

Direction générale
de l'Aviation civile

Décembre 2017

OBSERVATOIRE de l'Aviation civile 2015 - 2016



Ministère de la Transition écologique et solidaire



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Observatoire de l'Aviation civile 2015 - 2016

Sommaire

I.	Environnement économique et réglementaire	7
I.1	Cadre et réglementation de l'aviation civile	9
I.1.1	Cadre français et international	9
I.1.2	Réglementation nationale	15
I.1.3	Réglementation européenne.....	18
I.2	Environnement économique.....	21
I.2.1	Environnement économique international.....	21
I.2.2	Economie française.....	23
I.3	Événements et faits marquants 2015 - 2016	24
I.3.1	Événements marquants de l'année 2015	24
I.3.2	Événements marquants de l'année 2016	27
II.	Activités du secteur	29
II.1	Transport aérien.....	31
II.1.1	Trafic aérien	31
II.1.2	Compagnies aériennes	38
II.1.3	Aéroports.....	44
II.1.4	Transport aérien et complémentarité modale	50
II.1.5	Assistance en escale	51
II.1.6	Aviation légère, générale et hélicoptères	52
II.1.7	Drones civils professionnels.....	64
II.2	Navigation aérienne	67
II.2.1	Trafic contrôlé en France	67
II.2.2	Redevances	68
II.2.3	Ciel unique européen et FABEC (Bloc d'Espace Aérien Fonctionnel Europe Centrale)	69
II.3	Industrie aérospatiale	72
II.3.1	Situation générale	72
II.3.2	L'aviation commerciale - porteurs de 100 places et plus	72
II.3.3	L'aviation régionale	73
II.3.4	L'aviation d'affaires.....	73
II.3.5	Les hélicoptères	74
II.3.6	Les moteurs	74
II.3.7	Salon aéronautique du Bourget	76
II.4	Comptes du transport aérien	77
II.4.1	Compagnies aériennes	77
II.4.2	Aéroports.....	78
II.4.3	Comptes de l'Aviation civile – DGAC	84
II.4.4	La taxe de solidarité	86
II.4.5	L'emploi dans le transport aérien	87
II.5	Transport aérien et économie.....	90
II.5.1	Transport aérien et économie nationale	90
II.5.2	Le tourisme international.....	91
II.5.3	Perspectives du trafic aérien.....	96
II.5.4	Les prix du transport aérien de passagers au départ de France	101
III.	Sécurité.....	105
III.1	Normalisation des activités de la DSAC par l'AESA	107
III.2	Navigabilité des aéronefs	108
III.2.1	Certification européenne des aéronefs	108
III.2.2	Aéronefs annexe II	108
III.2.3	Navigabilité continue	108
III.2.4	Travail aérien par des drones civils	109

III.3	Certification et surveillance des compagnies aériennes	110
III.3.1	Certification des opérateurs aériens	110
III.3.2	Inspections des aéronefs étrangers	110
III.3.3	Établissement d'une liste communautaire de compagnies interdites	111
III.4	La certification	112
III.4.1	Certifications et surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne	112
III.4.2	Aptitudes des personnels de la navigation aérienne	113
III.4.3	Certification des exploitants d'aérodrome	113
III.5	Accidents et incidents d'aviation civile	115
III.5.1	Au plan mondial	115
III.5.2	En France	115
IV.	Sûreté	117
IV.1	La mise en œuvre des mesures de sûreté	119
IV.1.1	Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine	119
IV.1.2	Contrôle des bagages de soute	120
IV.1.3	Contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementés des personnels	120
IV.1.4	Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes	120
IV.1.5	Sécurisation du fret	121
IV.1.6	Approvisionnements de bord et fournitures d'aéroports	121
IV.2	Audits de sûreté dans les entreprises et les aéroports	122
IV.2.1	Audits de sûreté	122
IV.2.2	Dépenses de sûreté et sécurité dans les aéroports	122
V.	Qualité de service	123
V.1	Démarche de certification au sein de l'aviation civile	125
V.1.1	Direction de la sécurité de l'aviation civile	125
V.1.2	Direction des services de la navigation aérienne	125
V.2	La démarche qualité de service en aéroports	126
V.3	Enquête Nationale auprès des Passagers Aériens 2014-2015	127
V.4	Autorité de la qualité de service dans les transports	129
VI.	Environnement	131
	Sources documentaires & Liste des contributeurs	137
	Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document	139
	Liste des contributeurs DGAC	140
	Annexes	141
	Sigles et acronymes	143
	Définitions	145



Avant-propos

L'Observatoire de l'Aviation Civile (OAC) édition 2016, douzième édition de cette publication, a pour objectif de décrire la situation de l'aviation civile en France et dans le monde, à travers l'activité des principaux acteurs du secteur, y compris celle de la Direction générale de l'aviation civile dans ses différentes missions. Il se veut ainsi un ouvrage utile à toute personne intéressée par le secteur, que ce soit à titre professionnel ou personnel.

Au-delà de cette description des faits et des données quantifiées, il propose une analyse des événements, permettant d'en faciliter la compréhension ; leur mise en perspective avec le passé proche permet ainsi de dégager les faits porteurs d'avenir.

L'OAC édition 2016 est élaboré grâce à la collaboration de l'ensemble des directions de la Direction générale de l'aviation civile, chacune apportant selon son domaine de compétence, les faits, les données et les analyses de l'année 2015 et des six premiers mois de l'année 2016 (voire davantage dans certains cas). La sous-direction des Etudes, des statistiques et de la prospective de la Direction du Transport Aérien, et notamment le Bureau de la prévision, prospective et veille stratégique chargé de ce projet, tient ici à remercier vivement chacun des contributeurs¹ à ce document.

Six grands thèmes sont traités :

- « Environnement économique et réglementaire »,
- « Activités du secteur » (compagnies aériennes, aéroports, navigation aérienne, industrie aéronautique, comptes du transport aérien et des aéroports),
- « Sécurité »,
- « Sûreté »,
- « Qualité de service »,
- « Environnement ».

L'OAC est consultable sur le site Internet du Ministère de la Transition écologique et solidaire à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/> (Politiques publiques / Aviation civile / Baromètre du transport aérien / Observatoire du transport aérien).

¹ Voir Liste des contributeurs en fin du tome 1



I. Environnement économique et réglementaire



I.1 Cadre et réglementation de l'aviation civile

I.1.1 Cadre français et international

(actualisé en novembre 2016)

a) La Direction générale de l'aviation civile

La Direction générale de l'aviation civile fait partie du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle est chargée de préparer et de mettre en œuvre la politique de l'État en matière d'aviation civile dans les domaines technique et économique.

Avec près de 12 000 agents en métropole et outre-mer, elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile : développement durable, sécurité, sûreté, contrôle aérien, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, aviation générale, formation aéronautique. Elle est chargée de préparer et de mettre en œuvre la politique de l'État en matière d'aviation civile dans les domaines technique et économique.

Le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 et l'arrêté du 9 juillet 2008 portant sur l'organisation de l'administration centrale du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire modifie l'organisation de la Direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère.

Prestataire de services des compagnies aériennes, elle assure la gestion de la circulation aérienne, élabore et fait appliquer la réglementation de l'ensemble des activités qui concernent l'aviation civile.

Elle veille au respect du droit des passagers ainsi qu'à l'aménagement et au développement du territoire.

Conseil et partenaire de l'industrie, la DGAC soutient la recherche et le développement des grands programmes aéronautiques. Elle se fixe l'objectif de concourir aux diminutions des pollutions de toute nature générées par le trafic aérien.

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) comprend, outre le cabinet :

- **la Direction du transport aérien (DTA)**

La DTA élabore les politiques publiques du transport aérien. Elle détermine le cadre dans lequel évoluent tous les acteurs. Elle comprend sept sous-directions (Aéroports, Construction aéronautique, Développement durable, Etudes,

statistiques et prospective, Europe et international, Sûreté et défense, Transporteurs et services aériens) et quatre missions (Ciel unique européen et réglementation de la navigation aérienne, Coopération internationale, Droit des passagers, Droit du travail et des affaires sociales). Le service technique de l'aviation civile (STAC), service à compétence nationale, est rattaché au directeur du transport aérien. En outre, le directeur du transport aérien est le commissaire aux transports aériens.

