

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° II-2909

présenté par

M. Forissier, M. Portier, Mme Serre et Mme Louwagie

-----

**ARTICLE 28****ÉTAT C****« Contrôle et exploitation aériens »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Soutien aux prestations de l'aviation civile	0	3 000 000
Navigation aérienne	0	0
Transports aériens, surveillance et certification	0	0
Fonds d'investissement pour l'interconnexion des plateformes aéroportuaires françaises <i>(ligne nouvelle)</i>	3 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	3 000 000	3 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à abonder de 3 000 000 d'euros le programme nouvellement créé « Fonds d'investissement pour l'interconnexion des plateformes aéroportuaires françaises », afin de pouvoir financer une étude ambitieuse et exceptionnelle concernant le développement de l'interconnexion

entre les plateformes aéroportuaires françaises existantes. Face à l'urgence climatique, le Gouvernement a défini des objectifs, via la loi Climat et résilience notamment, de lutte contre l'artificialisation des sols. Il semblerait que tout projet d'extension ou de construction d'aéroports soit définitivement abandonné. En effet, trois ans après l'arrêt de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), le projet de construction d'un quatrième terminal à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, le T4, est lui aussi abandonné en 2021. Pas de nouveau terminal, pas de nouvelles pistes. « Le Gouvernement a demandé à ADP d'abandonner son projet et de lui en présenter un nouveau, plus cohérent avec ses objectifs de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement », a annoncé au Monde Barbara Pompili, alors ministre de la transition écologique.

Le projet de la construction d'un nouveau terminal à Roissy, estimé entre 7 milliards et 9 milliards d'euros, avait pour objectif d'accueillir jusqu'à 40 millions de passagers supplémentaires par an à l'horizon 2037, en absorbant environ 450 vols de plus chaque jour. Un aéroport dans l'aéroport, qui aurait fait disparaître des hectares de terres agricoles. Ce projet était fondé sur les perspectives de forte croissance du trafic aérien (8,2 milliards de passagers dans le monde attendus en 2037 contre 4,1 milliards en 2017). Aujourd'hui, après la crise sanitaire, le trafic aérien n'a jamais retrouvé son niveau d'origine. Même si dans plusieurs mois ce sera le cas, les perspectives de croissance sont à revoir à la baisse, et les politiques nationales concernant le développement de plateformes aéroportuaires sont à adapter aux défis de notre temps.

C'est pourquoi, il est proposé par cet amendement d'étudier toutes les plateformes aéroportuaires françaises, et de proposer une utilisation nouvelle de plusieurs de ces plateformes, afin de décharger les aéroports d'Orly et de Roissy, en créant des interconnexions. Elle évaluera les coûts financiers et le montant des investissements à faire dans chaque aéroport ciblés.

Elle proposera une ou plusieurs destinations à chaque aéroport ciblé en lien avec les acteurs de terrain et les élus locaux, régionaux et nationaux concernés. La France doit se positionner en avance sur l'évolution de ses aéroports pour répondre à la future demande, avec une politique ambitieuse et visionnaire, qui accueille dans sa réflexion tous les territoires. Il n'est plus question aujourd'hui de construire de nouvelles plateformes, ou bien d'étendre celles existantes. La non artificialisation des sols est un objectif que nous partageons. C'est pourquoi, et en toute logique, il faut évaluer les atouts de chaque plateforme existante, telles que Châteauroux, Tours, Châteaudun, etc. Une vision globale de l'aménagement du territoire français, prenant en compte ce qui existe déjà, donnant une chance à de nombreux départements de se développer économiquement, est absolument essentielle. Elle est même vitale, si nous voulons nous projeter dans un avenir plus serein. Une gestion de l'aménagement du territoire équilibrée, saine et ambitieuse, avec une utilisation raisonnable de l'argent public. D'où l'objet de cet amendement. Les règles de recevabilité nous obligent à gager via un transfert de crédits provenant d'autres programmes de la mission. Les crédits permettant d'abonder en CP et en AE le programme nouvellement créé, sont issus du programme « Soutien aux prestations de l'aviation civile » de 3 000 000 euros en CP et en AE.