'urgence en soutenant les entreprises en difficulté et en protégeant leurs salariés, à accompagner la transformation de la filière et à investir pour concevoir et produire en France les aéronefs de demain.

Ce plan comprend tout d'abord un soutien financier de 7 milliards d'euros accordé à Air France, composé d'un prêt bancaire de 4 milliards d'euros et d'une avance en compte courant d'actionnaire de 3 milliards d'euros. Des abandons de charges sociales patronales ont par ailleurs été consentis à un certain nombre de petites compagnies aériennes pour une durée de quatre mois. Un soutien a également été accordé aux exploitants d'aéroports au titre de leurs missions en matière de sécurité et de sûreté, au travers du versement d'une avance remboursable de 300 millions d'euros. Les modalités de remboursement visent à éviter toute augmentation des tarifs de la taxe d'aéroport à court terme pour ne pas affecter l'attractivité des aéroports, ni peser sur la compétitivité des compagnies aériennes. Les premiers remboursements sont ainsi prévus pour 2024 et s'étaleront jusqu'en 2030.

Enfin, afin de préparer la rupture technologique de l'aviation pour parvenir à un avion neutre en émissions de carbone en 2035, le plan de soutien prévoit un soutien financier de 1,5 milliard d'euros aux activités de recherche et de développement de la filière aéronautique.

B. UN ACCROISSEMENT DE LA FISCALITÉ SERAIT-IL CONTRE-PRODUCTIF ?

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien, la Convention citoyenne pour le climat propose d'adopter une éco-contribution renforcée. Estimant que le niveau de l'éco-contribution prévue dans la loi de finances pour 2020 est trop faible (entre 1,50 euro par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique et 18 euros pour un vol hors Union européenne en classe affaires), la convention propose d'augmenter très fortement son montant, qui serait calculé en fonction de la distance parcourue.

(1) <https://www.banquedesterritoires.fr/laeronautique-secteur-le-plus-touche-par-la-crise>

1. De nombreux effets négatifs au niveau national

Selon la DGAC, la mise en place d'une éco-contribution kilométrique renforcée porterait la recette de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) à environ 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic 2019. Elle aurait, en multipliant par trois le niveau de fiscalité spécifique du secteur et par dix celui de la TSBA, un impact particulièrement important pour le transport aérien français.

Une telle hausse de la fiscalité engendrerait une augmentation sensible des prix des billets d'avion, susceptible d'entraîner une perte de trafic en France estimée entre douze et seize millions de passagers par an, hors effets liés à l'épidémie de la covid-19.

Adoptée uniquement en France, une éco-contribution pourrait menacer la pérennité de certains acteurs français du transport aérien et du tourisme dont beaucoup ont été fragilisés par la crise sanitaire. En effet, entre 120 000 et 150 000 emplois non délocalisables pourraient ainsi être détruits en France, selon la DGAC. Elle aurait aussi de mauvaises répercussions sur l'activité de l'ensemble de notre industrie aéronautique.

Par ailleurs, le transport aérien étant un acteur clé de la connectivité, la mesure pourrait avoir, au-delà des secteurs aérien et touristique, un impact négatif sur l'attractivité économique de la France et de ses territoires.

L'impact total sur le produit intérieur brut français pourrait ainsi être compris entre 5 et 6,5 milliards d'euros.

2. Une taxe à élaborer au niveau européen, voire international

Une éco-contribution renforcée devrait être pensée a minima au niveau européen, voire international.

En effet, en l'absence d'harmonisation fiscale européenne, les hubs aéroportuaires français seraient fortement pénalisés par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics de moyen et long-courrier se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français. Par exemple, un passager voyageant de Paris à New-York privilégiera un vol via Londres ou Francfort, pour lequel la taxe sera uniquement appliquée sur le tronçon Paris-Londres ou Paris-Francfort. Dès lors, seule la compétitivité du pavillon français serait affectée face à ses concurrents européens.

Au demeurant, adoptée uniquement par la France, la mesure n'aurait qu'un très faible impact sur la réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre puisque le trafic serait détourné vers les pays voisins et vers des compagnies dont le bilan carbone est potentiellement supérieur à celui d'Air France.

Seule l'adoption d'une disposition au niveau de l'Union européenne serait donc de nature à atténuer ces effets négatifs sur les acteurs français.

Par ailleurs, la DGAC a pointé les risques juridiques liés aux dérogations prévues pour l'outre-mer et les lignes soumises à une obligation de service public. La Commission européenne doit en effet donner son aval à de telles dérogations, ce qui plaide pour la mise en place d'une éco-contribution concertée au niveau européen.

Toutefois, le montant d'une éco-contribution européenne renforcée doit également être attentivement réfléchi afin de prendre en compte la concurrence de nouveaux hubs ambitieux aux portes européennes, qui ne seraient pas soumis à cette nouvelle taxe.

C. LES ENGAGEMENTS DU SECTEUR AÉRIEN EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

À l'échelle nationale, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de l'aviation civile se sont élevées à 23,3 millions de tonnes en 2019, en progression de 2,6 % par rapport à 2018, le trafic ayant quant à lui progressé de 2,9 %. Selon le CITEPA, centre technique de référence en matière de pollution atmosphérique et de changement climatique, le secteur aérien représentait 3,7 % des émissions de CO₂ du secteur des transports et 1,4 % des émissions de la France en 2017. Ces parts atteignent respectivement 13,4 % et 4,4 % si l'on ajoute celle que représente le transport aérien international imputable à la France.

Face à l'urgence écologique, plusieurs leviers sont mobilisés pour maîtriser l'empreinte carbone du transport aérien.

1. L'optimisation des trajectoires de vol

La baisse de la consommation de kérosène pendant le vol représente à la fois un intérêt environnemental et un intérêt économique direct pour les compagnies aériennes puisque l'achat de carburant représente en moyenne 24,2 % de leurs coûts d'exploitation. L'optimisation du décollage, de la conduite du vol et de l'atterrissage, grâce à des innovations telles que le *Big Data* ou l'utilisation de l'intelligence artificielle, permet d'envisager une navigation prenant en compte en temps réel la consommation de kérosène. Les services de la navigation aérienne travaillent également à l'optimisation des routes afin de réduire les émissions de CO₂ en favorisant des trajets plus directs.

2. Le déploiement des carburants aéronautiques durables

À court et moyen termes, l'utilisation de biocarburants aéronautiques durables constitue le levier techniquement le plus avancé pour engager la décarbonation du transport aérien. Les biocarburants avancés issus de l'économie circulaire via le recyclage de certains déchets ménagers, de résidus agricoles, d'algues, ainsi que les carburants de synthèse durables permettent des gains d'émission pouvant aller jusqu'à 90 % sur l'ensemble du cycle de vie par rapport au kérosène d'origine fossile.

L'enjeu réside donc aujourd'hui dans l'augmentation des capacités de production. À cet égard, la feuille de route gouvernementale pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables, publiée en janvier 2020, retient une trajectoire de déploiement fondée sur un taux d'incorporation de biocarburants de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030. À plus long terme, la stratégie nationale bas carbone prévoit un objectif de 50 % de biocarburants en 2050.

Pour y parvenir techniquement, un appel à manifestations d'intérêt (AMI) a été lancé en février 2020 afin d'identifier des projets industriels innovants permettant le développement d'une filière française de production de carburants durables, avancés ou de synthèse, à destination de l'aéronautique. Comme le soulignait un rapport d'experts établi dans le cadre du Pacte productif mis en place par le Président de la République, le développement de cette filière constitue aussi *« une opportunité de création de valeur et d'emplois sur le territoire français »* ⁽¹⁾.

Cet objectif ambitieux de 50 % de biocarburants d'ici 2050 ne sera cependant atteignable que si l'État instaure pour les investisseurs un cadre fiscal avantageux et stable au niveau réglementaire.

3. Le développement de l'hydrogène vert

L'hydrogène est le carburant dont la combustion est la plus propre. La DGAC et l'industrie aéronautique française ont donc lancé plusieurs projets exploratoires concernant l'usage de l'hydrogène comme énergie principale des avions. La recherche porte notamment sur la combustion d'hydrogène liquide (ou cryogénique) dans la chambre de combustion d'un turboréacteur. Le projet « Hyperion » permettra d'identifier et de faire une évaluation préalable des risques d'un moteur à hydrogène et de son circuit d'alimentation cryogénique, en associant les compétences de l'industrie aéronautique et de l'industrie spatiale. La cryogénisation est en effet nécessaire pour limiter le volume occupé par l'hydrogène, dont la densité volumique est particulièrement faible, mais elle crée des difficultés techniques majeures en matière d'architecture et de sécurité des avions.

La propulsion à hydrogène concernera les avions de transport régionaux et court-courrier à compter de 2035, une date confirmée par l'entreprise Airbus lors de son audition. Son utilisation pour les avions long-courrier est techniquement beaucoup plus complexe, c'est pourquoi il est important de mettre en place une filière de biocarburants afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ en 2050.

La recherche en faveur de l'avion à propulsion à hydrogène s'inscrit plus largement dans le cadre de la politique de recherche et de développement de l'industrie aéronautique, qui bénéficie dans le cadre du plan de relance d'une dotation de 1,5 milliard d'euros pour les années 2020 à 2022. La feuille de route de

(1) <https://www.strategie.gouv.fr/actualites/consultation-pacte-productif-2025>

l'État, élaborée dans une démarche partenariale avec les industriels français dans le cadre du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), doit permettre au secteur aéronautique français d'aborder en leader technique et industriel la transition énergétique pour toutes les catégories d'appareils, compte tenu notamment de l'effet de levier en termes de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre offert par la situation de leader mondial d'Airbus et de Safran sur les appareils court et moyen-courrier et leurs moteurs.

4. Les actions engagées à l'échelle européenne et internationale

Des mesures économiques de marché sont mises en place aux niveaux européen et international afin d'inciter à la sobriété énergétique.

- Au niveau européen, le système européen d'échange de quotas d'émissions (UE-SEQE) pour l'aviation, mis en place en 2012, fixe un plafond d'émissions et impose aux compagnies aériennes de restituer un quota d'émissions pour chaque émission d'une tonne de CO₂ lors d'un vol à l'intérieur de l'espace économique européen. Actuellement, les compagnies reçoivent gratuitement environ la moitié de leurs quotas et doivent acheter le reste aux enchères. Le prix du quota s'établit autour de 25 euros.

- Au niveau mondial, un mécanisme de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, CORSIA, a été adopté dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2016. Ce dispositif consiste à atteindre, à compter de 2021, une croissance neutre en carbone de l'aviation internationale en compensant les émissions supplémentaires par l'achat d'unités générées par des projets de réduction ou de séquestration de carbone. Le CORSIA se déploie selon deux phases :

- entre 2021 et 2026, la participation au mécanisme de compensation repose sur le volontariat. Actuellement, 88 États participent à cette première phase ;

- à partir de 2027, le dispositif s'appliquera de façon universelle, à l'exception d'un certain nombre d'États exemptés en raison de leur niveau de développement, de leur insularité ou de leur faible poids dans le trafic mondial.

Tout vol entre deux États fera ainsi l'objet d'une compensation des émissions surnuméraires par rapport à un niveau de référence. Compte tenu de la crise sanitaire, le conseil de l'OACI a voté en juin 2020 un ajustement aux règles de calcul de la référence CORSIA pendant les trois premières années du dispositif, afin que celle-ci ne soit pas revue à la baisse en raison du niveau des émissions de 2020, qui devrait être très inférieur à celui qui était attendu.

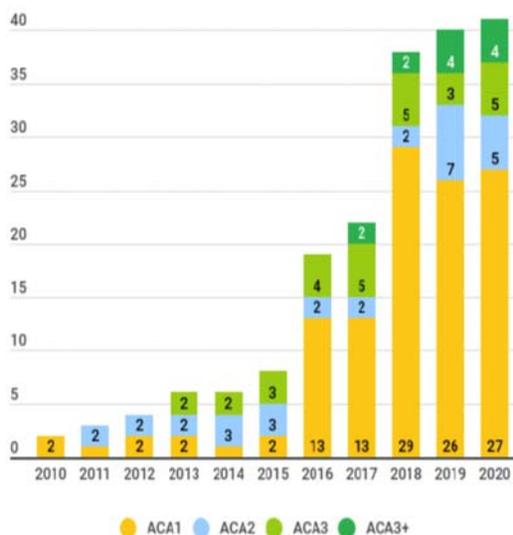
5. Les actions engagées par les aéroports

Le programme ACA (*airport carbon accreditation*) constitue un programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ du

secteur aéroportuaire. Il comporte différents niveaux d'accréditation, allant de la réalisation d'un bilan carbone (niveau 1) à la neutralité carbone (niveau 3+).

Créé en 2009, ce programme s'est imposé comme le standard officiel de l'industrie pour la certification des aéroports en matière de gestion des émissions carbone. En juillet 2018, 135 aéroports européens, représentant 66,1 % du trafic, étaient accrédités à l'un des quatre niveaux de certification. Avec 41 aéroports participant à ce dispositif en 2020, la France est le pays comportant le plus grand nombre d'aéroports accrédités dans le monde. Quatre aéroports ont déjà atteint la neutralité carbone (Cannes Mandelieu, Lyon Saint-Exupéry, Nice Côte d'Azur, Saint-Tropez).

PARTICIPATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS AU PROGRAMME ACA



Source : Union des aéroports français

Dans ce cadre, les aéroports mènent de nombreuses actions afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, qui représentent environ 5 % des émissions globales du secteur, comme le montre l'exemple du groupe Aéroports de Paris (ADP).

La réduction des émissions des aéroports : l'exemple d'Aéroports de Paris

Le groupe ADP s'est engagé à atteindre la neutralité carbone en 2030 (avec compensations pour les émissions résiduelles) et la neutralité carbone nette (sans compensation) en 2050.

Entre 2008 et 2019, le groupe a réduit de 69 % ses émissions de CO₂ internes par passager, notamment grâce à une augmentation de la part d'énergie verte, que celle-ci soit produite directement sur ses aéroports (géothermie à Orly, biomasse à CDG, panneaux solaires au Bourget) ou achetée à des opérateurs (avec 100 % d'électricité d'origine renouvelable en 2021).

En outre, le groupe a signé début 2020 un accord d'approvisionnement direct en énergie renouvelable (PPA). Il achètera ainsi, à partir de 2021 et pendant vingt et un ans, la production d'électricité de trois nouveaux parcs solaires photovoltaïques qui fourniront 10 % de l'électricité nécessaire aux trois aéroports parisiens.

Par ailleurs, le groupe ADP module les redevances payées par les compagnies aériennes pour encourager au renouvellement des flottes et favoriser les avions les plus performants.

Enfin, il favorise l'accès aux plateformes par les transports ferrés, à travers le soutien aux projets des lignes 14, 17 et 18 du Grand Paris Express et le co-financement de la ligne CDG Express, ainsi que les transports collectifs routiers, notamment via une plateforme de covoiturage pour les salariés des entreprises travaillant sur les emprises aéroportuaires.