N.-B. : depuis juin 2016, la régulation des redevances aéroportuaires pour les aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an n'est plus du ressort de la DTA mais de l'Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) ; cf. « b) Gestion aéroportuaire » du « I.1.2 Réglementation nationale »

- **le Secrétariat général (SG)**

Trois services à compétence nationale sont rattachés au SG : le service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA), le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) et le service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI). Le SGTA est chargé des opérations de contrôle d'assiette de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes et de la répartition de leurs produits. Le SNIA est chargé de missions de conseil et d'ingénierie publique pour les ouvrages complexes ou techniques des aéroports civils et militaires et pour le pilotage de la politique immobilière de la DGAC. La DSI est chargée de la réalisation, de la modernisation et de la disponibilité opérationnelle des composants logiciels et matériels du système d'information de gestion et de pilotage (SIGP) de la DGAC.

L'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public administratif, est placée sous la tutelle du secrétaire général de la direction générale de l'aviation civile.

- **la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA)**

Elle est rattachée au directeur général de l'aviation civile en tant que service à compétence nationale. Elle est le prestataire français en charge des services de navigation aérienne.

- **la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC)**

Elle est devenue au 1^{er} janvier 2009 service à compétence nationale, et est rattachée au directeur général de l'aviation civile. Cette

direction est composée d'un échelon central et de neuf directions interrégionales. Les DSAC/IR de métropole, d'Antilles Guyane et de l'Océan indien sont rattachées à la DSAC et représentent auprès des acteurs locaux l'ensemble des services de la DGAC. Cette direction exerce essentiellement des missions de contrôle et de surveillance de l'application de la réglementation.

- **la Mission aviation légère, générale et des hélicoptères**

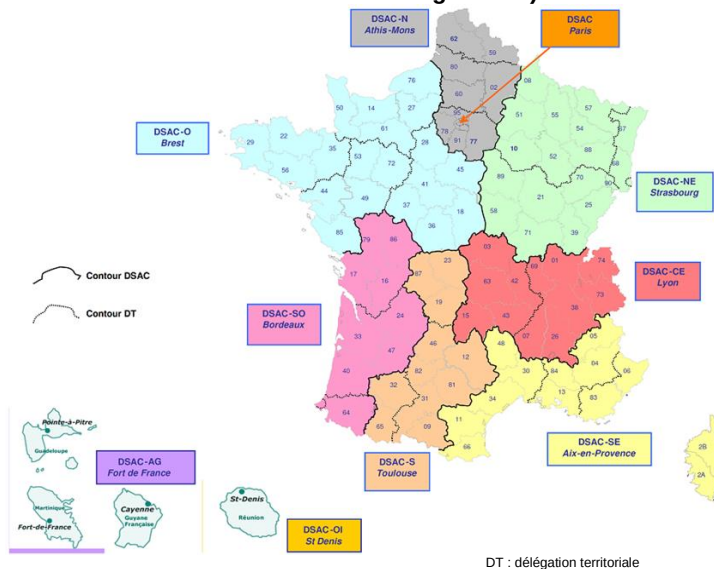
Elle est chargée de coordonner l'action des services de la Direction générale de l'aviation civile à l'égard de ses usagers, de mesurer l'impact des évolutions réglementaires et de s'assurer que les spécificités de leurs opérations sont dûment prises en compte.

- **L'Organisme du contrôle en vol**

L'OCV conseille le directeur général et ses services sur les problèmes posés par la conduite des aéronefs de transport et participe aux commissions et conseils concernant la formation des personnels navigants. L'OCV est rattaché au directeur général de l'aviation civile. La DGAC est dotée d'un budget annexe, dont le champ de compétence englobe également des fonctions régaliennes.

Dans les collectivités territoriales d'outre-mer, ce sont les services d'Etat de l'aviation civile de Polynésie française et de Nouvelle Calédonie ainsi que le service de l'aviation civile Saint-Pierre et Miquelon qui représentent l'ensemble des services de la DGAC.

Répartition des DSAC/IR (Directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales)



DT : délégation territoriale

Organigramme de la DGAC



b) Organismes internationaux de l'Aviation Civile

• Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a été fondée le 4 avril 1947 lors de la ratification par 26 Etats de la convention relative à l'aviation civile internationale élaborée à Chicago en 1944. Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI a été créée pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation. Elle est en outre l'instrument de la coopération entre ses 190 Etats contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.

Son activité touche aux techniques de la navigation aérienne, aux transports aériens, à l'assistance technique, au droit aérien, ...etc. Parmi les objectifs de l'OACI, les plus cruciaux sont les suivants :

- élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale : voies aériennes, aéroports, installations et services nécessaires au développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale,
- promouvoir la planification et le développement sûr, régulier, efficace et économique du transport aérien international (article 44 de la Convention).

• La CEAC

La CEAC, conférence européenne de l'aviation civile, est une organisation européenne chargée d'adapter les normes et pratiques recommandées de l'OACI aux conditions régionales. Elle regroupe 44 Etats.

La CEAC ne produit pas de législation ou de réglementation mais des documents qui constituent des manuels pratiques à l'usage de tous les acteurs du transport aérien.

Ces documents sont souvent repris par l'OACI ou la Commission européenne, pour servir de base à leurs travaux dans les domaines concernés.

La CEAC a perdu l'essentiel de ses compétences dans le domaine de la sécurité au profit de l'AESA, mais est très active dans ceux de la sûreté, de la facilitation et de l'environnement.

• Eurocontrol

Créée en 1960, Eurocontrol est une organisation intergouvernementale européenne, 40 Etats en sont membres.

Elle a pour mission d'harmoniser et d'unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe, en promouvant un système uniforme pour les usagers civils et militaires, dans des conditions de sécurité maximales tout en minimisant les coûts et les impacts environnementaux.

Cette mission recouvre :

- la gestion du réseau européen,
- la centralisation des plans de vols à l'échelon du continent,
- la régulation du trafic afin de minimiser les retards et de garantir la sécurité des vols,
- la collecte d'une redevance qui sert à financer l'ensemble du système de gestion de la navigation aérienne des Etats membres,
- la gestion du centre de Maastricht qui contrôle l'espace aérien supérieur du Benelux et d'une partie de l'Allemagne,
- le support technique aux instances de régulation.

• Agence européenne de la sécurité aérienne

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est une entité sous contrôle de la Commission européenne et des Etats membres. Installée à Cologne, en Allemagne, ses domaines d'activité couvrent :

- la délivrance des certificats de navigabilité de type des produits aéronautiques,
- l'agrément et la surveillance des organismes européens de conception ainsi que tous les organismes soumis à agrément (production, maintenance, suivi de navigabilité et conception) et situés hors du territoire européen,
- les visites de standardisation des Etats membres pour assurer une application uniforme de la législation européenne de la sécurité aérienne dans tous les Etats membres,
- l'élaboration de la réglementation de la sécurité dans les domaines de la navigabilité, des opérations aériennes, des licences et qualifications des personnels navigants et des compagnies tiers desservant ou survolant l'Europe ; par ailleurs, l'Agence a vu son domaine de compétence s'élargir aux domaines des aérodromes et de la navigation aérienne,
- la compatibilité environnementale des aéronefs, moteurs et équipements,
- la collecte de données, analyse et recherche pour l'amélioration de la sécurité aérienne.

Un nouvel élargissement de ses compétences à de nouveaux domaines (sûreté, drones) est en discussion.

c) Les services de l'aviation civile à l'étranger

Les structures administratives en charge de l'aviation civile comportent des différences significatives selon les pays en ce qui concerne leurs statuts autant que leur organisation.