À La Réunion, l'aéroport Roland Garros est engagé dans un plan visant la neutralité carbone avec compensation en 2030 et travaille à l'obtention du niveau 3 de l'ACA dès 2021. L'aéroport de Pierrefonds a quant à lui le projet d'installer une ferme photovoltaïque sur les délaissés de piste, un modèle dont beaucoup d'aéroports pourraient s'inspirer.

III. LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS : UNE CHANCE POUR NOS TERRITOIRES

A. UN RÔLE ESSENTIEL DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

1. Un maillage aéroportuaire important et diversifié

La France dispose d'un maillage aéroportuaire important, fruit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile.

Près de 90 aérodromes, en métropole et dans les collectivités d'outre-mer, offrent ainsi des services aériens réguliers en accueillant plus de 10 000 passagers par an. Parmi eux, cinq aéroports ont accueilli plus de dix millions de passagers en 2019 (dans l'ordre d'importance Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry et Marseille-Provence) et seize autres aéroports accueillent plus d'un million de passagers par an. Parmi ces seize aéroports, quatre sont situés dans les territoires ultramarins.

À ces aéroports accueillant des services aériens réguliers ou spécialisés dans l'aviation d'affaires, il convient d'ajouter environ 250 autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, une centaine d'aérodromes agréés à usage restreint, une quarantaine d'aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État ainsi que les aérodromes privés, les plateformes dédiées aux seuls ultra-légers motorisés et les hélistations spécialement destinées au transport public à la demande. La majorité de ces aérodromes disposent d'une piste en herbe et sont avant tout dédiés à l'aviation légère et sportive et à l'enseignement du pilotage.

Au total, en tenant compte des aérodromes militaires, des hélistations et des hydrobases, la France compte pas moins de 550 aérodromes. Ce nombre élevé inclut en réalité une très grande variété de tailles d'aérodromes et renvoie à une diversité d'usages et de fonctions : transport régulier de passagers et de fret, aviation d'affaires, aviation de loisirs, formation aéronautique, défense nationale, sécurité civile.

Comme l'a constaté la mission du Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) sur le maillage aéroportuaire français dans son rapport publié en janvier 2017⁽¹⁾, il existe un grand nombre d'aéroports commerciaux à faible trafic, dont une quantité importante d'aéroports sans vols réguliers de passagers, et un faible nombre de grands aéroports. La France étant avant tout un pays de villes petites et moyennes, bien réparties sur tout le territoire, son réseau d'aéroports est à son image.

En croisant plusieurs critères (dont le volume de trafic, la population de l'aire urbaine et le degré de connectivité internationale), le rapport issu des travaux de la mission précitée, co-écrit par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et la DGAC, propose une cartographie s'appuyant sur sept catégories distinctes d'aéroports :

– les aéroports franciliens, parmi lesquels l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, hub de rang mondial ;

– les aéroports régionaux, disposant d'un trafic de quatre à douze millions de passagers par an et de nombreuses lignes européennes (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Toulouse) ;

– les aéroports métropolitains, qui présentent pour la plupart un trafic de l'ordre d'un million de passagers par an. À proximité d'aéroports plus conséquents, leurs perspectives de développement sont plus limitées, d'où l'enjeu pour ces aéroports et ces territoires de définir une stratégie pertinente pour leur développement (Brest, Clermont-Ferrand, Lille, Metz-Nancy, Montpellier, Pau, Rennes, Strasbourg, Toulon) ;

(1) *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*, Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC), direction générale de l'aviation civile (DGAC), Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), janvier 2017 – https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Actes_maillage_aeroportuaire_CSAC_DGAC_DGET.pdf

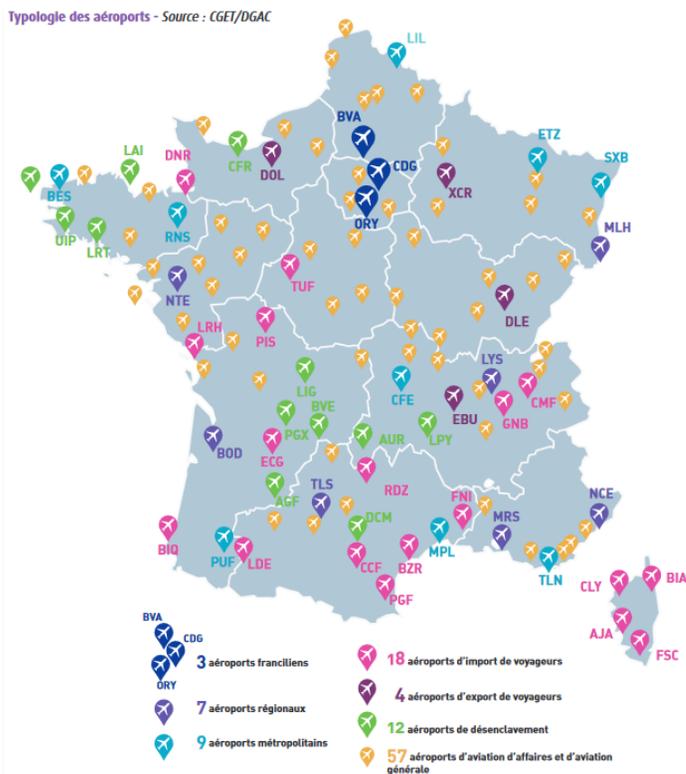
– les aéroports d’import de voyageurs, s’appuyant pour la plupart d’entre eux sur des compagnies à bas coûts pour accroître l’attractivité résidentielle et touristique de leur territoire, en direction d’une clientèle européenne issue principalement de l’Europe du Nord (Ajaccio, Bastia, Biarritz, Calvi, Figari, Perpignan, La Rochelle Bergerac, Béziers, Carcassonne...) ;

– les aéroports locaux de désenclavement ayant en commun des tissus industriels et tertiaires nécessitant, du fait de leur éloignement géographique, une connexion aérienne afin d’accéder à la région parisienne et, le cas échéant, à son hub. Ces lignes bénéficient souvent d’un subventionnement public, sur le modèle des lignes d’aménagement du territoire (Agen, Aurillac, Brive, Caen, Castres, Lannion, Le Puy, Limoges, Lorient, Quimper, Périgueux) ;

– les aéroports de proximité ou d’export de voyageurs qui accueillent peu de trafic commercial et s’appuient sur des compagnies à bas coûts, afin de transporter les passagers locaux vers des destinations étrangères (Deauville, Dole, Saint-Étienne, Vatry) ;

– les aéroports d’aviation d’affaires et d’aviation générale, qui opèrent aujourd’hui en complément du réseau commercial : activités de transport de dirigeants, de cadres et de clients ; activités touristiques pour une clientèle aisée comme à Courchevel ; activités industrielles, notamment de maintenance, comme par exemple à Morlaix.

TYPLOGIE DES AÉROPORTS



Grâce à ce réseau dense d'aéroports, le transport aérien contribue de manière essentielle à l'aménagement du territoire français, d'une part en assurant la connectivité des différents territoires (liaisons radiales de point à point, liaisons transversales où les autres modes de transports collectifs sont souvent peu performants, liaisons internationales directes ou en correspondance) et d'autre part en participant au maintien et au développement de la continuité territoriale (territoires ultramarins, liaisons soumises à obligations de service public...).

2. Le désenclavement des territoires par le maillage aéroportuaire

Lancée en mars 2019, la Stratégie nationale du transport aérien pour 2025 s'appuie sur quatre axes stratégiques dont le troisième est intitulé « Connecter efficacement nos territoires aux flux de transport aérien ». Le dossier de presse de présentation de cette stratégie met ainsi en avant le fait que le transport aérien « permet, le cas échéant, le désenclavement de certains territoires. Pour les territoires ultramarins, le transport aérien est également le garant de la continuité territoriale et un levier pour mieux connecter chacun de ces territoires à leur environnement régional ».

En effet, certains territoires particulièrement isolés ne disposent que du transport aérien pour les relier au reste du territoire ou au reste du monde. Il s'agit bien évidemment des îles, collectivités ultramarines ou Corse, mais également de certains territoires métropolitains très enclavés. Rodez ou Aurillac, par exemple, se situent à environ six heures de route et à plus de sept heures de train de la capitale. Ces territoires étant souvent peu peuplés, ouvrir une ligne aérienne permettant de les connecter à un hub aérien n'est donc généralement pas rentable pour les compagnies aériennes, au vu du faible flux de passagers attendu. L'intervention publique en faveur de lignes d'aménagement du territoire (LAT) permet alors d'assurer le désenclavement de ces collectivités, dans un objectif d'aménagement du territoire français ou de continuité territoriale.

Les lignes d'aménagement du territoire (LAT) sont indispensables pour assurer la connectivité, le désenclavement et le développement économique d'un certain nombre de villes françaises. Elles permettent à ces villes d'être reliées par un moyen rapide aux principaux centres de décisions économiques du pays. Ces lignes constituent une alternative efficace à des infrastructures terrestres plus onéreuses, dont les délais de réalisation sont importants ou qui ne permettent pas des déplacements aussi rapides.

En 2019, l'État et les collectivités territoriales ont financé l'exploitation de onze liaisons aériennes en métropole dans le cadre de conventions pluriannuelles de délégation de service public (DSP), pour un montant de 21,5 millions d'euros.

LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN MÉTROPOLE EN 2019

Liaisons	Durée en train	Durée en voiture	Nombre de passagers	Subvention publique versée en euros	Dont part de l'État	Dont part des collectivités territoriales	Transporteur (au 31/12/19)
Agen - Paris (Orly) ⁽¹⁾	3:22	7:00	13 878	2 308 721	400 000	1 908 721	Chalair Aviation
Aurillac - Paris	6:07	6:00	38 187	4 149 328	2 294 828	1 854 500	Air France
Brest - Ouessant	-	-	3 244	598 267	0	598 267	Finist'Air
Brive - Paris (Orly)	4:16	4:40	48 916	2 302 186	1 272 986	1 029 200	HOP!
Castres - Paris (Orly)	6:11	7:36	43 644	2 568 800	796 328	1 772 472	Air France
La Rochelle - Poitiers - Lyon	5:29	6:53	19 323	1 188 100	100 000	1 088 100	Chalair Aviation
Le Puy - Paris (Orly)	4:24	5:43	5 399	1 071 000	595 000	476 000	Twin Jet
Limoges - Lyon ⁽²⁾	5:41	4:11	19 944	2 081 556	728 545	1 353 011	Chalair Aviation
Limoges - Paris ⁽²⁾	3:14	3:48	10 776	2 147 914	480 000	1 667 914	Chalair Aviation
Quimper - Paris ⁽²⁾	3:32	5:49	49 024	0	0	0	Chalair Aviation
Rodez - Paris (Orly)	6:52	6:49	50 823	1 069 838	379 620	690 218	Eastern Airways
Tarbes - Paris (Orly)	5:10	8:00	133 811	1 979 200	160 000	1 819 200	HOP!
TOTAL			436 969	21 464 910	7 207 307	14 257 603	

⁽¹⁾ Décision des collectivités de résilier la convention de DSP annoncée en juin 2020

⁽²⁾ DSP lancées en 2019

3. Les indispensables liaisons avec l'outre-mer et la Corse

Parmi les territoires isolés, la situation de la Corse et des collectivités ultramarines mérite une attention particulière. Ces territoires sont en effet particulièrement dépendants du transport aérien dans leur lien avec l'hexagone. Tous, à l'exception de la Guyane, sont des îles, et toutes les collectivités ultramarines sont situées à des milliers de kilomètres de la métropole.

Depuis 1991, l'organisation des transports aériens entre la Corse et la France continentale relève de la compétence de la collectivité territoriale de Corse. L'État lui verse chaque année une dotation de continuité territoriale, gérée par l'Office des transports de la Corse qui répartit les crédits entre les compagnies délégataires de transport maritime et aérien. Dans ce cadre, la collectivité territoriale de Corse impose des obligations de service public sur douze liaisons aériennes reliant Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Paris (Orly), Marseille et Nice, d'autre part. Au total, 2,15 millions de passagers ont voyagé sur ces lignes en 2019, la subvention versée aux délégataires par l'Office des transports de la Corse s'élevant à 70 millions d'euros.

En outre-mer, outre un dispositif d'aides à caractère social en Guyane et la desserte aérienne de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, financée intégralement par l'État, un fonds de continuité territoriale, également alimenté par l'État, permet de financer les aides à la mobilité des ultramarins que sont le passeport mobilité et l'aide à la continuité territoriale. Le passeport mobilité permet aux étudiants de bénéficier de la prise en charge de 50 à 100 % du prix d'un billet aller-retour par année universitaire. En 2019, 14 818 déplacements ont été couverts par le passeport mobilité, pour un coût de 20,2 millions d'euros. L'aide à la continuité territoriale aérienne consiste quant à elle en un bon de réduction pour l'achat d'un billet d'avion aller-retour vers la métropole. Ses conditions d'attribution varient en fonction du revenu, chaque personne pouvant demander l'aide une fois tous les quatre ans. 22 838 bons ont été utilisés en 2019 pour un coût de six millions d'euros.

D'une manière générale, la desserte aérienne entre la métropole et les territoires ultramarins était relativement compétitive avant la crise grâce notamment à un nombre d'opérateurs élevés (jusqu'à cinq par liaison). Toutefois, les compagnies XL Airways et Level ont arrêté leurs activités respectivement fin 2019 et au printemps 2020. La compagnie Corsair, qui dessert notamment La Réunion et les Antilles, fait face à d'importantes difficultés financières. Il convient donc, au regard des nombreuses incertitudes portant sur le marché, de rester vigilant quant à l'évolution de la desserte de l'outre-mer dans les prochains mois.

B. UN RÔLE D'IMPULSION ÉCONOMIQUE AU SEIN DU TERRITOIRE

1. Les retombées économiques d'un aéroport

Les aéroports constituent un atout essentiel pour le développement économique et l'attractivité des territoires. Ainsi, l'impact économique d'un

aéroport est estimé entre 1,4 et 2,5 % du PIB régional (hors tourisme), d'après une étude menée en 2004 et portant sur 59 aéroports européens⁽¹⁾.

Pour de nombreuses entreprises, le transport aérien apporte une connectivité que le réseau ferroviaire, essentiellement centré sur la capitale, ne peut apporter. Il existe ainsi 8 500 connexions directes en avion entre villes européennes. Ce réseau permet aux entreprises françaises d'être connectées avec les autres régions françaises, européennes ou mondiales, aussi bien pour leurs fournisseurs que pour leurs clients et ainsi d'assurer leur développement et leur rayonnement à l'international.

À cet égard, plusieurs villes moyennes disposent d'établissements situés sur plusieurs sites, en France et à l'étranger. À Rodez, l'usine Bosch représente 1 700 emplois et le groupe UNICOR 700 emplois. La région de Castres regroupe également plusieurs milliers d'emplois industriels dans six entreprises de rang européen et une de rang mondial, l'entreprise pharmaceutique Fabre. La ligne Quimper-Paris est tout aussi essentielle au tissu économique local, puisqu'elle est empruntée notamment par les salariés de l'assureur Verlingue ou par les clients de l'entreprise Armor Lux. De petites plateformes telles que Châteauroux, Dinard, Morlaix ou Tarbes disposent également d'activités industrielles aéronautiques associées à l'aéroport, représentant jusqu'à près de 500 emplois.

Nécessaires à l'industrie, les liaisons aériennes des régions périphériques stimulent également le tourisme. Des aéroports comme Carcassonne ou Chambéry accueillent ainsi de nombreux touristes européens qui auraient peut-être privilégié d'autres destinations sans de tels aéroports. À Béziers, où le taux de chômage dépasse 20 % et alors que près de la moitié de l'économie vit du tourisme, les lignes ouvertes subventionnées jouent un rôle majeur dans l'attrait du territoire.

(1) Airport council international (ACI-Europe) - York Aviation, The Social and Economic Impact of Airports in Europe, 2004.

Les impacts socio-économiques de l'aéroport Roland Garros à La Réunion

107 entreprises présentes sur le site de l'aéroport ou à proximité exerçaient une activité en lien direct avec l'aéroport en 2018. Ces entreprises représentaient alors 3 181 emplois, majoritairement dans les secteurs du transport aérien et des services aéroportuaires (54 %). Le nombre total d'emplois sur l'île de La Réunion dépendant de l'aéroport est quant à lui estimé à 18 563 (dont 11 165 dans le tourisme), soit 6 % des emplois locaux en 2018.

Concernant le nombre d'emplois supplémentaires générés par la croissance du trafic aérien, l'aéroport a compté 200 000 passagers supplémentaires en 2018 par rapport à 2017. Dans le même temps, le nombre d'emplois directs a progressé de 217, celui des emplois indirects ou induits de 401. Ainsi, pour 1 000 passagers supplémentaires sur l'aéroport, 1,08 emploi direct et 2 emplois indirects ont été générés. Dès lors, le million de passagers supplémentaires prévu pour la prochaine décennie permettrait de soutenir 3 085 emplois au total (1 080 emplois directs et 2 005 emplois indirects).

Source : Étude menée par le cabinet UTOPIE en 2017 et 2018.

2. Les conséquences de l'interdiction des vols pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30

a. La suppression de certains vols intérieurs

Afin de limiter les effets néfastes du transport aérien en termes de pollution atmosphérique, la Convention citoyenne pour le climat a proposé de supprimer progressivement les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, c'est-à-dire un trajet de moins de quatre heures en train.

Reprenant en partie cette proposition, le Gouvernement souhaite instaurer une limitation de l'exercice des droits de trafic intérieurs à la France sur les trajets aériens pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30. Cette mesure sera prise en application de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008, aux termes duquel *« lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement, l'État membre responsable peut limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport fournissent un service satisfaisant »*.

Les liaisons d'aménagement du territoire (LAT) ne sont pas concernées par cette mesure. La DGAC a également indiqué au rapporteur pour avis que les liaisons aériennes offrant un taux de correspondance supérieur à 50 % pourraient être maintenues, afin de garantir la liberté de circulation des passagers et de préserver leurs possibilités de correspondances.

En revanche, les liaisons aériennes suivantes paraissent pouvoir être remplacées par un trajet en train de moins de 2 heures 30 : Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Nantes, Paris-Rennes et Lyon-Marseille.

Le directeur des affaires institutionnelles et internationales d'Air France a indiqué au rapporteur pour avis que la compagnie fermerait ses lignes aériennes en concurrence directe avec le train à grande vitesse (Orly-Lyon, Orly-Nantes, Orly-Bordeaux), ainsi que la ligne Orly-Mulhouse, bien que la ville soit située à 2 heures 40 en train. Pour Air France, la suppression de ces lignes aériennes, qui répond à la fois à une logique environnementale et économique, fait partie des contreparties au plan de soutien de 7 milliards d'euros reçus de l'État. Dans le même temps, les lignes rejoignant des plateformes de correspondance comme l'aéroport Charles-de-Gaulle à Paris et l'aéroport Saint-Exupéry à Lyon doivent être préservées.

Par ailleurs, la suppression de certaines petites lignes devrait être compensée par le redéploiement des créneaux et des capacités vers d'autres axes. Ainsi, la compagnie Air France a confirmé qu'elle cesserait les vols entre Paris et Lorient en mars 2021. Bien que la ville soit située à trois heures de train de la capitale, elle n'est qu'à quarante-cinq minutes de Quimper qui dispose d'une ligne avec obligations de service public (OSP). La liaison Paris-Lorient pourrait également faire l'objet d'une délégation de service public (DSP), selon le président-directeur général du groupe Aéroports de Paris.

b. Une mesure qui suscite des inquiétudes

Le débat sur l'interdiction des vols intérieurs est nouveau en Europe, aucune mesure de ce type n'ayant encore été prise dans les autres États membres. Certes, comme le souligne la DGAC, il arrive en France à un niveau de maturité qui permet de prendre des mesures nouvelles. En effet, après des décennies d'investissements dans la haute vitesse ferroviaire, la desserte aérienne a cessé ou se réduit naturellement sur nombre de liaisons radiales comme Paris-Strasbourg ou Paris-Nantes. Il semblerait donc qu'il y ait une « maturité française » particulière pour envisager un certain niveau de substitution de l'avion par le train.

Toutefois, la suppression de certains vols pourrait mettre en danger des liaisons encore très utiles, accentuer l'isolement de certains territoires et menacer le tissu économique de certaines régions, sans que le bilan environnemental soit nécessairement positif.

- Tout d'abord, la question des correspondances n'est pas réglée. Certes, la DGAC a indiqué que les liaisons aériennes caractérisées principalement par des vols en correspondance pourraient être maintenues, mais sans que cela soit une certitude.

Or, la suppression de lignes intérieures risque de pénaliser directement la connectivité entre les régions de métropole et les territoires d'outre-mer. En effet, les liaisons devant être supprimées concernent principalement l'aéroport de Paris-Orly qui dessert l'outre-mer. Les passagers en correspondance vers l'outre-mer seraient alors contraints de rejoindre l'aéroport d'Orly depuis celui de Charles-de-Gaulle.

Afin de ne pas entraver la circulation des passagers en correspondance depuis les régions métropolitaines vers l'international ou vers l'outre-mer, le rapporteur pour avis estime que les vols en correspondance devraient donc être permis, sauf à vouloir favoriser les correspondances via les autres pays européens et avec d'autres compagnies qu'Air France.

De même, les vols reliant la ville de Marseille à celle de Lyon sont composés à 90 % de passagers en correspondance, via le hub de Lyon, vers d'autres destinations comme Brest, Strasbourg ou Rennes. Supprimer ces vols entraînerait une forte dégradation de la connectivité entre Marseille et ces trois dernières villes. En effet, l'aéroport de Lyon est situé à cinquante minutes de route de la gare et le coût d'un trajet en taxi varie de 45 à 50 euros en journée et de 65 à 70 euros à partir de 19 heures, le dimanche et les jours fériés ⁽¹⁾.

Il semble donc que le report modal de l'avion vers le train ait déjà eu lieu et que les lignes aériennes restantes répondent à des besoins spécifiques de mobilité.

- Par ailleurs, la fermeture de certaines lignes aériennes pourrait entraîner une concentration plus forte des entreprises dans les grandes métropoles, ainsi qu'une accentuation de la paupérisation de certains territoires. À cet égard, l'aéroport de Clermont-Ferrand joue un rôle crucial pour le rayonnement de l'entreprise Michelin, dont les usines sont situées partout dans le monde. L'annonce par Air France de la fermeture de la ligne vers Paris-Orly, même si celle-ci pourrait être reprise en propre par la compagnie régionale Amélia, pourrait pénaliser l'entreprise Michelin, le groupe agricole Limagrain et le tissu industriel de la région. Même dans des villes plus importantes comme Bordeaux, beaucoup d'entreprises ont choisi de s'implanter à Mérignac, à proximité de l'aéroport.

En effet, les aéroports sont de véritables catalyseurs de développement local avec plus de 570 000 emplois induits en France ⁽²⁾. Ils constituent également l'un des moteurs de l'activité touristique de la France qui représente environ 8 % du produit intérieur brut français et 85 millions de touristes par an.

Dans ce contexte, il est inenvisageable de laisser certains territoires à l'écart du développement économique et touristique, au prétexte qu'une décision prise à Paris interdirait tel ou tel déplacement. La suppression de certains vols intérieurs doit donc *a minima* s'accompagner d'un renforcement des lignes d'aménagement du territoire (LAT) dans les zones éloignées des accès routiers ou ferroviaires, où l'activité économique ou touristique péricliterait en l'absence de liaison aérienne.

- En outre, la crise sanitaire liée à l'épidémie de la covid-19 a montré le rôle stratégique du réseau aéroportuaire français. Les rapatriements de Français à l'étranger au moment de l'état d'urgence sanitaire, les évacuations sanitaires d'urgence, ou encore l'acheminement de masques provenant de Chine ont été rendus possible grâce à la mobilisation du secteur aérien. À l'avenir, les liaisons

(1) Source : site internet de l'aéroport de Lyon - <https://www.lyonaeroports.com/services/taxi>

(2) Chiffre donné par Airbus lors de son audition.

aériennes joueront également un rôle central dans la livraison de vaccins en France. L'utilité d'un aéroport ne saurait donc se mesurer à l'aune de la seule rentabilité économique.

- Enfin, les effets bénéfiques pour l'environnement d'une interdiction des vols lorsqu'il existe un trajet en train de moins de 2 heures 30 méritent d'être questionnés.

En effet, contrairement à l'avion, le train est dépendant d'une infrastructure terrestre très lourde et centrée sur les capitales. Il faut plus de quinze ans pour construire une nouvelle ligne ferroviaire, à un coût élevé et avec un impact très sévère sur l'habitat, les surfaces agricoles, les forêts et les espaces naturels en général (chaque kilomètre de voie ferrée détruit une surface naturelle d'un hectare). À la même échéance, c'est-à-dire d'ici 2035, des avions sans émissions de CO₂ devraient transporter des passagers sur de courts trajets. Comme l'ont indiqué les représentants d'Airbus au rapporteur pour avis, les premiers avions hybrides-électriques seraient alors opérationnels pour des vols de courte durée, c'est-à-dire précisément ceux concernés par la mesure d'interdiction.

C. LA RÉGION COMME ÉCHELLE LA MIEUX ADAPTÉE POUR DÉFINIR LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE

1. Les régions, un échelon adéquat de définition des stratégies aéroportuaires

Le mouvement de décentralisation engagé de 2004 à 2007 s'est traduit par un transfert de 150 aéroports à différentes collectivités territoriales. Seuls neuf aéroports à vocation nationale ou internationale en France métropolitaine, ainsi que les aéroports des collectivités d'outre-mer et les aéroports principalement militaires ont été exclus du processus de décentralisation.

Une dizaine d'années plus tard, la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM) et la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe) ont renforcé les compétences des régions. La loi NOTRe, en particulier, prévoit l'élaboration par les conseils régionaux, en concertation étroite avec les autres niveaux de collectivités et l'État, de schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ces schémas viennent se substituer aux schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT) et aux schémas régionaux de l'intermodalité (SRI), qui n'avaient pas tous été réalisés. La nouveauté des SRADDET tient principalement à leur caractère obligatoire et prescriptif vis-à-vis des décisions des autres collectivités. Ils constituent une opportunité pour prendre en compte le rôle et le développement économique des aéroports de taille réduite.

Les régions doivent se saisir pleinement des nouvelles compétences qui leur ont été confiées pour mieux s'interroger sur l'utilité et les fonctions des aéroports

dans le cadre de stratégies aéroportuaires. Au plus près du terrain, l'échelon régional apparaît en effet comme le niveau adéquat pour mener cette réflexion.

Dans ce cadre, le rapporteur pour avis tient à souligner que la pertinence du maillage aéroportuaire français doit être examinée en envisageant la diversité des rôles que peut jouer un aéroport sur son territoire. Les caractéristiques du trafic (tourisme ou affaires, import ou export, liaisons d'aménagement du territoire...), tout d'abord, doivent être analysées. Au-delà du trafic commercial, l'infrastructure aéroportuaire est un outil au service des activités industrielles et logistiques qui peuvent permettre aux aéroports de dégager des sources de recettes essentielles à leur équilibre économique.

Par ailleurs, afin que l'ensemble du territoire puisse bénéficier du développement économique lié à l'aéroport, celui-ci doit être bien desservi par les autres moyens de transport, ce qui n'est pas toujours le cas. À titre d'illustration, le fait que l'aéroport de Toulouse ne soit pas relié à un métro limite l'attractivité de cet aéroport pour les passagers devant voyager au départ ou à destination de Toulouse. La complémentarité des modes de transport est indispensable.

C'est pourquoi le rapporteur pour avis estime qu'une cartographie présentant, à l'échelle d'une région, l'ensemble des moyens de transport disponibles et la manière dont ils sont reliés entre eux, ainsi que les zones d'activités économiques et industrielles, permettrait de mieux mettre en évidence les situations dans lesquelles l'avion peut être complémentaire du train ou de la voiture.

2. Les bonnes pratiques des régions en matière de rationalisation de la gestion du transport aérien

D'après les informations communiquées au rapporteur pour avis par la DGAC, certaines régions ont fait de la question aéroportuaire un enjeu central de leurs réflexions et ont défini des stratégies en matière de développement du transport aérien sur leur territoire.

Ainsi, après avoir fait réaliser une évaluation de l'impact économique de ses dix aéroports régionaux, l'Occitanie a mis en place un « conseil de développement aéroportuaire régional » qui s'est réuni pour la première fois en mai 2019. À partir du 1^{er} janvier 2020, l'exploitation en régie des aéroports de Carcassonne et de Perpignan a été confiée à la société publique locale aéroportuaire régionale (SPLAR) dont le conseil régional et le syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan sont actionnaires. Cette structure a vocation à favoriser à l'avenir une coopération optimisée dans le cadre d'une démarche commerciale commune.

En Bretagne, le conseil régional a confié la gestion des aéroports de Rennes et de Dinard-Saint-Malo à un prestataire privé dans le cadre d'une société commune dénommée « société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard ». Celle des aéroports de Brest et de Quimper relève d'un prestataire privé dans le cadre d'une société commune dénommée « SAS Aéroport de Bretagne Ouest ». Dans les deux

cas, les logiques territoriales (les aéroports de Rennes et Dinard–Saint-Malo étant distants de 79 kilomètres et ceux de Brest et Quimper 72 kilomètres) conduisent à une gestion commune permettant à un « petit » aéroport de trouver un positionnement commercial complémentaire de celui de la métropole la plus proche. Cette structure permet, par ailleurs, une meilleure mutualisation des coûts.

La région Nouvelle-Aquitaine a quant à elle créé un établissement public aéroportuaire régional qui permet un dialogue permanent entre tous les aéroports, mettant ainsi fin à la logique de concurrence entre les territoires.

L'intervention des régions permet ainsi de mieux mettre en avant la complémentarité entre des aéroports de différentes tailles. Dans ce contexte, les aéroports les plus petits peuvent utilement se spécialiser sur certaines missions, comme le montre l'exemple de l'aéroport de Pierrefonds à la Réunion.

L'aéroport de Pierrefonds : une logique de complémentarité avec l'aéroport Roland Garros à La Réunion

L'aéroport de Pierrefonds accueille 100 000 passagers par an, contre près de 2,4 millions de passagers par an pour l'aéroport principal de l'île (Roland Garros).