Dans les Etats européens, les fonctions de régulateur, d'opérateur de navigation aérienne et très souvent d'autorité de surveillance sont clairement dissociées, alors qu'aux États-Unis ces fonctions sont assurées par la même entité, même si la direction en charge du contrôle de la navigation aérienne dispose d'un régime spécifique.

La DGAC française est plus proche de la FAA américaine que des administrations européennes en charge de l'aviation civile.

Les États-Unis et la France sont actuellement les premières puissances d'aviation dans le monde.

Parmi les prestataires européens de navigation aérienne membres d'Eurocontrol, il y a 5 Etats, 7 sociétés (mais à 100 % capitaux publics à l'exception du Royaume-Uni où 51 % du capital est détenu par le privé), une organisation internationale, le restant étant constitué d'établissements publics ou d'entreprises publiques.

• Etats-Unis

La FAA (Federal Aviation Administration) est une administration dépendant du département des transports, créée en 1958.

La FAA est en charge de tout ce qui concerne le domaine de l'aviation civile, notamment la navigation aérienne, qui dans certains pays comme l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni, est confiée à des organismes autonomes. L'entité en charge de la navigation aérienne est cependant dotée d'une plus grande autonomie que les autres services. À noter cependant que la sûreté dépend aux États-Unis d'une administration spécifique, la Transportation Security Administration (TSA) - administration de la sûreté des transports -, compétente pour tous les modes de transport et dépendante du Department of Homeland Security ; le rôle de l'assistant administrateur de la FAA en charge de la sûreté et des matières dangereuses est, pour ce qui concerne la sûreté, limité à celle des personnels et des équipements de la FAA.

La FAA présente aussi l'originalité, par rapport à d'autres pays, de s'être dotée d'une structure consacrée au transport spatial commercial.

Des assistants administrateurs ou assimilés sont en charge des fonctions support et sont sous l'autorité de l'administrateur de la FAA et de son

adjoint. Les missions de ces administrateurs concernent :

- les droits civiques,
- les affaires juridiques,
- les relations de la FAA avec le gouvernement et l'industrie,
- la communication,
- la sûreté et le transport des matières dangereuses,
- les ressources humaines,
- l'aviation internationale,
- les services financiers.

D'autre part, des administrateurs associés sont en charge des grandes missions de l'aviation civile :

- opérations centrales et régionales,
- politique de l'aviation, planification et environnement,
- sécurité de l'aviation,
- information aéronautique,
- aéroports,
- transport spatial commercial.

L'organisation du trafic aérien (ATO), en charge de la navigation aérienne, est une entité à part dans l'organigramme de la FAA. Rattachée directement à l'administrateur de la FAA, elle dispose d'un conseil d'administration et est placée sous l'étroite surveillance du Congrès.

La FAA comprend également 9 directions régionales et un centre aéronautique dont dépendent un centre de formation et le centre logistique de la FAA.

• Royaume-Uni

Le département des transports (Department for Transport ou DfT) est en charge de certaines missions stratégiques relatives à l'aviation civile. Sous l'autorité du Secrétaire d'Etat aux transports, un groupe chargé du transport routier, aérien et maritime définit les orientations stratégiques et élabore, par exemple, les livres blancs fixant la politique en matière de transport pour les années à venir. Ses missions incluent notamment l'élaboration de la réglementation en matière de sûreté et d'environnement. Le DfT est aussi en charge de représenter le Royaume-Uni dans les instances internationales et de négocier les accords bilatéraux avec les autres États.

La Civil Aviation Authority (CAA) est une "public corporation", c'est à dire une entité assimilable à un établissement public, dirigée par un conseil d'administration de 12 personnes avec à sa tête un président.

Elle est l'autorité en charge de certaines fonctions stratégiques concernant l'aviation

civile : contribution à la définition de la politique stratégique du Royaume-Uni en matière d'aviation civile, suivi des évolutions législatives et réglementaires européennes, régulation économique des transporteurs, de la navigation aérienne et des aéroports, politique en matière d'espace aérien, réglementation en matière de sécurité, délivrance des licences de transporteurs aériens, protection des consommateurs. La CAA est aussi l'autorité de surveillance britannique chargée du contrôle de la sécurité (aéronefs, transporteurs, personnels, espace aérien).

L'essentiel de l'activité de la CAA est exercé par 4 groupes qui sont aussi des centres de coûts et doivent équilibrer leur budget :

- le groupe réglementation de la sécurité (safety regulation group ou SRG),
- le groupe réglementation économique,
- le groupe politique de l'espace aérien,
- le groupe protection des consommateurs (consumer protection group ou CPG).

Cette dernière mission est une des particularités de la CAA britannique, qui met un très fort accent sur la protection des usagers vis-à-vis des transporteurs aériens mais aussi des agences de voyages.

Les ressources de chacun des groupes de la CAA proviennent des redevances perçues sur les usagers en rémunération des différentes tâches effectuées par ces groupes (certification des aéronefs, délivrance des certificats de transporteur aérien, licences du personnel navigant, licences des agences de voyages...). La CAA ne reçoit aucune contribution du gouvernement britannique et a l'obligation de couvrir l'intégralité de ses coûts par la perception de ces redevances, complétée par des placements financiers.

L'opérateur de navigation aérienne : National air traffic services (NATS). Les fonctions d'opérateur de la navigation aérienne sont pour l'essentiel de la responsabilité de NATS (national air traffic services), partenariat public-privé (49 % public, 51 % privé). Le capital privé est détenu par un consortium rassemblant d'une part 7 compagnies aériennes, British airport authority (ou BAA), le principal exploitant des aéroports britanniques, et le personnel de NATS. L'État détient une "golden share".

NATS assure le contrôle en route à partir de 4 centres et les contrôles terminaux sur 15 aéroports britanniques.

NATS exerce son activité à travers deux filiales principales : NATS (en route) plc ou NERL, une filiale soumise à la réglementation économique

exercée par la CAA et NATS (Services) Ltd ou NSL, une filiale commerciale non soumise à la réglementation économique.

- **Allemagne**

L'aviation civile en Allemagne relève de plusieurs structures.

Le Ministère fédéral chargé des transports et des Infrastructures numériques (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur -BMVI-)

Un Secrétaire d'Etat aux transports, sous l'autorité du ministre fédéral chargé des transports et des Infrastructures numériques, encadre l'autorité fédérale de l'aviation civile.

L'autorité fédérale de l'aviation (Luftfahrt Bundesamt - LBA) est une autorité fédérale dépendant du Ministère des transports et des infrastructures numériques, financée entièrement par l'État fédéral allemand.

La LBA est en charge de certaines fonctions stratégiques (production de la réglementation technique, régulation économique notamment la délivrance des licences et autorisations aux opérateurs de transport aérien), mais est surtout l'organisme chargé du contrôle de la sécurité (certification, réglementation) et de l'inspection des transporteurs, du personnel navigant, des constructeurs, des ateliers d'entretien.

Elle comprend une direction centrale divisée en 4 départements :

- département administration,
- département opérations,
- département personnels aéronautiques,
- département certification et protection de l'environnement.

Il existe en outre 6 directions régionales.

L'opérateur de navigation aérienne : la DFS (Deutsche Flug Sicherung GmbH) société pour la sécurité aérienne allemande

L'opérateur de navigation aérienne allemand est clairement distinct du régulateur.

La DFS (Deutsche Flug Sicherung GmbH), société pour la sécurité aérienne allemande est une société de droit privé détenue entièrement par l'État fédéral, financée par les redevances de route perçues par Eurocontrol et les redevances pour services terminaux. Elle est en charge de la gestion de la navigation aérienne allemande, dans 6 centres de contrôle en route, 5 en Allemagne et celui d'Eurocontrol aux Pays-Bas. Elle assure aussi les contrôles terminaux de 17 aéroports allemands.

Les régions

Les 16 régions allemandes ont aussi des responsabilités en matière d'aviation civile, notamment en ce qui concerne les aérodromes. Ils sont responsables de la mise en œuvre des législations et réglementations concernant la protection contre le bruit et les mesures de sûreté sur les aérodromes ainsi que de leur certification.