Cet aéroport, ouvert au trafic commercial en 1999, fait partie du patrimoine de l'île et joue un rôle essentiel dans le bassin de vie et d'emploi du sud du territoire.

Il répond à une logique de complémentarité par rapport à l'aéroport Roland Garros, grâce à une vocation essentiellement régionale. Il s'inscrit ainsi dans un axe de coopération avec l'île Maurice, vers laquelle son trafic commercial est orienté. Il constitue également une porte d'entrée touristique à proximité des sites les plus emblématiques de la région et contribue à ce titre à son attractivité. L'île de La Réunion ne comportant que deux aéroports, l'aéroport de Pierrefonds peut également faire office d'aéroport « de secours » en cas de fermeture de l'aéroport principal.

Les frontières de l'île Maurice étant fermées depuis le 23 mars 2020, l'aéroport, dont la masse salariale représente 45 % des charges, bénéficie du dispositif d'activité partielle. Malgré l'interruption du trafic, l'aéroport est ouvert tous les matins, notamment pour pouvoir remplir sa mission de service public dédiée aux évacuations sanitaires depuis Mayotte, Madagascar ou l'île Maurice.

Il existe à ce jour plusieurs groupements d'aéroports qui réunissent les plateformes aéroportuaires principales et secondaires d'une même métropole : Aéroports de Paris (CDG, Orly, Le Bourget), Nice-Côte d'Azur (Nice, Cannes-Mandelieu), Lyon (Saint-Exupéry, Bron), Nantes (Nantes Atlantique, Saint-Nazaire). Par ailleurs, de nombreuses collectivités ont confié la gestion de leurs infrastructures aéroportuaires à des prestataires privés qui, dans une logique de rationalité économique, mutualisent certaines fonctions support sans que l'on puisse néanmoins qualifier ces initiatives de « regroupements d'aéroports ». C'est le cas de la société EDEIS qui gère dix-sept aéroports en France, la plupart de petite taille (Tours, Cherbourg, Vannes, Aix-les-Miles, etc.), mais aussi de la société Vinci Airports qui gère douze aéroports en France dont certains dans une même région

(par exemple en Auvergne Rhône-Alpes : Chambéry, Grenoble, Clermont-Ferrand aux côtés de Lyon).

Cette recherche de rationalisation et de meilleure mutualisation s'avère d'autant plus indispensable au moment où le transport aérien traverse une crise sans précédent. Le paysage aéroportuaire est appelé à connaître des évolutions significatives, dont les effets sur le transport aérien seront durables. Plus que jamais, la région apparaît comme la cheffe de file naturelle pour définir la stratégie des aéroports décentralisés.

3. Améliorer la transparence et la bonne gestion des aides publiques

Les réflexions sur le maillage aéroportuaire sont indissociables de celles sur l'affectation des dotations publiques et de la problématique des aides d'État.

Conformément aux lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes⁽¹⁾, des subventions publiques peuvent être utilisées par les aéroports régionaux ou les autorités régionales pour attirer des compagnies aériennes sensibles aux prix. Ces subventions peuvent prendre la forme de redevances aéroportuaires peu élevées, de remises de redevances aéroportuaires, de commissions liées aux résultats (*success fees*) ou de paiements pour des services de marketing. Toutefois, ces tarifs et conditions favorables octroyées aux compagnies aériennes ne doivent pas aller au-delà de ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit serait prêt à offrir dans les mêmes circonstances (principe de l'investisseur en économie de marché), au risque de constituer des aides d'État. Dans ce cas, la Commission doit vérifier si celles-ci sont compatibles avec les règles de l'Union en matière d'aides d'État.

Au cours des dernières années, la Commission européenne a traité plusieurs dossiers concernant des aides en faveur de compagnies aériennes pour constater que celles-ci n'étaient pas compatibles avec les règles de l'Union en matière d'aides d'État, par exemple en ce qui concerne les aéroports de Montpellier, de Nîmes, de Pau et d'Angoulême. En mars 2020, la Commission a ouvert une enquête approfondie afin de déterminer si les aides au fonctionnement octroyées à l'aéroport de Béziers et les accords de services aéroportuaires et de commercialisation conclus entre la compagnie Ryanair et les exploitants de cet aéroport sont conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État.

Les récentes décisions de la Commission européenne condamnant un certain nombre d'aéroports à demander le remboursement d'aides indûment accordées à des compagnies aériennes rappellent la nécessaire vigilance au regard des impératifs d'une gestion rigoureuse : le financement des aéroports et des compagnies sur fonds publics ne peut être que l'exception et non la règle, et ne doit pas conduire à soutenir des projets générant de la surcapacité inutile.

(1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_14_172

EXAMEN EN COMMISSION

Après l'audition de Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique et de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports au cours de sa réunion du mercredi 21 octobre 2020 après-midi ⁽¹⁾, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, le mercredi 28 octobre 2020, pour avis, sur le rapport de M. David Lorion, les crédits du programme « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » ainsi que le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous poursuivons l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances (PLF) pour 2021.

Nous allons tout d'abord entendre chacun des deux rapporteurs pour avis, M. David Lorion et M. Christophe Arend, qui nous présenteront successivement leur rapport. Je donnerai ensuite la parole aux orateurs de groupe. Après les réponses des rapporteurs, nous passerons aux questions et terminerons par l'examen des amendements et articles se rapportant aux sujets étudiés lors de la réunion.

M. David Lorion, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens et au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Il me revient, en tant que rapporteur pour avis, de réaliser une présentation synthétique des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Ce projet de budget pour l'année 2021 s'inscrit dans un contexte totalement inédit. En effet, après des années de croissance soutenue, le secteur du transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt au premier semestre 2020, du fait des mesures prises pour contenir l'épidémie de la covid-19. En France, le nombre de passagers transportés a reculé de près de 65 % en 2020 par rapport au niveau de 2019. En 2021, la baisse du trafic serait d'au moins 30 % par rapport à son niveau d'avant-crise. Le budget que nous examinons aujourd'hui est fortement affecté par cette crise sans précédent.

La chute brutale du trafic et la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances ont fait chuter les recettes du budget en 2020 : elles devraient être inférieures de 80 % à la prévision sous-jacente à la loi de finances initiale et rester très faibles en 2021.

La baisse sans précédent des recettes est compensée par un recours massif à l'emprunt pour permettre à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de faire face à ses dépenses. L'emprunt pourrait ainsi atteindre 2,3 milliards d'euros

(1) <http://assnat.fr/FeQWQm>

sur les exercices 2020 et 2021, portant l'encours de dette à un montant totalement inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021.

Dans ce contexte difficile, l'action de la DGAC est marquée par deux priorités : un effort accru de maîtrise des dépenses, notamment des dépenses courantes ; la préservation du programme d'investissement de navigation aérienne. Ces investissements doivent permettre de garantir un haut niveau de sécurité, de qualité de service rendu et de performances environnementales lors de la reprise du trafic aérien à l'horizon 2024. Il est en effet essentiel d'anticiper dès maintenant la reprise du trafic.

Je voudrais à présent aborder plusieurs enjeux qui caractérisent le transport aérien aujourd'hui.

En premier lieu, ce secteur traverse une crise sans précédent, pas uniquement financière. Les nombreuses personnes que j'ai auditionnées n'imaginent pas de retour à la situation de 2019 avant, au mieux, 2024. Cette crise concerne les grands aéroports comme les petits, les compagnies aériennes, les constructeurs aéronautiques et leurs sous-traitants. Le président du groupe Aéroports de Paris a ainsi indiqué que le nombre de passagers accueillis avait baissé de plus de 60 % au premier semestre 2020 par rapport à la même période en 2019. Les petits aéroports souffrent parfois encore plus que les grands : l'aéroport de Pierrefonds à La Réunion a connu un trafic nul depuis le mois de mars. Concernant les compagnies aériennes, après avoir perdu dix millions d'euros par jour en juillet et août, le directeur des affaires financières d'Air France nous a indiqué que la compagnie entrait dans une période d'« hibernation » pour l'hiver. Du côté des constructeurs, Airbus a précisé avoir reçu deux fois moins de commandes au deuxième trimestre 2020, par rapport à la même période en 2019.

En second lieu, toute mesure qui pénaliserait la compétitivité de nos aéroports ou de nos compagnies aériennes serait inopportune dans ce contexte inédit. La Convention citoyenne pour le climat propose des mesures fortes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Je pense en particulier à la mise en place d'une écocontribution renforcée. Si les objectifs sont louables, une telle écocontribution risquerait d'être fatale au secteur du transport aérien. En effet, elle porterait la recette de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) à environ 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic de 2019 : le niveau de fiscalité spécifique du secteur serait ainsi multiplié par trois et celui de la TSBA serait multiplié par dix. Si elle était mise en place uniquement au niveau national, une telle mesure serait donc contre-productive. Certes, les ministres Mme Barbara Pompili et M. Jean-Baptiste Djebbari ont indiqué la semaine dernière, lors de leur audition par notre commission, que cette mesure n'était plus d'actualité tant que le secteur aérien ne serait pas sorti de la crise. Il convient toutefois de rester vigilant.

En troisième lieu, la transition énergétique du transport aérien n'en reste pas moins nécessaire, même si je rappelle que le secteur aérien ne représente que 3,7 % des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports et 1,4 % des

émissions de la France en 2017. Ce secteur est plus que jamais soumis à une pression importante pour réduire son empreinte environnementale. Il faut y répondre. Je pense que les acteurs du secteur ont besoin de stabilité et de visibilité. La prise de conscience de leur responsabilité dans les émissions de gaz à effet de serre est récente mais elle est bien réelle. Les constructeurs, les compagnies aériennes et les aéroports, tous les acteurs s'efforcent de réduire leur empreinte carbone. Ils mobilisent à cette fin plusieurs leviers, en particulier l'optimisation des trajectoires de vol, le déploiement des carburants aéronautiques durables et le développement de la recherche en faveur de l'hydrogène vert. Il convient d'accélérer les efforts de recherche pour pouvoir augmenter rapidement la part des biocarburants dans le kérosène des avions et pour parvenir à des avions fonctionnant à l'hydrogène d'ici 2035. Les pouvoirs publics doivent donc accompagner et encourager les acteurs du transport aérien dans leurs démarches vertueuses en faveur d'une rupture technologique, tout en soutenant ce secteur très fragilisé par la crise.

En quatrième lieu, je souhaiterais évoquer une thématique largement développée dans mon rapport, à savoir le maillage aéroportuaire français. Ce maillage est le fruit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile ; il est important, dense et varié. Surtout, il constitue une chance pour nos territoires. Il joue en effet un rôle majeur, à la fois en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions isolées et de soutien au tissu économique local.

Concernant tout d'abord le désenclavement, je rappelle que certains territoires particulièrement isolés ne disposent que du transport aérien pour les relier au reste du territoire ou au reste du monde. Il s'agit bien évidemment des îles, des collectivités ultramarines ou de la Corse mais également de certains territoires métropolitains très enclavés. Rodez ou Aurillac, par exemple, se situent à environ six heures de route et à plus de sept heures de train de la capitale. Cet isolement justifie l'existence de lignes d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les aéroports constituent un atout essentiel pour le développement économique et l'attractivité des territoires. L'impact économique d'un aéroport est ainsi estimé entre 1,4 et 2,5 % du PIB régional (hors tourisme). En effet, pour de nombreuses entreprises, le transport aérien apporte une connectivité que le réseau ferroviaire, essentiellement centré sur la capitale, ne peut apporter. L'entreprise pharmaceutique Fabre située à Castres, l'assureur Verlingue ou l'entreprise de prêt-à-porter Armor Lux à Quimper, la multinationale Bosch à Rodez... nombreuses sont les entreprises qui ont besoin de lignes aériennes pouvant relier leurs employés et leurs clients à Paris et au reste du monde.

Enfin, l'utilité d'un aéroport ne saurait se mesurer à l'aune de la seule rentabilité économique. Au plus fort de la crise, le transport aérien a montré qu'il jouait un rôle indispensable. Les rapatriements de Français au début du confinement, les évacuations sanitaires d'urgence ou encore l'acheminement de masques provenant de Chine ont été rendus possibles grâce à la mobilisation du secteur aérien. Demain, les liaisons aériennes joueront également un rôle central dans la livraison de vaccins en France.

En cinquième lieu, je souhaite mettre l'accent sur le rôle particulièrement central que joue le transport aérien pour nos territoires ultramarins. Le maillage aéroportuaire français contribue pleinement à la continuité territoriale et au lien entre l'outre-mer et l'hexagone. Or, certaines propositions pourraient, si elles étaient mises en œuvre, pénaliser ce lien entre la France et ses outre-mer. Je pense en particulier à une augmentation de la fiscalité du transport aérien, qui serait probablement fatale aux compagnies desservant l'outre-mer. D'une manière générale, la desserte aérienne entre la métropole et les territoires ultramarins était relativement compétitive avant la crise, grâce notamment à un nombre d'opérateurs élevé (jusqu'à cinq par liaison). Toutefois, les compagnies XL Airways et Level ont arrêté leurs activités respectivement fin 2019 et au printemps 2020. La compagnie Corsair, qui dessert notamment La Réunion et les Antilles, fait face à d'importantes difficultés financières et est mise en vente. Il convient donc, au regard des nombreuses incertitudes pesant sur le marché, de rester vigilant quant à l'évolution de la desserte de l'outre-mer dans les prochains mois.

Je souhaite également attirer votre attention sur l'interdiction des vols pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30, et en particulier sur la question des vols en correspondance, qui concerne l'outre-mer. Après des décennies d'investissements dans la haute vitesse ferroviaire, la desserte aérienne se réduit naturellement sur nombre de liaisons radiales comme Paris-Strasbourg ou Paris-Nantes. Il semblerait donc qu'il y ait une « maturité française » particulière pour envisager un certain niveau de substitution de l'avion par le train. Toutefois, la suppression de certains vols pourrait pénaliser directement la connectivité entre les régions de métropole et les territoires d'outre-mer, dans la mesure où les liaisons qui pourraient être supprimées concernent principalement l'aéroport de Paris-Orly qui dessert l'outre-mer. Là encore, il faudra être très vigilant dans la mise en œuvre de cette mesure, de manière à ne pas entraver la connectivité des territoires ultramarins.

Avec la crise, le secteur aérien est amené à se restructurer mais les liaisons indispensables et les aéroports doivent être préservés. Il faudra y veiller, sans perdre de vue que la France n'est pas uniquement continentale.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Monsieur le rapporteur pour avis Christophe Arend, je vous donne la parole pour présenter votre rapport sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ».

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ». J'ai le plaisir de vous présenter pour la deuxième année consécutive les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », dans un contexte sanitaire et économique très particulier.

Face à la crise que traverse notre pays, le plan de relance du Gouvernement doit soutenir très rapidement de nombreux pans de notre économie. Ce plan n'est pas qu'une réponse économique de court terme. En choisissant d'orienter trente milliards d'euros de crédits sur deux ans vers la transition écologique, le message

du Gouvernement est clair : il faut saisir l'occasion qui se présente à nous pour accélérer la mutation de notre économie vers un modèle vertueux. Les politiques publiques financées par le programme 174 participent pleinement à cet objectif de transition écologique de long terme.