• Italie

Le régulateur, l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), est une "entreprise publique non économique", soit l'équivalent d'un établissement public français, placée sous l'autorité du Ministère des transports et soumise au contrôle de la Cour des comptes. L'ENAC est en charge de missions comparables à celles de la DGAC française, et est en particulier l'autorité de surveillance italienne, mais elle n'exerce pas les fonctions de prestataire de navigation aérienne, qui sont assurées par l'ENAV (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo).

L'ENAC est en charge de l'élaboration de la réglementation technique, des relations avec les organisations internationales, de la régulation économique des transporteurs aériens et des aéroports, du contrôle de la sécurité du transport aérien (personnels navigants, personnels techniques, constructeurs, aéronefs, ateliers d'entretien...) et de la sûreté.

L'ENAC est financée par les redevances perçues sur les usagers (transporteurs, aéroports, personnels techniques...) et reçoit également des dotations de l'État italien.

Elle comprend une direction générale s'appuyant sur des directions support (relations institutionnelles, qualité, politique de sécurité et environnement) et 5 directions centrales :

- réglementation des aéroports,
- réglementation technique,
- régulation économique,
- réglementation de l'espace aérien,
- direction des opérations.

2 directions centrales support :

- ressources et systèmes,
- administration et finances,

et six directions rattachées directement au DG (audit, relations institutionnelles et communication, affaires légales, qualité, politique de sécurité, et environnement et sûreté).

L'opérateur de navigation aérienne : l'ENAV, chargé de la navigation aérienne, est une société par actions financée par les redevances des usagers. L'ENAV est une personne morale de droit public placée sous l'autorité du Ministère

des transports et des infrastructures et soumise au contrôle du Ministère de l'économie et des finances et de la Cour des comptes. L'ENAV gère le contrôle en route à partir de 4 centres de contrôle et les contrôles terminaux sur 39 aérodromes.

• Espagne

L'Espagne a connu en 2008 une modification importante des structures administratives en charge de l'aviation civile, avec la création de l'Agencia estatal de seguridad aérea (AESA).

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) est la direction du Ministerio de Fomento (Ministère du développement) en charge de la direction et la planification de la politique aéronautique civile.

Cette direction générale s'appuie sur une unité support, en charge des questions de personnel et de finances et sur deux sous-directions :

- la sous-direction systèmes de navigation aérienne et aéroports,
- la sous-direction générale du transport aérien.

La DGAC espagnole reste en charge de fonctions stratégiques telles que les relations internationales (représentation auprès des organisations internationales, négociation des droits de trafic) et la régulation économique (délivrance des autorisations de transporteurs aériens...).

L'autorité de surveillance : l'Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) assure les missions de contrôle de la sécurité du transport aérien. Elle a la responsabilité de la sécurité aéronautique, qu'il s'agisse des aéronefs, de la navigation aérienne, des aéroports ou du personnel technique.

Elle comprend quatre directions :

- la direction de la sécurité des aéronefs,
- la direction de la sécurité des aéroports et de la navigation aérienne,
- la direction de la sûreté de l'aviation civile et de la protection des usagers,
- la direction de l'évaluation de la sécurité et de l'audit technique interne.

Elle est dirigée par un président, qui est aussi le directeur général de l'aviation civile, assisté d'un conseil de direction dans lequel siègent des représentants de plusieurs ministères (le ministère du développement, mais aussi ceux de la défense, de l'économie, de l'environnement ou de l'agriculture), et des représentants syndicaux.

L'opérateur de navigation aérienne : ENAIRE a succédé à l'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) et joue non seulement le rôle d'opérateur de la navigation aérienne mais

aussi celui d'exploitant pour les plus grands aéroports espagnols.

En septembre 2011 le gouvernement espagnol a attribué les services de contrôle aérien de 13 plateformes aéroportuaires à des entreprises à statuts privés.

L'ENAI assure le contrôle en route (5 centres) et les contrôles terminaux sur les aéroports espagnols, et possède 51 % du capital d'AENA SA. AENA SA assure la gestion opérationnelle et commerciale de 46 aéroports espagnols et de deux hélicoptères.

I.1.2 Réglementation nationale

(actualisé en novembre 2016)

Plusieurs dispositions de textes législatifs et réglementaires ont modifié en 2015 et 2016 la réglementation encadrant le secteur du transport aérien.

Parmi les mesures législatives et réglementaires adoptées, on peut mentionner :

a) Développement durable et environnement

Lois et ordonnances :

L'article 41 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 a abaissé le plafond des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes de 48 millions d'euros en 2015 à 47 millions d'euros en 2016.

Décrets et arrêtés :

Le décret n° 2016-565 du 10 mai 2016 pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe, pour les 11 principaux aéroports français, la liste des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques dont l'intensité des émissions doit être réduite (de 10 % en 2020 et 20 % en 2025 par rapport à l'année 2010). Il fixe également la liste des sources d'émissions de gaz à effet de serre à prendre en compte et détermine la méthode d'élaboration des inventaires au regard desquels les évolutions seront mesurées.

L'arrêté du 8 septembre 2015 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes) interdit les décollages et les atterrissages des aéronefs les plus bruyants sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. Par ailleurs, il autorise les atterrissages et les décollages des avions turboréacteurs plus lourds qu'auparavant : ceux

dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à trente-cinq tonnes, contre vingt-deux tonnes auparavant.

L'arrêté du 21 octobre 2015 modifiant, pour ce qui concerne l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, l'arrêté du 18 février 2015 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aérodrome mentionné au IV de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts : fixation du tarif de TNSA applicable à Lyon-St Exupéry à 0 euro.

L'arrêté du 25 mai 2016 modifiant l'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) étend le champ d'application aux avions équipés d'une hélice à pas variable.

b) Gestion aéroportuaire

Afin de se conformer à une décision du Conseil d'Etat, le décret n° 2016-825 du 23 juin 2016 relatif aux redevances aéroportuaires a réformé la fonction d'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) en renforçant ses garanties d'indépendance, dans le cadre prévu par une directive européenne.

c) Dispositions relevant de la sûreté de l'aviation civile.

Les années 2015 et 2016 ont connu plusieurs évolutions réglementaires tant sur le plan européen que sur le plan du droit national.

Règlement de l'Union européenne :

La Commission européenne s'est livrée à un travail de codification de sa réglementation en matière de sûreté de l'aviation civile et a profité de ce vecteur pour introduire quelques rares dispositions nouvelles ou révisées à des fins de cohérence. En ce sens les règlements et décisions suivantes ont été adoptés :

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015** fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- et la **décision C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015** fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008.

Ces textes consolidés abrogent et remplacent la précédente réglementation européenne de base : règlement (UE) n°185/2010 pour les mesures publiques et décision C(2010)774 pour les

mesures sensibles, amendés chacun à de très nombreuses reprises. Au-delà de cette codification à droit constant, ces textes intègrent des modifications ponctuelles adoptées dans le cadre de l'initiative législative dite « summer package » : traitement réglementaire du cas des vols ACC3 ad hoc, introduction dans la réglementation des techniques suivantes : analyseur métallique de chaussures, logiciel de validation automatique, combinaison d'images de menaces.

Règlement d'exécution (UE) 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015 modifiant le règlement (UE) 2015/1998. Ce règlement permet d'intégrer le Monténégro et le Canada dans les pays dont les mesures de sûreté sont équivalentes aux mesures de sûreté appliquées au sein de l'Union européenne.

Règlement d'exécution (UE) n°2016/472 de la Commission du 31 mars 2016 portant modification du règlement (UE) n°72/2010 en ce qui concerne la définition de l'expression « inspecteur de la Commission ». Ce règlement permet d'intégrer certains personnels européens en fonction à la Conférence européenne de l'aviation civile et provenant des Etats membres de l'EFTA (European Free Trade Association) dans les inspections réalisées par la Commission européenne.

Rectificatif du 23 juin 2016 au règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Droit interne :

L'article 103 de la loi n°2016-731 du 3 juin 2016 renforçant la lutte contre le crime organisé, le terrorisme et leur financement, et améliorant l'efficacité et les garanties de la procédure pénale a porté de 3 à 6 mois la durée de la période pendant laquelle des mesures de sûreté supplémentaires peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien au départ d'Etats tiers (article L. 6341-4 du code des transports).

Le décret n° 2016-528 du 27 avril 2016 relatif à l'évaluation du comportement des personnes au sein d'un aérodrome permet la mise en place de cette technique tout au long du circuit passager et sur l'ensemble du côté piste. Les aéroports concernés, les modalités de mise en œuvre et les formations seront précisés par arrêtés.

Le décret n° 2016-515 du 26 avril 2016 relatif aux conditions d'exercice des activités privées de sécurité et au Conseil national des activités privées de sécurité, pris en application de l'article 40 de la loi n° 2015-994 du 17 août 2015 crée un titre relatif à la formation aux activités privées de sécurité, renforce les contrôles sur les organismes de formation à ces activités, dont ceux intervenant pour la sûreté aéroportuaire, au travers de leur certification.

L'arrêté du 26 janvier 2016 portant renouvellement de l'agrément d'un certificat de qualification professionnelle relatif aux activités de sûreté aéroportuaire prolonge l'agrément prévu à l'article 1^{er} de l'arrêté du 4 février 2013 jusqu' au 31 décembre 2016, date à laquelle un nouveau « CQP ASA » élaboré par la branche professionnelle devrait voir le jour.

L'arrêté du 24 juin 2016 portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté vise principalement à relever le niveau de l'examen de certification permettant de s'assurer des compétences des agents de sûreté aéroportuaire, en tirant profit d'une expérience de 3 ans de certification.

L'arrêté du 1 juillet 2016 relatif à la certification des organismes de formation aux activités privées de sécurité et aux activités de recherche privées, pris en application du décret n° 2016-515 du 26 avril 2016, précise les modalités de certification de ces organismes. Un autre arrêté précisera les exigences de formation continue. Ces textes relèvent principalement de la compétence de la DLPAJ du ministère de l'intérieur, le volet sûreté aéroportuaire étant coordonné avec la DGAC qui est cosignataire des mesures d'application le concernant.

Les arrêtés suivants ont été pris suite aux attentats de 2015 dans le cadre de l'instauration de l'état d'urgence en France. Ils imposent la vérification de concordances documentaire à l'embarquement pour tous les vols, l'inspection filtrage des liquides aérosols et gels pour les personnes autres que les passagers, et la sortie des appareils électroniques de grandes tailles pour les personnes autres que les passagers :

- **Arrêté du 20 novembre 2015** portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.
- **Arrêté du 26 février 2016** portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.

d) Circulation aérienne

International :

Plusieurs amendements aux règles techniques internationales ont été adoptés le 22 février 2016 par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) :

L'amendement 45 à l'Annexe 2, règles de l'air, entrera en vigueur le 10 novembre 2016. Il prévoit un renforcement des dispositions d'information des contrôleurs de la navigation aérienne en cas d'écart entre la vitesse de l'aéronef et celle indiquée au plan de vol.

L'amendement 77 à l'Annexe 3, météorologie aéronautique, entrera en vigueur au niveau international pour partie le 10 novembre 2016, et pour partie le 5 novembre 2020. Les principales dispositions entrant en vigueur en 2016 concernent l'échange numérique de certains produits météorologiques aéronautiques, et l'introduction dans les dossiers de vols des équipages de nouveaux paramètres météorologiques.

L'amendement 59 à l'Annexe 4 cartes aéronautiques, entrera en vigueur au niveau international le 10 novembre 2016. Il introduit sur les cartes aéronautiques des renseignements utiles aux équipages de conduite, et contribuant à améliorer leur conscience des dangers potentiels.

L'amendement 90 à l'Annexe 10 Volume I, télécommunications aéronautiques – aides radio à la navigation, entrera en vigueur au niveau international le 10 novembre 2016. Il traite de l'évolution du système mondial de navigation par satellite (GNSS) et de sa vulnérabilité au brouillage, des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS), ainsi que d'une stratégie pour la rationalisation et l'évolution de l'infrastructure de navigation classique.

L'amendement 90 à l'Annexe 10 Volume II, télécommunications aéronautiques procédures de communication, entrera en vigueur au niveau international le 10 novembre 2016. Cet amendement contient un certain nombre d'améliorations du réseau fixe de télécommunications aéronautiques.

L'amendement 90 à l'Annexe 10 Volume III, télécommunications aéronautiques, entrera en vigueur au niveau international le 10 novembre 2016. Cet amendement introduit un nouveau système de transmission de données numérique à haute capacité AEROMACS au niveau aéroportuaire destiné à soulager les fréquences

aéroportuaires et à améliorer les services de communication.

L'amendement 50 à l'Annexe 11, entrera en vigueur en partie le 10 novembre 2016 et en partie le 5 novembre 2020. Les principales dispositions entrant en vigueur en 2016 concernent la communication et la surveillance des trajectoires des vols fondées sur des spécifications de performance, et des exigences relatives au service de conception des procédures.

L'amendement 39 à l'Annexe 15, information aéronautique, entrera en vigueur au niveau international le 10 novembre 2016. Il demande aux Etats de renforcer leurs publications d'information aéronautique à l'égard des exploitants d'aéronefs, notamment par rapport aux aires de sécurité d'extrémités de pistes, qui visent à préserver la sécurité des aéronefs qui poursuivraient leur atterrissage au-delà de la longueur piste disponible.

Union Européenne :

A été adopté, le 26 février 2015, le règlement d'exécution (UE) 2015/310 de la Commission modifiant le règlement (CE) no 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données entre le sol et le bord, et abrogeant le règlement d'exécution (UE) no 441/2014. En effet, diverses difficultés techniques de type « coupures », attribuées notamment au caractère mono-fréquence du système, ont conduit la commission européenne à repousser l'échéance d'applicabilité du 5 février 2013 au 5 février 2018, afin qu'une infrastructure multifréquence puisse être déployée. Ce délai supplémentaire, tout à fait pertinent, est positif pour la sécurité du pavillon français, compte tenu des dysfonctionnements observés.

Règlement d'exécution (UE) 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016 modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 en ce qui concerne l'actualisation et l'achèvement des règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA — Partie C) et abrogeant le règlement (CE) no 730/2006 : ce règlement reprend dans le droit européen un certain nombre de dispositions de l'OACI relatives aux procédures opérationnelles pour la navigation aérienne. Il contribue à harmoniser l'application de ces procédures en Europe et est de nature à augmenter encore la sécurité.

Textes réglementaires nationaux :

- **Arrêté du 23 mars 2015** portant organisation de l'information aéronautique, qui définit les rôles et tâches de différents acteurs de la chaîne d'information aéronautique.
- **Arrêté du 23 mars 2015** relatif à l'information aéronautique, qui transpose en droit national un certain nombre de dispositions internationales de l'OACI en matière d'information aéronautique.
- **Arrêté du 23 novembre 2015** modifiant l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale. Cet arrêté introduit dans la réglementation française une nouvelle classification des aéronefs en matière de turbulences de sillage afin d'optimiser la gestion du trafic aérien.
- **Arrêté du 17 décembre 2015** relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, qui réglemente l'utilisation de l'espace aérien par les drones.
- **Arrêté du 14 avril 2016** modifiant l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale, qui traite des décollages et atterrissages sur pistes parallèles.
- **Arrêté du 7 juillet 2016** désignant les prestataires de services d'information de vol d'aérodrome, qui définit les volumes géographiques de responsabilité des prestataires de services d'information de vol d'aérodrome.

Conséquences sur le pavillon français : Les divers textes ci-dessus de nature technique renforcent la sécurité et l'efficacité des services de navigation aérienne. Ils sont donc positifs pour le pavillon français, et pour les usagers du transport aérien.