Je pense bien évidemment au dispositif de MaPrimeRénov', destiné à la rénovation énergétique des logements mais aussi aux aides à l'acquisition de véhicules propres, avec le bonus écologique et la prime à la conversion. Grâce au plan de relance, ces deux politiques vont bénéficier d'un budget supplémentaire de 3,28 milliards d'euros.

Avant de présenter plus en détail les mesures concernant ces deux politiques, je présenterai brièvement les autres actions du programme, qui seront financées à hauteur de 1,3 milliard d'euros pour 2021. La première d'entre elles est le chèque énergie. Doté de 853 millions d'euros, ce dispositif permet à 5,5 millions de bénéficiaires de recevoir un chèque d'un montant moyen de 150 euros pour payer leur facture énergétique. Son utilisation progresse régulièrement depuis sa création et devrait atteindre un taux d'usage global de 88 % en 2021. Je me félicite que notre Assemblée, lors de l'examen du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP), ait modifié la loi pour que les résidents des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) puissent utiliser ce chèque auprès de leur établissement, ce qui met fin à une inégalité de traitement difficilement compréhensible.

L'autre grande dépense du programme est l'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines », qui est dotée de presque 316 millions d'euros pour 2021. La plus grande partie de ces crédits sert à financer les prestations servies aux anciens mineurs par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM). Je souhaite attirer votre attention sur deux points. D'une part, la baisse des crédits alloués par l'État est régulière et supérieure au taux de fonte moyen de 7 % des bénéficiaires, ce qui n'est pas sans difficulté pour l'agence. D'autre part, la diminution naturelle du nombre d'ayants droit de l'agence doit amener à anticiper son devenir. Son expérience de l'accompagnement des personnes en perte d'autonomie, renforcée durant la première partie de la crise sanitaire, pourrait servir de pilote pour la mise en place de la cinquième branche de la sécurité sociale, couvrant le risque de perte d'autonomie. En tout état de cause, je pense que ce serait un immense gâchis de la laisser mourir.

J'évoquerai brièvement les crédits dédiés à l'accompagnement des fermetures des quatre centrales thermiques à charbon et de la centrale nucléaire de Fessenheim. L'État continue de soutenir les plans de territoire pour les cinq sites. Ainsi, 57 millions d'euros d'autorisations d'engagement seront disponibles en 2021 pour faciliter la reconversion de ces sites, notamment dans le domaine des énergies renouvelables : photovoltaïque à Cordemais, éolien marin au Havre, pôle hydrogène à Saint-Avold. De plus, comme prévu par la loi relative à l'énergie et au climat, le Gouvernement a mis en place un accompagnement spécifique pour les salariés des centrales à charbon afin de faciliter leur recherche d'emploi.

Au sujet de l'augmentation des crédits dévolus à la surveillance de la qualité de l'air, l'État soutiendra tout particulièrement les associations régionales chargées de cette mission, en augmentant de 40 % leurs subventions, afin qu'elles puissent maintenir la qualité de leur équipement et qu'elles aient les moyens de surveiller des polluants émergents. Au total, ce sont plus de 40 millions d'euros de crédits qui financeront toutes les actions relatives à la surveillance de l'air.

J'en viens à présent aux actions qui bénéficient du soutien des crédits du plan de relance. Le soutien à la rénovation énergétique des logements achèvera sa mutation en 2021 avec l'universalisation de l'aide MaPrimeRénov'. Le Gouvernement a en effet décidé d'étendre le bénéfice du dispositif à l'ensemble des propriétaires occupants mais aussi aux propriétaires bailleurs et à toutes les copropriétés. Je salue cette extension du périmètre de la prime, qui répond aux nombreuses craintes qui s'étaient exprimées lors de sa création en 2020. Cette extension recrée une incitation financière pour les ménages aisés, qui restent les principaux initiateurs de travaux dans les logements privés. Mais, à l'inverse du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), un système d'écrêtement des aides permettra de réserver la plus grande partie des crédits de MaPrimeRénov' aux ménages modestes. Ce système devrait en effet conduire à ce que les ménages des déciles 9 et 10 perçoivent environ 13 % du budget total de la prime, contre plus de 47 % du coût global du CITE. De plus, les primes pour les ménages aisés sont orientées vers les travaux de rénovation globale, qu'ils sont les plus à même de financer. Concernant les propriétaires bailleurs, l'accès à la prime doit également avoir un effet incitatif pour lancer les travaux. L'obligation pure et simple de rénovation ne saurait suffire en la matière. L'attribution de la prime sera donc sans contrepartie, mais pas sans contrôle sur les loyers. Lors des auditions, la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) m'a en effet indiqué que les dispositifs de contrôle des loyers dans les zones tendues seraient adaptés pour éviter un renchérissement des loyers après des travaux de rénovation énergétique. Enfin, MaPrimeRénov' Copropriétés permettra de faciliter le financement des travaux : le calcul et le versement de la prime se feront directement entre l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et le syndic, ce qui évitera des démarches administratives lourdes et multiples au niveau des copropriétaires. Au total, ce sont plus de 2,4 milliards d'euros d'autorisations d'engagement qui seront ouverts en 2021 pour MaPrimeRénov'.

L'effort budgétaire pour la rénovation énergétique des logements va toutefois au-delà de cette prime. En comptabilisant les autres aides dédiées, comme celle pour le logement social ou encore le coût de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à taux réduit pour les travaux, plus de 4,5 milliards d'euros publics soutiendront cette politique en 2021, auxquels il faut d'ailleurs rajouter les ressources tirées des certificats d'économies d'énergie, qui permettent d'injecter environ 4 milliards d'euros par an dans la rénovation énergétique, dont près de la moitié est orientée vers les ménages les plus modestes.

Compte tenu de la très grande tension actuelle sur les finances publiques, je considère donc que l'effort pour la rénovation énergétique des logements inscrit

dans le PLF 2021 mérite d'être salué. Pour garantir que cet effort financier soit rapidement suivi d'effet, des évolutions doivent être engagées à court terme : faciliter les travaux des ménages et des entreprises, encourager voire rendre obligatoire le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou encore favoriser les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation.

Concernant les aides à l'achat de véhicules propres, 507 millions d'euros sont inscrits dans le programme 174 pour 2021 tandis que le plan de relance prévoit une enveloppe de 1,28 milliard d'euros. Ces crédits prolongent l'effort initié en 2020 dans le cadre du plan de relance pour l'automobile.

Le bonus écologique devrait donc continuer de soutenir le développement des voitures électriques dans le pays, dont la part de marché a atteint les 7 % en 2020. Le but est bien d'introduire de plus en plus de véhicules propres dans le parc automobile français, ce qui permettra d'ailleurs le développement, dans les années à venir, d'un marché de l'occasion attractif. Je pense donc qu'il faut maintenir un haut niveau de prime en 2021, afin d'accélérer encore la croissance du segment électrique dans les ventes de véhicules neufs.

Un bonus écologique pour les véhicules lourds fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène devrait par ailleurs être créé l'année prochaine. Il est important de soutenir l'achat de ce type de véhicules encore coûteux, mais très prometteurs d'un point de vue environnemental. Ces véhicules lourds sont de plus un débouché naturel pour les filières de l'hydrogène qui se mettent progressivement en place et qui seront soutenues par le plan de relance. Il s'agit d'un bel exemple de structuration de l'aide publique : celle-ci débute au niveau de la recherche, elle continue au moment de l'industrialisation des procédés et elle enclenche un cercle vertueux en facilitant les débouchés grâce au bonus pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

À l'autre bout du cycle de vie, la prime à la conversion continue d'accélérer la sortie des voitures les plus polluantes du parc automobile français. À ce titre, la prime bonifiée mise en place en juin 2020 a été un grand succès puisque l'objectif des 200 000 primes a été atteint en à peine deux mois. Ce sont donc environ 282 000 primes qui devraient être distribuées pour 2020, soit un total de plus de 800 000 primes depuis le début du quinquennat. L'objectif du million de véhicules polluants mis au rebut à l'issue du quinquennat semble donc parfaitement atteignable. Cela dépendra toutefois bien évidemment des évolutions du barème de la prime en 2021 ; sur ce point, je souhaite que les montants bonifiés pour les ménages modestes soient préservés car ils sont les premiers bénéficiaires du dispositif.

Concernant l'évolution plus générale des barèmes du bonus écologique et de la prime à la conversion, nous ne disposons pas d'informations précises sur les orientations pressenties par le Gouvernement. Un rapport sur la question, inscrit dans la dernière loi de finances rectificative pour 2020 à l'initiative de M. Jean-

Marc Zulesi, n'a toujours pas été remis. Même si je ne doute pas que les décisions à venir continueront de soutenir la transition du parc automobile, je crois qu'il est important d'associer le Parlement à cette politique en l'informant plus en amont sur le sujet.

Pour conclure mon propos, je donne un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 174.

Mme Laurianne Rossi. J'interviendrai à propos du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Je remercie le rapporteur pour avis pour ses précisions. Ce budget est le reflet des conséquences dramatiques de la crise sanitaire sur le secteur aérien, durablement touché par le confinement et la fermeture des frontières de la plupart des pays. La baisse inédite des recettes de ce budget annexe en témoigne, en raison à la fois de la chute brutale et durable du trafic aérien et de la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes, leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances aériennes. Cette baisse de recettes complètement inédite est compensée par un recours massif à l'emprunt, alors que la DGAC s'était engagée depuis plusieurs années à la fois dans une politique ambitieuse de maîtrise de ses dépenses en interne et de désendettement. Le budget annexe pourrait ainsi être amené à emprunter jusqu'à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020/2021, portant l'encours de la dette à un montant inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021. La croissance des échéances de remboursement de la dette n'est donc pas neutre et se traduit par une augmentation de 10 % des crédits du programme n° 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » entre la loi de finances initiale 2020 et ce PLF 2021.

Aussi dramatique soit-elle, cette crise constitue également une opportunité pour le transport aérien de se moderniser, d'innover et de participer à une relance du secteur de l'aéronautique davantage orientée vers des technologies plus durables en termes de transition écologique. À cet égard, le projet de budget annexe témoigne de cette volonté de préparer l'avenir et d'accompagner le secteur du transport aérien vers une meilleure prise en compte de la lutte contre la pollution de l'air mais aussi contre la pollution sonore, en misant sur les biocarburants, en optimisant les trajectoires de vol et en réduisant les nuisances sonores. La stabilité des crédits du programme n° 614 « Transports aériens, surveillance et certification » devrait permettre à la DGAC d'assurer ce contrôle de haut niveau en matière de sécurité, de sûreté et de réduction des nuisances. Ce projet de budget, toutefois, donne-t-il les moyens suffisants à la DGAC pour jouer un rôle important dans la transition environnementale du secteur ?

Mme Camille Galliard-Minier. Le groupe La République en Marche est fier des orientations majeures ressortant du PLF 2021 qui, cette année, est selon vos termes, monsieur le rapporteur pour avis, « un exercice hors normes ». Ce projet de loi a deux objectifs : permettre la relance de l'économie tout en la préparant à relever les défis de demain, qui seront assurément écologiques. L'examen pour avis des crédits affectés au programme 174 nous réunit aujourd'hui. Il s'articule autour de la nécessité, outre du soutien aux anciens mineurs, d'une mise en œuvre d'une

politique énergétique valorisant le développement des énergies renouvelables et la lutte contre le réchauffement climatique. Deux axes majeurs apparaissent dans ce programme : la rénovation énergétique des logements ; le verdissement du parc automobile français. Ces axes se concrétisent à travers des aides directes destinées à l'accompagnement des Français à la transition énergétique. MaPrimeRénov' est reconduite, renforcée et elle évolue afin d'être accessible à l'ensemble des ménages et à de nouveaux publics, propriétaires bailleurs et copropriétés.

Vous évoquez dans votre rapport la nécessité de faciliter les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation. Pourriez-vous nous indiquer les leviers qui pourraient être mis au service de ce rapprochement ?

Le bonus écologique ainsi que la prime à la conversion des véhicules polluants sont confirmés. Ces deux dispositifs sont complémentaires puisqu'ils agissent, chacun, sur l'un des deux bouts de la chaîne de vie des véhicules. Les barèmes ont été modifiés pour rendre plus explicites ces deux aides. Pourriez-vous nous exposer sommairement ces modifications ?

Enfin, le chèque énergie est confirmé dans son principe et a été étendu, comme vous l'avez également rappelé, aux personnes résidentes des EHPAD et des unités de soins de longue durée (USLD). Il peut être utilisé directement pour payer son fournisseur d'énergie mais aussi pour financer des travaux de rénovation. Pourriez-vous nous indiquer si cette dernière possibilité est connue et utilisée ?

Mme Nathalie Porte. Je remercie M. David Lorion pour la qualité de son rapport. Le secteur du transport aérien est durablement touché par la crise sanitaire, non parce qu'il est facteur de risque mais parce que les conditions de septaine, quatorzaine ou quarantaine imposées aux voyageurs réduisent le nombre de candidats au voyage. Budgétairement, cela a forcément un impact. Les infrastructures aéroportuaires sont moins utilisées ; les droits et redevances sont, en conséquence, moindres. Un autre élément pourrait affecter, lui aussi, ce budget du transport aérien. Il s'agit de la volonté de réduire voire de supprimer les vols de courte distance, dont le trajet est possible en moins de 2 heures 30 en train. Cette orientation pose question. Nous avons tendance à penser que la concurrence des différents modes de transport sur un même itinéraire permet de répondre aux besoins des différentes clientèles. En poussant le raisonnement, je peux vous assurer que sur les lignes où le train n'a pas de concurrent, le service rendu par la SNCF est catastrophique (suppression de trains, retards, etc.). Il faut donc bien mesurer les effets de telles décisions avant de les mettre en œuvre.

M. Pierre Vatin. M. Christophe Arend, merci pour votre rapport. À sa lecture, si certaines lignes semblent aller d'elles-mêmes puisqu'elles s'inscrivent dans la continuité de la politique engagée par le Gouvernement depuis trois ans, d'autres semblent toujours éloignées de la réalité et des préoccupations des Français ou semblent manquer de précision, du fait que certains financements apparaissent comme une sorte de prévisionnel, s'appuyant sur des bases partielles ou parcellaires.

Ainsi en est-il du célèbre cas de Stocamine ; l'étude de faisabilité d'un déstockage complémentaire de déchets devait être restituée en septembre mais elle se fait toujours attendre. Nous avons l'impression de financer « à l'aveuglette ». Plus généralement, il est regrettable qu'aucune ligne de crédit n'apparaisse pour envisager un traitement sérieux et approprié de nombreux sites de déchets abandonnés dans notre pays et pour lesquels, malgré votre politique écologique et des effets d'annonce anciens, les riverains continuent de subir les nuisances et les risques sanitaires futurs. Ainsi en est-il de la décharge de Néry-Saintines dans l'Oise, déjà évoquée à titre d'exemple à plusieurs reprises, ici comme en séance publique, depuis trois ans.