I.1.3 Réglementation européenne

(actualisé en novembre 2016)

La Commission européenne a adopté en décembre 2015 le « paquet aviation » pour l'amélioration de la compétitivité du secteur aérien dans l'Union européenne.

a) La révision du Règlement AESA

La Commission européenne a lancé deux consultations publiques en 2014 sur la révision du règlement n° 216/2008 et sur les drones.

La révision du règlement n°216/2008 vise à moderniser la politique de sécurité afin de prendre en compte les évolutions de l'industrie induites par le marché unique (apparition de nouveaux « business models » et des compagnies transnationales). Au niveau européen, l'objectif affiché est d'« ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés d'une manière sûre et durable » et d'intégrer ces derniers dans le règlement AESA.

Le texte a été examiné au sein du Conseil et du Parlement.

Au Parlement, le texte devrait être voté après examen des amendements en Commission Transport les 10 et 11 novembre, avant d'être voté en plénière en décembre ou janvier 2017. Au Conseil, une orientation générale doit être adoptée en Conseil Transport le 1^{er} décembre 2016. Après un trilogue réunissant la Commission, le Conseil et le Parlement, le texte devrait être publié fin 2017.

A la suite de sa consultation et sa communication sur les drones en 2014, la Commission européenne a prévu d'intégrer ces derniers dans le règlement AESA, dont la révision est actuellement à l'étude. La Commission propose d'étendre la compétence de l'Agence aux drones de moins de 150kg. En outre, l'AESA a publié un Règlement prototypes en août 2016.

b) Concurrence équitable avec les pays tiers

Le second règlement attendu dans le cadre du paquet aviation est une refonte du règlement 868/2004 relatif à la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens intracommunautaires, reportée à de multiples reprises.

La proposition de la Commission européenne devrait finalement paraître au printemps 2017.

c) Aéroports

Le paquet aéroports lancé en décembre 2011 comportait trois textes sur les créneaux horaires, les nuisances sonores et les services d'assistance en escale dont un seul, celui sur les nuisances sonores, a été définitivement adopté et publié en 2014.

Allocations des créneaux horaires :

La proposition de règlement fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des

créneaux horaires dans les aéroports (refonte du règlement 95/93), qui a fait l'objet d'une orientation générale au Conseil transports du 29 octobre 2012, a été approuvée au Parlement européen. La procédure de conciliation en première lecture n'a pas encore démarré. L'examen de ce texte est bloqué du fait du désaccord sur Gibraltar entre le Royaume Uni et l'Espagne.

Nuisances sonores :

Le règlement 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014, relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, a été adopté dans le cadre d'une approche équilibrée abrogeant la directive 2002/30/CE.

Services en escale :

Le règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, et abrogeant la directive 96/67/CE, proposait une ouverture supplémentaire du marché de l'assistance en escale, rendait plus strictes les procédures applicables aux prestataires d'assistance en escale dans les aéroports et augmentait la responsabilité des aéroports dans la coordination de l'activité au sol. Il a fait l'objet d'une orientation générale au Conseil transports du 22 mars 2012.

En mars 2013, des amendements visant à faire passer le nombre minimum de prestataires de 2 à 3 sur les aéroports de plus de 15 millions de passagers pendant une phase de transition de 9 ans ont été adoptés. Bien qu'adoptés par le Parlement européen le 16 avril 2013, les trilogues n'auront pas lieu car le texte a été retiré par la Commission en décembre 2014 dans le cadre de l'initiative « simplifions ».

d) Droits des passagers aériens

La Commission européenne a engagé une révision en 2013 du règlement 261/2004, après les nombreuses difficultés d'interprétation de ce texte en cas de crise majeure (cendres volcaniques et intempéries par exemple) et aux nombreux arrêts de la Cour de Justice de l'Union Européenne, ainsi que du règlement 2027/1997 sur les bagages.

Un rapport sur l'état d'avancement des travaux a été présenté au conseil Transports le 11 juin 2015 par la présidence lettone mais aucune orientation générale n'a été votée. Si un consensus est quasi atteint sur le volet « bagage », le volet sur « les indemnités liées aux annulations et retards » laisse apparaître des divergences sur des points

essentiels. De plus, la finalisation de l'examen de ce texte est bloquée du fait du désaccord sur Gibraltar entre le Royaume Uni et l'Espagne. En Juin 2016, le Commission européenne a publié de nouvelles lignes directrices d'interprétation qui vise à expliquer plus clairement un certain nombre de dispositions contenues dans le règlement.

e) Ciel unique européen

La Commission européenne a engagé une révision des règlements Ciel unique et du règlement « AESA » en juin 2013. Le texte a été adopté en première lecture au Parlement européen en mars 2014. Au Conseil Transports du 14 décembre 2014, une orientation générale a été adoptée. Les trilogues (Parlement, Conseil et Commission) n'ont pas commencé, car le Royaume-Uni s'y oppose au nom de son désaccord sur Gibraltar avec l'Espagne.

La Commission a chargé en décembre 2014 un consortium associant les principales compagnies aériennes, des aéroports et les principaux prestataires de service de navigation aérienne de la coordination et de la synchronisation du déploiement du programme SESAR. Un financement de 3Md€ de l'Union Européenne était prévu.

f) Sûreté aéroportuaire

La Commission européenne a adopté le 7 septembre 2016 un projet de règlement européen relatif au système de certification européen des équipements de sûreté aéroportuaire. Son examen au Conseil devrait commencer en fin d'année 2016.

g) Accords internationaux relatifs aux services de transport aérien internationaux

Le cadre juridique encadrant la fourniture des services de transport aérien internationaux est habituellement l'accord international entre deux Etats souverains ; à ce titre, la France a passé plus d'une centaine d'accords avec des pays « tiers », c'est-à-dire ne faisant pas partie de l'Union européenne.

Depuis l'émergence dans les années 2000 d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation, la Commission européenne négocie au nom des Etats membres de l'Union européenne deux types d'accords dans le domaine des services aériens.

D'une part, des accords dits « horizontaux » qui viennent seulement modifier certaines des dispositions des accords bilatéraux des Etats membres contrairement au droit de l'Union européenne à la suite aux arrêts de novembre 2002 de la Cour de Justice des

Communautés européennes, connus sous le vocable « d'arrêts de ciel ouvert ».

D'autre part, la Commission négocie, dans des conditions déterminées par le Conseil de l'Union européenne, des accords « globaux » qui se substituent aux traditionnels accords bilatéraux des Etats membres. Concernant les accords globaux, parmi les demandes initiales présentées dans le cadre du paquet aviation, la Commission européenne a obtenu du Conseil en juin 2016 les mandats de négociations avec le Qatar, les Emirats arabes unis, la Turquie, et les pays de l'ASEAN. Hormis éventuellement le cas de l'Arménie, l'examen des autres mandats (reste des pays du Golfe persique, Mexique, Chine) ne surviendra pas avant que les négociations aient progressées significativement sur les mandats déjà accordés.

Liste des accords globaux

	Paraphés	Signés
Brésil	18-mars-11	
Canada	30-nov-08	17-déc-09
EACE *		juin-06
Géorgie	05-mars-10	02-déc-10
Israël	30-juillet-2012	10-juin-2013
Jordanie	17-mars-10	15-déc-10
Maroc	14-déc-05	12-déc-06
Moldavie	26-oct-11	26-juin-2012
Ukraine	28-nov-13	
USA – « Phase 1 »	02-mars-07	30-avr-07
USA – « Phase 2 »	25-mars-10	24-juin-10
Extension USA (Islande et Norvège)	-	21-juin-11

*Espace Aérien Commun Européen entre les 28 Etats membres de l'Union et l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, l'Islande, le Kosovo, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège et la Serbie.
(Source : DGAC)