De la même façon, si MaPrimeRénov' apparaît comme une rationalisation des aides à l'habitat et un élargissement de son bénéfice à tout un chacun, la traduction de son financement semble peiner à en évaluer les besoins. Qu'en est-il des résidences secondaires ? Par ailleurs, le dispositif tend à oublier ceux qui ont entamé des travaux sous l'ère ancienne mais qui ne sont pas achevés et qui ne sont pas éligibles à quelques jours près, y compris si leurs revenus sont modestes. Quant à MaPrimeRénov' Copropriétés, aucun indicateur n'est fourni pour y voir clair.

En revanche, je me réjouis de lire que vous souhaitez améliorer les procédures de certification « reconnu garant de l'environnement » (RGE). Il faudrait également prévoir un meilleur contrôle des entreprises *a posteriori*. Trop souvent, l'entreprise bénéficiaire s'occupe de percevoir la subvention mais oublie d'achever le chantier.

Enfin, il est dommage qu'en face de la lecture des lignes budgétaires évoquant la revitalisation des territoires accueillant les centrales thermiques à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim, aucun rappel ne porte sur les sites eux-mêmes, dont le démantèlement nécessitera dépollution et financement, dont nous devinons qui en assumera la charge, y compris par le truchement de plans de financement *a priori* suffisamment prévoyants.

Mme Florence Lasserre. Je vous remercie, M. David Lorion, au nom de mon groupe, pour votre rapport qui nous rappelle l'impact de la crise sanitaire sur de nombreux secteurs économiques. Afin d'atténuer les dégâts dans le transport aérien et d'aider à traverser la crise liée au coronavirus, le Gouvernement a accepté d'apporter une aide financière conséquente au secteur aérien, dont Air France. En contrepartie, cette compagnie doit engager de nombreux changements, parmi lesquels la réduction de l'offre de vols intérieurs. Cet engagement s'inscrit dans la droite ligne des propositions de la Convention citoyenne pour le climat, qui avait notamment demandé la suppression de certains vols intérieurs d'ici 2025. Si cette transformation progressive emporte tout notre soutien, j'estime toutefois qu'elle ne doit pas s'effectuer au détriment de nos concitoyens. Air France a d'ores et déjà annoncé la suppression de plusieurs liaisons pour lesquelles l'alternative en train est, dans certains cas, bien supérieure aux 2 heures 30 de trajet. C'est le cas notamment sur mon territoire pour la desserte de l'aéroport Biarritz-Pays basque, où la compagnie aérienne *low cost* Transavia a pris le relais de la navette d'Air

France pour assurer les liaisons vers Orly. Je crains que le remplacement d'Air France par d'autres compagnies sur certaines lignes intérieures ne présente aucun bénéfice du point de vue environnemental et soit de surcroît source d'un appauvrissement du service offert aux voyageurs. Or, nous le savons, en matière de transports, appauvrir une offre de service conduit dans un premier temps à une baisse de la fréquentation et à terme, à la fermeture de lignes. Ainsi, monsieur le rapporteur pour avis, que pensez-vous de ce remplacement progressif de certaines liaisons métropolitaines par d'autres compagnies ? Ne craignez-vous pas une descente en gamme dans le service offert ainsi qu'un isolement de certains territoires qui ne bénéficient pas de liaisons soumises à obligation de service public ?

Mme Nadia Essayan. En ce qui concerne la thématique « Énergie, climat et après-mines », j'aborderai un sujet qui n'est pas traité dans le rapport mais qui doit avoir toute sa place dans la transition énergétique, à savoir la méthanisation. Cette technologie, basée sur la dégradation de la matière organique par des micro-organismes, est un procédé très utilisé dans l'agriculture. Elle comporte de nombreux avantages tels que la valorisation des déchets ou la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Cette pratique se heurte malheureusement à deux limites. Elle reste tout d'abord relativement méconnue et souffre de nombreux préjugés. Certains craignent de voir disparaître des cultures alimentaires. L'utilisation d'effluents d'élevage dans un contexte de vision sociétale défavorable à l'élevage suscite également des critiques. Enfin, certains acteurs soulignent de possibles nuisances olfactives et visuelles.

Par ailleurs, la méthanisation souffre d'un manque de reconnaissance des pouvoirs publics. La dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) a acté un soutien important à la filière du photovoltaïque et de l'éolien terrestre, au détriment de la méthanisation, dont les objectifs de déploiement n'augmentent quasiment pas entre 2023 et 2028. Ces deux limites ne sont pas de nature à rassurer les acteurs de la filière ni à inciter les agriculteurs à se lancer dans cette voie.

Cependant, des projets naissent dans nos territoires, qu'il faut soutenir. Dans ma circonscription, à Marmagne, le projet Agrametha permet aux agriculteurs de diversifier leurs revenus, en trouvant de nouveaux débouchés aux coproduits agricoles et agroalimentaires. Or le produit actuel du procédé et les contraintes administratives limitent encore l'expansion d'un tel procédé vert.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais, au nom du groupe MoDem et démocrates apparentés, que nous puissions soutenir auprès du Gouvernement la définition d'une stratégie nationale et régionale pour le développement de la méthanisation. Cette filière a besoin d'une planification de long terme, adaptée selon les territoires et destinée à valoriser cette pratique auprès des citoyens. La difficulté d'acceptation sociale pourrait être en effet largement absorbée par une meilleure articulation des planifications territoriales mais également par une meilleure appropriation par les collectivités.

M. Gérard Leseul. Nous partageons les observations du rapporteur pour avis sur le transport aérien, qui subit probablement la pire crise de son histoire, avec une crise sanitaire qui n'est pas terminée. Le retour au niveau de trafic antérieur à la crise n'est pas attendu avant 2024. Dès le début de la crise, un large plan de soutien du secteur de 15 milliards d'euros a été mis en place. Il faut saluer cette réactivité et l'ampleur du plan proposé. Toutefois, nous pouvons pointer le déséquilibre entre les 15 milliards d'euros de ce plan et les 1,5 milliard d'euros consacrés aux activités de recherche et de développement de la filière aéronautique. N'aurait-il pas été plus judicieux d'accroître cette part, d'apporter en quelque sorte une conditionnalité de développement, pour préparer l'ensemble de l'écosystème aéronautique à opérer sa transition et ainsi mettre toutes les chances de notre côté pour développer l'avion du futur, neutre en émissions de gaz à effet de serre et un futur fleuron de l'économie française ? Par ailleurs, le Gouvernement continue de mettre totalement de côté la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, consistant à mettre en place une écocontribution. Bien ciblée sur les classes affaires et l'utilisation des jets privés, celle-ci pourrait pourtant avoir beaucoup de sens en termes de justice sociale et contribuer à la transition du secteur dans les années à venir.

Le programme « Énergie, climat et après-mines » comporte encore de nombreuses contradictions, empêchant de basculer complètement dans une véritable transition écologique. Le bonus de 1 000 euros, sans condition de ressources, pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion, en est une parfaite illustration. Le dispositif semble intéressant sur le papier mais pour un ménage modeste, qui cherche à préserver son pouvoir d'achat, le choix est clair. Pour une ZOE d'occasion, il faut compter pas loin de 10 000 euros, soit trois fois plus que pour des modèles de type Citroën C3 ou Renault Twingo roulant au diesel. Il est donc logique de se demander si ce type de bonus n'aurait pas intérêt à être mieux ciblé sur certains ménages, pour être pleinement incitatif. Enfin, vingt dépenses fiscales ont été classifiées comme étant défavorables à l'environnement, pour un montant estimé à près de 1,4 milliard d'euros. La très grande majorité de ces dépenses correspondent à des exonérations, à des réductions de tarif et de taux de taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques. Cela envoie un signal contradictoire avec les objectifs nationalement affichés. Pour plus de cohérence, il faudrait revoir cette fiscalité et inciter encore plus au report modal et aux modalités de transport plus douces. À cet égard, le groupe Socialistes et apparentés a apporté de nombreuses propositions et continuera à le faire dans le cadre de ce PLF 2021.

M. François-Michel Lambert. S'agissant du transport, qu'il soit aérien ou routier, de passagers ou de marchandises, nous nous posons rarement la question de son origine et de sa destination ainsi que de la manière d'agir pour faire baisser le besoin. Il s'agit pourtant du grand enjeu de demain. La France connaît une croissance démographique de près de 200 000 habitants par an (soit près d'un million au bout d'un quinquennat) et une moyenne de 3 déplacements par jour et par personne, tous modes confondus. Ainsi, environ un million de personnes supplémentaires auront été comptabilisées entre notre prise de responsabilité en

2017 et la fin de notre mandat en 2022, ainsi que 3 millions de déplacements quotidiens, sauf à adopter une stratégie d'aménagement du territoire visant à faire baisser la croissance ininterrompue du besoin de déplacements. Tout repose sur notre capacité à repenser le territoire. Le groupe Libertés et Territoires exprime l'absolue nécessité de revoir l'approche en termes d'aménagement du territoire. Aujourd'hui s'ouvre, face à la crise, la question du télétravail. Tout le monde met en exergue l'urgence de déployer le télétravail, non pas seulement pour répondre à la crise mais également pour repenser l'aménagement du territoire.

J'aborderai à présent le rapport sur l'après-mines, dont j'étais le rapporteur pour avis dans la précédente législature. Je vous remercie d'avoir souligné l'importance des différentes caisses, notamment l'ANGDM, qui est très souvent stigmatisée car présentée comme archaïque et coûteuse alors que, comme vous l'avez dit et je vous soutiens totalement en ce sens, ce pourrait être un modèle. Pourriez-vous préciser comment vous envisageriez la prise en compte du modèle de cette caisse dans le cadre de la cinquième branche de sécurité sociale ?

En ce qui concerne la fermeture des centrales à charbon, vous n'êtes pas sans savoir que l'une des quatre existantes est située sur ma circonscription, à Gardanne. J'ai noté que vous ne l'avez pas citée dans le cadre des projets à venir. Nous rencontrons de grandes difficultés à fermer le groupe charbon, face à une absence de proposition concrète et de vision. L'État n'est pas à la hauteur de l'enjeu, en essayant de reproduire ce qui a réussi dans d'autres territoires, à Fessenheim ou à Saint-Avold, alors que le territoire est totalement différent, très urbain, à dix minutes du centre-ville d'Aix-en-Provence et à vingt minutes du centre-ville de Marseille, c'est-à-dire dans une conurbation de plus d'un million d'habitants. Nous ne devons pas apporter la même réponse que dans d'autres territoires, ce qui constitue la grande difficulté.

M. Hubert Wulfranc. En matière d'énergie et de climat, vous avez indiqué un engagement global de 4,5 milliards d'euros. Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause l'effort calibré sous le coup du budget courant et du plan de relance, *via* notamment MaPrimeRénov' et l'engagement sur la rénovation des logements privés. Nous souhaitons néanmoins le relativiser. Cet effort reste en effet insuffisant et non pérenne à terme. Il conviendrait, sur les seules passoires thermiques, d'opter pour un engagement annuel de 3,2 milliards d'euros sur plusieurs années.

Quant aux objectifs de massification et de relèvement des normes, nous aurions préféré, sur le premier point, plutôt que le tout public, un équilibre plus adéquat de la répartition des crédits en direction des programmes de l'ANAH, notamment des programmes « Habiter mieux », centrés sur les ménages modestes et très modestes. Par ailleurs, d'un point de vue purement technique, le relèvement des normes et l'élargissement à des bouquets de travaux plus cohérents afin d'atteindre les objectifs de rénovation énergétique, s'ils sont légitimes, rendent plus exigeants les engagements financiers des ménages. Comme le souligne la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), les

bouquets de travaux plus qualifiés entraînent des coûts directs et indirects en termes d'engagement financier.

Par ailleurs, un problème porte sur le chèque énergie. Le rapport souligne une baisse de 1,5 % des crédits qui y sont affectés, eu égard à l'estimation du taux d'utilisation du dispositif les années précédentes, dont vous indiquez vous-même qu'il n'est pas stabilisé à ce jour. C'est la démonstration même d'une sous-estimation majeure de la crise. Il y avait matière à un effort d'ordre social majeur eu égard à la croissance exponentielle de la précarité à laquelle nous assistons. Le nombre de personnes au-dessous du seuil de pauvreté a crû d'un million. La précarité énergétique risque d'augmenter de manière significative. Dans ce contexte, nous constatons que le chèque énergie n'a pas fait l'objet d'une attention particulière de la part du Gouvernement. Nous revendiquons son augmentation, compte tenu de la crise sanitaire. Nous le comptons à votre débit.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Nous le savons tous, la diminution du nombre de passagers liée à la fermeture des aéroports a entraîné une diminution importante des recettes, estimée à 80 % en 2020 et à 40 % en 2021, qui nécessite un emprunt estimé par la DGAC à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020 et 2021, ce qui porterait l'encours de dette à 2,6 milliards d'euros fin 2021. Il s'agit d'un coup très dur mais également d'une opportunité pour accélérer la transition technologique. Le budget est-il suffisant pour cette transition ? Le plan de soutien pour la recherche et le développement atteint 1,5 milliard d'euros pour la filière aéronautique. Le budget est suffisant jusqu'en 2022 mais que se passera-t-il de 2022 à 2035 ? L'effort se poursuivra-t-il ? Si l'entreprise Airbus est très satisfaite aujourd'hui de l'effort réalisé jusqu'en 2022, elle a précisé que si celui-ci n'était pas continu entre 2022 et 2035, l'objectif de disposer d'un prototype à hydrogène, sur des liaisons courtes dans un premier temps, ne pourrait se concrétiser. Pour pouvoir mettre en service des avions à hydrogène sur des liaisons courtes en 2035, un effort continu doit être réalisé jusqu'à cette date avec peut-être des étapes, des ruptures technologiques et l'utilisation plus importante du fuel vert, produit à base d'algues essentiellement. Il est à noter que l'apport de fuel vert ne constitue pas en soi une rupture technologique. Cette rupture est liée à l'utilisation de l'hydrogène dans les moteurs à propulsion.

La concurrence entre le train et l'avion ne devrait pas exister. Ces deux modes de transport ne sont pas de la même génération. Il faut considérer tous les modes de transport. L'avion ne concurrence jamais le train et les opérateurs aéronautiques restent sur les liaisons rentables. Quelques trajets, Lyon-Paris ou Lille-Paris, demeureront, alors qu'ils sont les plus inutiles. Les liaisons reliant des grandes villes entre elles existeront toujours, même si elles sont à moins de 2 heures 30 de Paris. En revanche, les liaisons avec les petites villes s'arrêteront. Nous le voyons avec la liaison Paris-Biarritz, qui sera remplacée par un vol Transavia, dont nous savons que les avions seront plus polluants que ceux d'Air France et que le service sera de moins bonne qualité. Ce service sera mis en place pour les petits aéroports et les régions les moins bien desservies en aéroport et en train. Des services aéronautiques moins performants seront proposés et j'ai bien

peur que plus vous vous éloigniez de Paris, plus ce type de proposition soit majoritaire. Il faut faire attention à l'idée de supprimer les liaisons qui ne sont pas rentables pour les remplacer par des liaisons de moins bonne qualité, sous prétexte que l'avion pollue.