Géorgie	22-sept-04	03-mai-06
Inde	08-avr-08	29-sept-08
Indonésie	17-août-09	29-juin-11
Israël	31-juil-08	09-déc-08
Jordanie	27-mars-07	25-févr-08
Kazakhstan	11-déc-07	
Kirghizstan	27-oct-05	01-juin-07
Liban	09-nov-04	07-juil-06
Macao	29-juin-11	23-nov-13
Macédoine	31-mars-05	09-juin-06
Malaisie	06-déc-05	22-mars-07
Maldives	25-déc-05	21-sept-06
Maroc	23-mai-05	12-déc-06
Mexique	23-mai-08	15-déc-10
Moldavie	26-mai-05	11-avr-06
Mongolie	19-févr-09	03-avr-09
Monténégro	08-juin-05	05-mai-06
Népal	30-nov-07	23-janv-09
Nouvelle-Zélande	14-mars-05	21-juin-06
Pakistan	24-oct-07	24-févr-09
Panama	07-févr-07	01-oct-07
Paraguay	05-janv-06	22-févr-07
Pérou	02-sept-09	
Philippines	10-févr-16	
Serbie	08-juin-05	05-mai-06
Singapour	11-mai-06	09-juin-06
Sri Lanka	27-oct-11	27-sept-12
Turquie	25-mars-10	
UEMOA ^(*)	07-mai-08	30-nov-09
Ukraine	03-juin-05	01-déc-05
Uruguay	14-nov-05	03-nov-06
Viet-Nam	18-févr-09	04-oct-10

^(*) Union économique et monétaire ouest-africaine
(Source : DGAC)

Liste des accords horizontaux

	Paraphés	Signés
Albanie	01-avr-05	05-mai-06
Arabie Saoudite	29-juin-10	
Arménie	07-sept-07	09-déc-08
Australie	07-avr-05	29-avr-08
Azerbaïdjan	14-nov-04	07-juil-09
Bangladesh	27-févr-15	
Bosnie-et-Herzégovine	31-mars-05	05-mai-06
Brésil	24-mai-10	14-juil-10
Cap Vert	18-juin-10	23-mars-11
Chili	09-sept-04	06-oct-05
Corée du Sud	12-nov-08	
Croatie	14-janv-05	05-mai-06
Emirats arabes unis	24-janv-07	30-nov-07

I.2 Environnement économique

I.2.1 Environnement économique international

(actualisé en décembre 2016)

En 2015, l'évolution du PIB mondial s'établit à +3,2 % après +3,5 % en 2014 (source FMI). Elle devrait s'infléchir à +3,1 % en 2016 puis repartir à +3,4 % en 2017 (prévisions FMI d'octobre 2016).

La croissance du PIB mondial s'établit en 2015 à 3,2 %. Elle a cependant subi un ralentissement considérable au dernier trimestre dû, dans une large mesure, à une baisse de l'activité dans les pays avancés, en particulier aux États-Unis, mais aussi au Japon et dans d'autres pays asiatiques avancés. En ce qui concerne les pays émergents, la situation est assez diverse, avec une croissance élevée en Chine et dans la plupart des pays émergents d'Asie, mais une situation macro-économique difficile au Brésil, en Russie et dans plusieurs autres pays exportateurs de produits de base.

L'infléchissement prévu pour 2016 s'explique par une combinaison de facteurs : faiblesse de l'activité dans les pays exportateurs de pétrole ; ralentissement en Chine où la croissance continue de se détourner de l'industrie manufacturière et de l'investissement et perspectives encore médiocres pour les pays exportateurs de produits de base hors pétrole après de nouvelles baisses des prix. En ce qui concerne les pays émergents importateurs de pétrole, leurs termes de l'échange s'améliorent mais sont compensés par les conditions de financement plus restrictives et la faiblesse de la demande extérieure auxquels certains d'entre eux font face. Enfin, du côté des pays avancés, une croissance modeste est permise par la baisse des prix de l'énergie et les politiques monétaires accommodantes, en dépit du durcissement progressif attendu de la part de la Réserve fédérale aux États-Unis.

L'accélération prévue de la croissance mondiale à 3,4 % en 2017 repose largement sur une accélération de la croissance dans les pays émergents et les pays en développement, où l'atténuation des pressions à la baisse sur l'activité dans des pays qui se trouvaient en récession en 2016, tels que le Brésil, le Nigéria et la Russie, devrait plus que compenser le ralentissement continu de la croissance en Chine. Dans les pays avancés, la croissance devrait remonter modestement à 1,8 % du fait principalement d'un affermissement de la reprise

aux États-Unis et au Canada, ainsi que d'un rebond au Japon, grâce aux mesures de relance budgétaire prises fin 2016. Par contre, la croissance devrait être plus faible dans la zone euro et au Royaume-Uni, en raison des répercussions macro-économiques de la montée de l'incertitude qui fait suite au referendum britannique.

a) L'économie mondiale

En 2015 :

Aux États-Unis, la croissance est tombée à 1,4 % au quatrième trimestre de 2015, du fait de la faiblesse des exportations, de celle de la demande intérieure et de l'investissement non résidentiel, notamment en dehors du secteur de l'énergie. En dépit des signes d'un ralentissement de la croissance, les indicateurs du marché du travail ont continué de s'améliorer. En particulier, la croissance de l'emploi a été très vigoureuse, le taux d'activité a rebondi, et le taux de chômage a continué de baisser, pour s'établir à 4,5 % en mars. Sur l'année 2015 complète, la croissance des États-Unis se porte à 2,6 % après 2,4 % en 2014.

Au Japon, la croissance a été largement inférieure aux prévisions au quatrième trimestre, du fait en particulier d'une forte baisse de la consommation privée. Elle s'établit à 0,5 % sur l'année.

Dans les autres pays avancés d'Asie étroitement liés à la Chine, tels que la région administrative spéciale de Hong Kong et la province chinoise de Taiwan, l'activité économique a diminué nettement au premier semestre de 2015, à cause en partie d'une forte baisse des exportations. L'activité a progressé moins que prévu au deuxième semestre de l'année : la demande intérieure est restée languissante et la reprise des exportations a été relativement modeste.

En Chine, par contre, la croissance a été légèrement plus élevée que prévu à 6,9 %, grâce à la résilience de la demande intérieure, en particulier de la consommation. La croissance robuste dans le secteur des services a compensé la faiblesse de l'activité manufacturière.

En Amérique latine, le ralentissement au Brésil a été plus grave que prévu (-3,8 % sur l'année 2015), tandis que l'activité dans le reste de la région a été plus ou moins conforme aux prévisions.

La récession était attendue en Russie (-3,7 %) et la situation s'est détériorée dans la plupart des autres pays de la Communauté des États

indépendants (CEI), en raison des répercussions de la situation en Russie, ainsi que de l'impact négatif de la baisse des prix du pétrole sur les pays qui en exportent.

Enfin, en Afrique subsaharienne et au Moyen-Orient, où les séries de données trimestrielles sur le PIB ne sont pas toujours disponibles, il ressort des indicateurs macro-économiques que l'activité été inférieure aux prévisions, en raison de la baisse des prix du pétrole, du recul des prix des autres produits de base ainsi que des conflits géopolitiques et intérieurs dans un petit nombre de pays.

En 2016 et après :

la croissance mondiale devrait tomber à 3,1 % en 2016 avant de rebondir à 3,4 % en 2017. La prévision pour 2016 s'explique par une activité plus faible que prévu aux États-Unis au premier semestre de l'année, ainsi que par la matérialisation d'un risque important consécutivement au vote du Brexit.

Dans les pays émergents et les pays en développement, la croissance devrait s'affermir légèrement en 2016, à 4,2 %, après cinq années consécutives de ralentissement, et ainsi représenter plus de trois quarts de la croissance mondiale prévue cette année. Cependant, leurs perspectives sont inégales et généralement plus sombres que par le passé. Si les conditions de financement extérieur se sont assouplies du fait des anticipations d'une baisse des taux d'intérêt dans les pays avancés, d'autres facteurs influent sur l'activité. Il s'agit d'un ralentissement de l'économie chinoise, dont les répercussions sont amplifiées par son recours moindre à des investissements à forte intensité d'importations et de ressources ; de la poursuite de l'ajustement des pays exportateurs de produits de base à la baisse de leurs recettes ; des retombées de la persistance d'une demande faible dans les pays avancés, ainsi que de conflits internes, de discordes politiques et de tensions géopolitiques dans plusieurs pays.