Une aide financière de 7 milliards d'euros a été apportée à Air France. Elle était nécessaire pour ne pas que la compagnie disparaisse mais il ne s'agit pas de la seule compagnie à effectuer des liaisons aériennes. De très nombreuses compagnies régionales dans l'hexagone et en dehors rencontrent de sérieuses difficultés. L'amendement portant sur la compagnie Aircalin, que nous examinerons tout à l'heure, montre que dans un territoire comme le Pacifique, cette compagnie est absolument indispensable pour la liaison sanitaire de l'ensemble des îles de la Polynésie. Nous voterons toutefois majoritairement contre cet amendement, qui consiste à financer Aircalin avec 40 millions d'euros. Il reste que si cette compagnie disparaît, comment les îles du Pacifique, qui sont des îles françaises, seront-elles desservies ? Cette situation se reproduit dans les Caraïbes et l'Océan indien.

Par ailleurs, il est vrai qu'un déséquilibre est constaté entre le soutien immédiat pour la survie de l'aéronautique, de 15 milliards d'euros, et celui concernant la recherche et le développement, de 1,5 milliard d'euros. Tout le monde nous a dit que cette somme de 1,5 milliard d'euros était suffisante jusqu'en 2022 mais il est peut-être nécessaire d'acter dès aujourd'hui la mise en place d'un plan pluriannuel de recherche et d'investissement jusqu'en 2035, pour aller vers cette rupture technologique.

Les prétendues bonnes idées, telles que la mise en place d'une écotaxe, sont très populaires. Il n'est pas possible de s'exprimer contre une écotaxe pour les classes affaires ou les premières classes car elles concernent les riches, qu'il est toujours bienvenu de critiquer. Reste qu'en conséquence, des hubs risquent de se développer en dehors de Paris. Les vols long-courrier avec beaucoup de voyages d'affaires ne sont pas si nombreux. Ils concernent essentiellement le Japon, la Chine et les États-Unis. Les vols ne partiront plus de Paris mais de Londres, Frankfurt ou Madrid. Le transport se réorganisera de manière à ce que les voyageurs ne payent plus d'écotaxe en partant d'autres capitales européennes. Une écotaxe ne peut pas être uniquement française. Un travail est mené avec l'ensemble des compagnies européennes et mondiales pour essayer de trouver des solutions afin de taxer la pollution avec un management mondial. Une écotaxe portant uniquement sur le trafic français serait contreproductive. Elle consisterait à réorienter l'ensemble du trafic français au bénéfice de toutes les autres compagnies européennes et au détriment de l'écosystème français. Il n'est pas possible d'être franco-français dans le transport aérien. Tous les interlocuteurs que nous avons reçus nous ont dit qu'ils y réfléchissaient mais que l'application devrait être concomitante dans toute l'Europe, voire dans le monde, pour être utile. Adoptée uniquement en France, cette écotaxe engendrerait, d'après la DGAC, la perte de 6,5 milliards d'euros de produit intérieur brut (PIB) et la suppression de près de 150 000 emplois, correspondant au nombre d'emplois dont la création est souhaitée dans le cadre du plan de relance.

Il existe en effet un problème d'aménagement du territoire. Il est possible de télétravailler davantage, de transformer les modes de déplacement ou de travailler plus près de chez soi. Mais souvenez-vous, j'ai interrogé la ministre de l'enseignement supérieur sur Parcoursup lors de son audition. Cet algorithme entraîne une mobilité inédite des étudiants. Certains sont obligés d'aller faire leurs études dans des villes très éloignées de leur lieu d'habitation parce que leurs résultats scolaires ne correspondent pas à l'université la plus proche de chez eux. Des dizaines de milliers d'étudiants sont dispersés dans toutes les universités de France et doivent revenir chaque week-end à leur domicile. J'ai souligné ce problème à la ministre. 80 % des étudiants ultramarins sont obligés de quitter leur île pour réaliser leurs études dans l'hexagone alors que la proportion était auparavant en deçà de 50 %, non pas parce qu'ils le souhaitent mais parce que Parcoursup est mal calibré sur les distances entre le domicile et l'université. Il s'agit d'un réel exemple de mauvais aménagement.

S'agissant du télétravail, la crise de la covid-19 constitue plutôt une opportunité en faveur de son augmentation. Je demande depuis l'année dernière au Président de l'Assemblée nationale que les députés d'outre-mer puissent télétravailler dans les commissions. Jusqu'à l'année dernière, cela nous avait toujours été refusé. Il a fallu la crise de la covid-19 pour que cette possibilité soit envisagée. Des actions doivent être prises, pour augmenter le télétravail et le travail au plus proche de l'endroit où nous nous trouvons.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. Si un point positif doit émerger de cette crise, c'est bien la transition écologique et énergétique comme facteur de croissance économique et non l'inverse. Il me semble qu'il s'agit d'une position forte des politiques engagées dans le programme 174.

Vous m'interrogez sur les difficultés que rencontrent un certain nombre d'instituts pour passer de la recherche à l'exécution. Nous avons eu l'occasion d'auditionner une dizaine de chercheurs des instituts Carnot, dont les travaux sont coordonnés par l'Agence nationale de la recherche. Tous les chercheurs ont été unanimes pour nous expliquer que la multi-tutelle ministérielle et la longueur du temps administratif les empêchaient d'intégrer dans le domaine de la rénovation énergétique de vraies innovations scientifiques vers l'opérationnel, constitué aujourd'hui par le monde de l'entreprise. La recherche est aujourd'hui une compétition mondiale, où la vitesse est un facteur prépondérant.

Le bonus écologique a été porté à 7 000 euros pour les véhicules électriques coûtant moins de 45 000 euros. La prime à la conversion est par ailleurs bonifiée pour les ménages modestes, qui y ont davantage recours qu'au bonus puisqu'ils acquièrent davantage de véhicules d'occasion. L'impact sur l'environnement n'est pas négligeable puisque les nouveaux véhicules dont ils feront l'acquisition, bien que thermiques, seront beaucoup moins polluants.

En ce qui concerne les chèques énergie, très peu ont été utilisés pour des travaux. Nous les estimons à 1 500. Le chèque possède une valeur trop faible pour

permettre de se lancer avec ce seul dispositif dans des travaux. Il peut néanmoins être cumulé à cette fin durant plusieurs années.

Nous avons décelé un problème de communication évident des différents dispositifs vers le citoyen. Le fait qu'un certain nombre de dispositifs soient centralisés par l'ANAH devrait en rendre la communication plus aisée. Dans le cadre du programme, l'ANAH disposera de 29 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires pour gérer cette centralisation.

Je salue l'approbation globale de M. Pierre Vatin en préambule à propos de l'effort gouvernemental dans le cadre du programme 174. Vous n'êtes pas sans savoir que Stocamine correspond à des travaux miniers. Nous avons cru au départ que la gestion pourrait passer par de la simple manutention comme dans tout entrepôt de stockage mais nous nous sommes trompés. Il a fallu avoir recours à d'anciens mineurs, venant pour beaucoup de ma circonscription de Forbach et qui avaient rejoint une entreprise allemande continuant à réaliser des travaux miniers. Ceux-ci sont allés voir ce qu'il était possible de déstocker et de trier sur place. Ils se sont rendu compte que l'influence du terrain avait été sous-évaluée. Des galeries de 10 mètres de large n'en font plus que 5 et complexifient les interventions. Par ailleurs, la crise sanitaire peut expliquer que le nouveau rapport attendu à propos du confinement ou du stockage ait pris du retard, ce que je déplore.

J'en viens à la réforme du label RGE, qui est complexe. Il semblerait même que certaines entreprises souhaitent renoncer au label. Un certain nombre de contrôles sur site sont prévus dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE). Le pôle national des certificats d'économies d'énergie (PNCEE) a passé un marché pour effectuer le contrôle de ces CEE.

En ce qui concerne les résidences secondaires, le Gouvernement a quelque peu infléchi sa position précédente, lorsqu'il avait décidé de se centrer beaucoup plus sur les ménages les plus modestes. Une extension sur les déciles avait été obtenue moyennant des travaux de rénovation globale. Nous les étendons aujourd'hui encore mais nous conservons la ligne politique qui consiste à orienter l'aide vers les ménages les plus modestes. Ce sont eux qui sont aujourd'hui les plus touchés dans leur quotidien lorsqu'ils habitent dans des passoires thermiques. Les plus modestes ne sont pas le plus souvent ceux qui disposent de résidence secondaire. Il est évident que l'effort portera donc davantage sur la résidence principale que sur la résidence secondaire.

En ce qui concerne la rationalisation, nous avons évoqué dans notre rapport l'assistance à maîtrise d'ouvrage plus ou moins obligatoire, qui nous semble aller dans ce sens.

En ce qui concerne les projets de territoire et la non-prise en charge environnementale des sites des centrales charbon, je ne peux que vous apporter ma modeste expérience du site Émile Huchet à Saint-Avold, voisin de ma circonscription. Une convention a été signée entre Storengy et GazelEnergie pour

une reconversion hydrogène. À chaque instant, les élus locaux impliqués dans les projets de territoire sont très attentifs à la remise en état de ces sites qui, comme vous le dites bien souvent, ont été pollués par un passé industriel très long dont nous avons tous bénéficié.

Par ailleurs, je suis tout à fait favorable à la méthanisation. Il s'agit d'un élément capital, dont nous ne pourrions pas nous passer dans le futur. Malheureusement, cette question était jusqu'à présent traitée dans le compte d'affectation spéciale, rattaché au programme 174 jusqu'à l'année dernière. Elle est dorénavant traitée dans le cadre du programme 345. Il ne s'agit donc pas d'une négligence de notre part. Ayant dans ma propre circonscription l'un des précurseurs français de la méthanisation, le Sydeme, qui dispose de plusieurs unités de méthanisation, permettant de faire circuler les véhicules de collecte de déchets, ce sujet aurait bien évidemment éveillé mon attention.

En ce qui concerne le reste à charge pour l'acquisition de véhicules propres, le bonus doit dans un premier temps augmenter la part de véhicules électriques. Cela augmentera mécaniquement, dans un second temps, la part de véhicules électriques d'occasion disponibles. La prime à la conversion sert aux ménages les plus modestes pour acheter des véhicules d'occasion. Aujourd'hui, le marché de l'occasion est encore composé de véhicules thermiques. Nous souhaitons qu'il soit constitué demain également de véhicules électriques, qui pourront bénéficier à nos compatriotes les plus modestes.

Je suis content de trouver chez M. François-Michel Lambert un soutien pour défendre le devenir de l'ANGDM. Il ne s'agit pas d'un sujet politique mais d'un sujet de bon sens, que je vous invite à défendre avec moi. Cette ANGDM a, pendant la crise sanitaire, mené une action exceptionnelle, tant du point de vue médico-social que du point de vue du maillage territorial. Elle arrive à gérer des maisons des aidants, à maintenir un équilibre entre médecins généralistes et spécialistes en s'appuyant sur la sécurité sociale minière et la médecine dans les mines, dans des territoires où le maillage médical pourrait être désertifié.

Je suis très attentif à la situation de la centrale de Gardanne puisque l'entreprise gestionnaire, GazelEnergie, est la même qu'à Saint-Avold. Il me semble qu'un projet de biomasse existait sur le site de Gardanne. Le contexte social actuel, très tendu sur le site de votre circonscription, suscite des craintes avérées sur la pérennisation du site. Sachez néanmoins que ces deux sites sont étroitement liés dans mon esprit et qu'à chaque fois que nous examinons la situation du site Émile Huchet, nous évoquons, aussi bien avec les entrepreneurs qu'avec les salariés et les représentants syndicaux, l'avenir de Gardanne.

Je perçois, M. Hubert Wulfranc, un paradoxe dans votre question puisque vous partagez, tout comme nous, la volonté farouche d'orienter l'aide vers nos compatriotes les plus fragiles et de faire de l'égalité des chances un fer de lance et un guide dans notre pays. En ce sens, je ne comprends pas comment vous pouviez faire référence aux arguments de la CAPEB. Celle-ci essaie d'organiser elle-même

des types d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour que les gens puissent être indemnisés au mieux. Elle était très inquiète du fait que l'aide soit portée sur les plus fragiles, en sortant les plus aisés du dispositif, qui représentaient 57 % du CITE. Sachez que nous sommes totalement en phase pour porter l'ensemble de notre aide sur les plus fragiles.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Je propose à présent de laisser la place aux questions.

Mme Danielle Brulebois. M. David Lorion, vous avez expliqué que les petits aéroports avaient une place nécessaire et que les liaisons entre les petites villes devaient être maintenues. Vous écrivez que la région apparaît comme la cheffe de file naturelle. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) permet aujourd'hui à toutes les collectivités d'intervenir dans la gestion et l'exploitation des aéroports. Pensez-vous qu'il faudrait clarifier les compétences ?

M. Christophe Arend, l'effort gouvernemental pour la rénovation énergétique des bâtiments est inédit. Des sommes importantes sont mobilisées. Qu'est-il prévu pour lutter contre la fraude à la rénovation énergétique, qui s'est produite avec le dispositif de rénovation des combles à un euro ou celui d'isolation par l'extérieur à un euro ? Comment pouvons-nous vérifier que l'argent public atteint bien sa cible ?

M. Jean-Marie Sermier. M. David Lorion nous a rappelé que nous étions en crise dans le secteur aéronautique mais que la recherche aéronautique continuait, dans la perspective du moteur décarboné de demain, notamment à l'hydrogène, ce qui fera de l'avion l'un des moyens de transport les plus sérieux et les moins polluants. Nous avons besoin des petits aéroports. Aujourd'hui, un aéroport de petite taille joue un rôle essentiel dans le maillage français : celui de Dole-Jura, dont le financement a été amputé par la région Bourgogne-Franche-Comté, sous la pression des lobbies écologistes. Ne pensez-vous pas que l'État devrait rappeler à l'ordre l'ensemble des collectivités en charge des infrastructures aéroportuaires pour permettre d'assurer que demain, des infrastructures de haut niveau soient toujours présentes dans notre pays ?

Mme Frédérique Tuffnell. Je me satisfais de toute politique énergétique en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et favorable au climat. Si des progrès sont à souligner sur le programme 174 par les crédits engagés, je tiens à attirer votre attention sur les inégalités sociales, les précarités et la vulnérabilité qui vont se renforcer en 2021 du fait de la crise de la covid-19. Je crains que les budgets ne bénéficient qu'aux ménages les plus aisés. Comment rendre acceptables et suffisants ces dispositifs de transition en cette période de récession et de grande instabilité sociale ?

Ma deuxième question porte sur l'aéronautique. 1,5 milliard d'euros sont alloués à des activités de recherche et de développement, pour préparer la

décarbonation de l'aviation. Néanmoins, des crédits sont-ils affectés pour l'accompagnement des changements de compétences et l'évolution vers les métiers de demain dès 2021 ? Il faudra compter sur de nouveaux métiers et il ne me semble pas que le rapport les mentionne.

M. Michel Delpon. Ce budget de recherche de 1,5 milliard d'euros pour l'avion à hydrogène du futur est très important, même si du temps sera nécessaire pour y arriver. Un avion à hydrogène a volé en Angleterre ce mois-ci et j'ai participé la semaine dernière au lancement d'un avion hybride. Puisque l'avion du futur ne verra le jour qu'en 2025 voire 2035, il est possible de travailler entre-temps sur des avions hybrides, électriques, thermiques avec mutation sur l'hydrogène. La société VoltAero a lancé le Cassio, qui est en train de faire le tour de France. Il s'agit d'une étape transitoire, qui pourrait être intéressante puisque cet avion hybride ne rejette aucune émission et est sans pollution sonore.

M. Vincent Descoeur. Je remercie M. David Lorion d'avoir mis en évidence le rôle majeur du maillage aéroportuaire français en termes d'aménagement du territoire, citant à juste titre l'exemple d'Aurillac, qui illustre parfaitement cet enjeu de développement économique. Je souhaitais l'interroger plus largement sur l'avenir des plateformes régionales. Je pense en particulier à celle de Clermont-Ferrand qu'il a citée dans son rapport.

M. Christophe Arend, la gouvernance des certificats d'économies d'énergie mobilise des ressources considérables, près de 4 milliards d'euros par an dans la période à venir, qui échappent totalement au contrôle du Parlement. Que préconisez-vous pour y remédier et pour faire gagner le dispositif en visibilité et en efficacité ?

M. Gérard Leseul. Suite au conseil de défense écologique, le ministre des transports prévoyait bien, en juillet, la mise en place d'une écotaxe de 1,50 euro pour la classe économique et de 9 euros pour la classe affaires en Europe. Le chiffre par le ministère était estimé à 182 millions d'euros. Je ne comprends pas pourquoi cela aboutirait aux chiffres évoqués tout à l'heure dans votre réponse, à savoir des dizaines de milliers de pertes d'emplois et des recettes fiscales à hauteur de milliards d'euros.

Mme Nathalie Sarles. Je souhaite réagir aux propos de M. David Lorion sur Parcoursup. Pour avoir travaillé sur ce sujet dans le cadre d'un rapport, je ne partage pas son avis au sujet de la mobilité des étudiants. Des quotas géographiques ont en effet été introduits dans Parcoursup. Par exemple, à l'université de Saint-Étienne dans la Loire, 85 % des étudiants sont issus de la Loire, de la Haute-Loire et de l'Ardèche. Dans la mesure du possible, les étudiants restent dans leur académie ; les quotas intègrent cet objectif.

M. Jean-Yves Bonny. L'association internationale du transport aérien a averti que les nouvelles taxes proposées en France ne réussiraient pas à décarboner le secteur de l'aviation mais risquaient de supprimer 150 000 emplois. En pleine crise sanitaire et économique, il est normal de se poser la question de l'opportunité

d'une écotaxe. Lors de vos différentes auditions, avez-vous eu la confirmation de ce que prétend l'association internationale du transport aérien ?

M. Jean-Pierre Vigier. Je souhaite insister sur les petites lignes aériennes. L'un des piliers pour développer nos territoires ruraux est le maintien des lignes aériennes. L'État doit se donner les moyens financiers de soutenir ces lignes. Je citerai deux exemples : Loudes/Clermont-Ferrand en Haute-Loire et Clermont-Ferrand/Paris. Il est indispensable de maintenir ces lignes. L'attractivité des territoires en dépend. Les collectivités territoriales, la région et le département aident financièrement. Il faut que l'État soit aussi au rendez-vous. Il en va de l'égalité d'accès aux services en milieu rural. Pensez-vous qu'avec ce budget, les crédits sont suffisants pour maintenir ces petites lignes ?

M. David Lorion, rapporteur pour avis. En ce qui concerne Parcoursup, je n'ai pas affirmé qu'aucun paramètre de distance n'existait mais qu'il n'en existait pas pour les outre-mer. Il n'est pas possible de renseigner dans Parcoursup un lieu d'habitation à 24 000 kilomètres. Le paramétrage est mal conçu et oblige des étudiants d'outre-mer à venir en métropole alors que la même formation existe sur leur territoire. Il contraint à des mobilités par avion, qui ne sont pas spécialement nécessaires. Il doit être revu pour l'outre-mer. Je l'ai déjà signalé mais je ne crois pas qu'une modification ait été réalisée.

En ce qui concerne les petits aéroports et le rôle de la région, la loi NOTRe et la mise en place des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) placent les aéroports dans un échelon régional. Dans beaucoup de cas, les régions accompagnent les aéroports. Reste que certaines ne les soutiennent pas et dans ce cas, les aéroports fermeront. La difficulté est qu'une infrastructure, dont nous savons qu'elle sera nécessaire dans dix ou quinze ans, fermera. Il est vrai qu'aujourd'hui, la pollution des avions génère des problèmes écologiques mais la fin du moteur thermique et le passage à un moteur hydrogène ou électrique rendra nécessairement plus cohérente et rapide et moins polluante l'utilisation du transport aérien par rapport au transport terrestre ou ferroviaire. Dans dix ou quinze ans, ces petits aéroports seront donc nécessaires parce qu'ils seront beaucoup plus utiles que la construction d'un chemin de fer. Il importe de s'inscrire dans une perspective longue, afin de ne pas fermer les infrastructures dont nous aurons besoin dans dix ou quinze ans parce que la rupture technologique aura permis d'utiliser beaucoup plus d'aéronefs pour les transports courts et longs. Il importe d'adopter une vision à long terme, qui ne soit pas celle, immédiate, centrée sur la seule pollution. Un moment un peu délicat doit être passé, en soutenant les aéroports dans l'ensemble des régions.

Si l'écotaxe rapportait 180 millions d'euros, la faiblesse de la somme ne justifierait pas sa mise en place. Je vous confirme que la DGAC a bien avancé le chiffre de 4,2 milliards d'euros concernant l'augmentation de la fiscalité et la perte de 150 000 emplois, sur la base de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Le chiffrage de la DGAC sur cette question est consultable. Ces chiffres peuvent être certifiés par la DGAC elle-même.

L'aéroport de Dole est un aéroport du nouveau monde. Il sera toujours moins cher d'aller en avion électrique ou hydrogène à Dole avec un aéroport existant que de construire une ligne de TGV, une ligne ferrée, un tram-train ou un train sur la desserte de cette région. Les collectivités doivent accompagner les aéroports. Nous assistons à une sorte de « *bashing-aéroports* » ou « *bashing-avions* ». Je ne suis pas sûr que la situation soit identique dans dix ans. En outre, la pollution des avions ne joue aujourd'hui que pour quelques pourcents dans la pollution atmosphérique. Il ne s'agit pas de l'essentiel en réalité. Il faut faire attention à ne pas tirer à boulets rouges sur ce qu'on pense parfois à tort être le transport des riches alors que les infrastructures seront nécessaires demain en faveur d'un transport pour tous.

Concernant les avions hybrides, plusieurs étapes seront nécessaires : l'utilisation de l'hydrogène vert, des moteurs électriques, des moteurs hybrides hydrogène, etc. Une série d'étapes technologiques se produiront entre 2022 et 2035, avec peut-être même une accélération dans la mise en place d'un certain nombre de moteurs. Tout dépendra des financements publics. Airbus a clairement affirmé que l'existence de financements publics sur l'ensemble de ces ruptures technologiques conditionnera le fait que nous soyons toujours leaders européens pour le nouvel avion du futur.

À propos des petites lignes aériennes, l'État doit être au rendez-vous et le budget maintenu. Les subventions publiques, de 21,5 millions d'euros par an, se répartissent entre 7,2 millions d'euros de l'État et 14,3 millions d'euros des collectivités territoriales. Pour conserver ces aéroports, il faut les accompagner financièrement. Les régions n'ont pas tous les moyens d'accompagner ces infrastructures publiques alors qu'elles seront nécessaires dans le futur. Cela coûtera toujours moins cher de maintenir une infrastructure aéroportuaire que de construire une ligne de train.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. En ce qui concerne la lutte contre les fraudes, l'inquiétude exprimée est compréhensible compte tenu de ce qu'il s'est passé avec l'isolation à un euro. Je crois que les comportements « *voyous* » d'entreprises ont été rendus possibles par le faible reste à charge. Il nous a été expliqué, au cours des auditions, avec la CAPEB notamment, que les entreprises les plus sérieuses ne sont pas capables d'une telle réactivité et que ce sont le plus souvent les moins scrupuleuses qui arrivent à s'adapter très vite à des modifications de législation. Les adaptations trop fréquentes entraînent ce genre de risque. L'une des solutions est, à notre sens, de créer de la visibilité sur les politiques publiques que nous menons. En outre, l'ANAH et le PNCE effectuent des contrôles opérationnels sur le terrain.

La crise de la covid-19 renforcera les inégalités mais le fléchage de MaPrimeRénov' sur quatre catégories de revenus, avec une visibilité assez précise de l'inversion des proportions des publics vers lesquels les aides se dirigent, constitue un début de solution, en tout cas la moins mauvaise à l'heure actuelle. La prime à la conversion *versus* le bonus/malus automobile constitue également un

dispositif de nature à ramener les plus modestes de nos compatriotes vers une mobilité moins énergivore. Je suis certain que d'autres éléments émergeront de la loi découlant des travaux de la Convention citoyenne sur le climat mais il est toujours possible de progresser.

La gouvernance des CEE atteint 4 milliards d'euros, sans contrôle parlementaire. Nous l'avons déploré et avons posé des questions sur cet état de fait. Les CEE sont gérés par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Il faudrait réfléchir à un support afin d'intégrer les parlementaires dans cette réflexion. Il en est de même pour l'ANAH. Néanmoins, il faut faire attention à ne pas rajouter de la lourdeur. Le cadre réglementaire, qui certes exclut les parlementaires, permet une certaine agilité. Il faut à tout moment veiller à un équilibre entre notre action parlementaire et le maintien d'une agilité permettant de réagir à propos et dans des délais raisonnables.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Je préciserai, au sujet de la plateforme de Clermont-Ferrand, que sans vol direct entre Clermont-Ferrand et Paris, Michelin, entreprise internationale de pneumatique, ne resterait pas à long terme à Clermont-Ferrand et déménagerait vers une ville desservie internationalement par des vols directs. Nous comprenons la nécessité de maintenir ces petits aéroports, pour l'économie de la région.

La commission en vient à l'examen des amendements.

Article 33 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous devons examiner trois amendements. Nous allons considérer qu'ils sont défendus, dans la mesure où nous sommes en jauge réduite et que les petits groupes rencontrent manifestement des difficultés à être représentés.

La commission examine l'amendement II-CD 38 de M. Philippe Dunoyer.

M. David Lorion, rapporteur. L'avis est défavorable, non pas parce qu'il ne faut pas soutenir la compagnie Aircalin qui risque la liquidation si les conditions empirent, mais parce qu'il n'est pas possible de retirer de l'argent à un programme budgétaire qui prévoit déjà des suppressions de poste. Une mesure générale pour l'ensemble des compagnies régionales serait par ailleurs nécessaire et non pas une mesure particulière pour une seule compagnie.

M. Jean-Marc Zulesi. Le ministre M. Sébastien Lecornu est actuellement en Nouvelle-Calédonie pour venir en appui à cette compagnie essentielle dans la desserte de ce territoire. En outre, Aircalin a bénéficié d'un prêt garanti par l'État de 40 millions d'euros. Nous n'abandonnerons pas cette compagnie, qui joue un rôle essentiel pour la Nouvelle-Calédonie. Ce n'est pas parce que nous allons voter contre cet amendement que nous laissons de côté cette problématique. Nous sommes aux côtés du rapporteur pour avis pour apporter des solutions en faveur de cette compagnie.

L'amendement II-CD 38 est rejeté.

La commission examine l'amendement II-CD14 de M. Loïc Prud'homme.

M. Christophe Arend, rapporteur. Sur le fond, je conviens qu'il faudrait dans l'absolu plus de crédits pour la rénovation énergétique des logements. Personne ne pourrait soutenir le contraire. Malheureusement, ce n'est pas la seule politique publique qui doit être financée dans cette période de tension extrême sur les finances publiques. Sur la forme, cet amendement pose problème car il revient à « siphonner » tous les crédits qui servent à honorer les paiements dus pour le soutien des installations existantes de cogénération au gaz naturel. Même si ce dispositif a été abrogé en août dernier, l'État doit tout de même payer ce qui est dû. Il est donc un peu tôt pour faire disparaître cette ligne budgétaire du programme 345. J'émettrai donc un avis défavorable.

L'amendement II-CD14 est rejeté.

La commission en vient à l'amendement II-CD54 de Mme Mathilde Panot.

M. Christophe Arend, rapporteur. Cet amendement pose un problème de lisibilité budgétaire car il créerait un nouveau chèque énergie dans le programme 345, en plus de celui actuellement financé par le programme 174. Il me semblerait plus pertinent de majorer les crédits du programme 174 plutôt que d'ajouter un énième dispositif. Mon avis est donc défavorable.

L'amendement II-CD54 est rejeté.

Article 34 et état C : Crédits des budgets annexes

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

*

* *

Lors de sa réunion du mercredi 4 novembre 2020 matin, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Aéroports de Paris (ADP)

M. Augustin de Romanet, président-directeur général

Mme Amélie Lummaux, directrice du développement durable et des affaires publiques

Mme Mélinda Souef, responsable des relations avec les institutions

Table ronde regroupant des syndicats de pilotes

– Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL)

M. Antoine Godier, membre du Bureau exécutif

M. Guillaume Gestas, président de la section Air France/Transavia

M. Guillaume Schmid, vice-président de la section Air France/Transavia

Mme Marie-Claude Amphoux, conseillère affaires publiques

– ALTER

M. Rio Alexandre, Président, instructeur et commandant de bord

M. Pesenti Christophe, délégué syndical, instructeur et commandant de bord

– Syndicat des pilotes d’Air France (SPAF)

M. Nicolas Eudes

Air France

M. Steven Zaat, directeur des affaires financières

M. Laurent Timsit, directeur des affaires institutionnelles et internationales

Mme Béryl Baldous, directrice des affaires publiques

Union des aéroports français (UAF)

M. Nicolas Paulissen, délégué général

Mme Mélanie Suescun, économiste statisticienne

Aéroport de Pierrefonds à La Réunion

M. Didier Prugnières, directeur général de l’aéroport

Airbus

M. Marc Hamy, vice-président chargé des affaires internationales

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

Mme Annick Perrimond du Breuil, directrice des relations avec le Parlement

EasyJet

M. Reginald Otten, directeur adjoint d'EasyJet France

M. Leo Cogos, en qualité de conseil

Association internationale du transport aérien (AITA)

M. Robert Chad, responsable France

M. Naly Rafalimanana, campaign and policy manager

Aéroport de Lille

M. Marc-André Gennart, directeur général de l'aéroport

Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)

M. Gilles Leblanc, président

M. Philippe Gabouleaud, secrétaire général

Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM)

M. Georges Daher, délégué général

Mme Brigitte Barrand, directrice des affaires publiques et de la communication

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

M. Damien Cazé, directeur général

M. Marc Borel, directeur du transport aérien

M. Maurice Georges, directeur des services de la navigation aérienne

Mme Marie-Claire Dissler, secrétaire générale

Mme Géraldine Cecconi, sous-directrice des affaires financières et du contrôle de gestion au Secrétariat général