La reprise devrait s'accélérer en 2017 : les perspectives s'améliorent pour les pays émergents et les pays en développement, et l'économie américaine devrait reprendre de la vigueur grâce au relâchement du frein exercé par les stocks et à une reprise de l'investissement.

b) La croissance de la zone euro

En 2015 :

En 2015, la zone euro a enregistré une croissance de 2,0 %, après 1,1 % en 2014 : l'affermissement de la demande intérieure a

compensé l'affaiblissement de l'impulsion extérieure. Au niveau des pays, la croissance a été plus faible que prévu en Italie (0,8 %) mais plus vigoureuse en Espagne (3,2 % après 1,4 % en 2014).

En 2016 et après :

En 2016 et 2017, la reprise dans la zone euro devrait être légèrement plus faible qu'en 2015. Le bas niveau des prix du pétrole, une expansion budgétaire modeste en 2016 et une politique monétaire accommodante soutiendront la croissance, alors que la baisse de la confiance des investisseurs due à l'incertitude qui fait suite au vote du Brexit pèsera sur l'activité. La croissance pour la zone dans son ensemble devrait ralentir légèrement à 1,7 % en 2016 et à 1,5 % en 2017 (prévisions FMI d'octobre 2016).

En Allemagne, la croissance devrait s'accélérer en 2016, à 1,7 %, avant de fléchir à 1,4 % en 2017. En France, elle devrait se stabiliser à 1,3 % en 2016 et en 2017. En Espagne, la croissance devrait rester plus ou moins stable en 2016 et ralentir de 3,1 % à 2,2 % en 2017. En Italie, elle devrait s'accélérer légèrement, de 0,8 % en 2016 à 0,9 % en 2017.

La croissance dans la zone euro est freinée à moyen terme en raison d'une évolution démographique défavorable, des séquelles de la crise (chômage et dette élevés, et, dans certains pays, bilans bancaires dégradés) et des obstacles structurels profondément ancrés qui entravent l'élévation de la productivité totale.

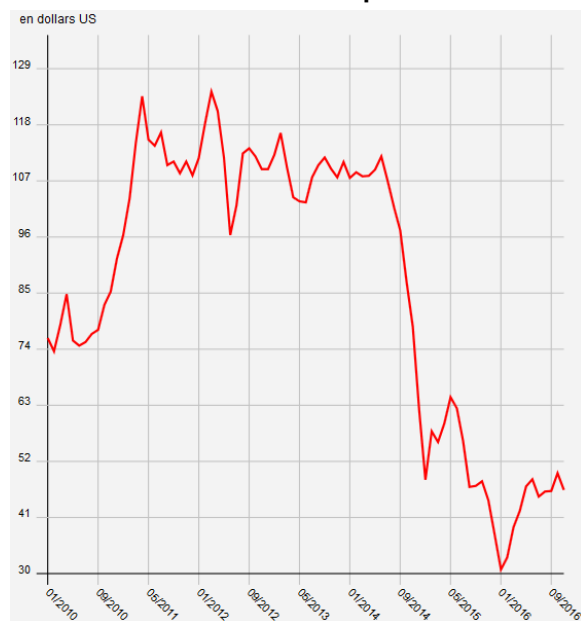
c) Le prix du pétrole

Le prix du baril de Brent exprimé en dollars US a diminué de 52 % entre mai 2015 et janvier 2016 du fait de la vigueur de l'offre des pays membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et de la Russie, des attentes d'une hausse de l'offre de la République islamique d'Iran et des craintes concernant la résilience de la demande mondiale et des perspectives de croissance à moyen terme, ainsi que de l'aversion pour le risque sur les marchés financiers, qui a encouragé les investisseurs à se détourner des produits de base et des actions.

L'excédent de l'offre de pétrole a porté les niveaux de stocks dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques à un niveau record en dépit de la demande vigoureuse de pétrole que la forte baisse des prix a entraînée en 2015. Les prix du pétrole se sont redressés à partir de février 2016.

Ainsi, après avoir atteint leur plus bas niveau depuis 10 ans en janvier 2016, les prix du pétrole ont augmenté de 51 % entre janvier et novembre 2016, pour atteindre 46,4 dollars US le baril de Brent, principalement à cause d'interruptions de la production qui ont équilibré le marché pétrolier.

Cours du pétrole brut « Brent » (Londres) Prix en dollars US par baril



(Source : Insee)

I.2.2 Economie française

(actualisé en décembre 2016)

La conjoncture économique française s'est améliorée au cours des deux premiers semestres 2015 pour finir sur une augmentation moyenne annuelle du PIB français de 1,3 %. Cette amélioration se poursuit au même rythme sur le premier semestre 2016.

La situation économique de la France s'est améliorée durant l'année 2015 : en considérant le PIB de chaque trimestre par rapport à celui qui le précède (variation T/T-1) et à euros constants, on constate une nette progression au premier trimestre 2015 (+0,7 % par rapport au dernier trimestre 2014), une stabilisation au deuxième (0,0 %) puis deux augmentations successives au troisième et au dernier trimestre (+0,3 % et +0,4 %). Sur l'année, l'augmentation du PIB national s'élève à 1,3 %, tandis qu'elle s'établit à 2,0 % sur l'ensemble de la zone euro et à 3,2 % au niveau mondial.

Cette croissance de 1,3 % est la plus forte qu'ait connue la France depuis 2011. Elle est soutenue par l'augmentation du pouvoir d'achat qui, corrélée à une inflation très faible, se traduit par

une nette augmentation de la consommation des ménages (+1,5 % après +0,7 % en 2014). Les dépenses de consommation des administrations publiques s'avèrent dynamiques (+1,4 %) tandis que le recul de l'investissement public s'atténue (-3,8 % après -5,7 % en 2014). Après deux années consécutives de baisse, l'emploi salarié du secteur non marchand se stabilise et l'emploi total continue d'augmenter. La contribution des échanges extérieurs à l'évolution du PIB s'améliore mais demeure négative (-0,3 point après -0,5).

Au premier trimestre 2016, le PIB augmente de 0,6 % (variation T/T-1), porté principalement par les dépenses de consommation des ménages qui se redressent fortement (+1,0 % après 0,0 % au trimestre précédent) tandis que les exportations se stabilisent (0,0 % après +0,8 %) et que les importations ralentissent (+0,6 % après +2,5 %). La croissance se stabilise au deuxième trimestre (0,0 %) avec la stagnation de la consommation des ménages (0,0 %). On note également un net recul des importations (-2,0 % après +0,5 %), tandis que les exportations sont quasi stables (-0,1 % après -0,4 %). Le solde extérieur contribue ainsi positivement à l'évolution du PIB (+0,6 point après -0,2 point).

En octobre, l'INSEE prévoit une croissance nationale de 1,1 % sur l'ensemble de l'année 2016.

(Sources : FMI et INSEE)

I.3 Événements et faits marquants 2015 - 2016

I.3.1 Événements marquants de l'année 2015

(actualisé en novembre 2015)

Janvier 2015

Suite à l'attaque terroriste perpétrée contre la rédaction de l'hebdomadaire satirique « Charlie Hebdo » le 7 janvier puis contre un supermarché casher le 9, le Premier Ministre confirme la mise en place du PNR (Passenger Name Record) en 2015. Les dirigeants européens décident dans le même temps d'accélérer la création d'un fichier européen des données des passagers aériens.

Istanbul-Atatürk, grâce à une croissance de son trafic passagers de 11 % en 2014, devient le quatrième aéroport européen avec 57 millions de passagers (derrière Londres-Heathrow, Paris-CDG et Francfort).

Le Conseil des ministres espagnol autorise l'introduction en Bourse de 28 % du gestionnaire d'aéroports AENA et annonce le gel des taxes aéroportuaires pendant 10 ans, afin de favoriser la compétitivité des compagnies aériennes et des aéroports espagnols.

Airbus annonce 1456 commandes nettes en 2014, vendant plus d'appareils que Boeing, mais en livrant moins (629). Boeing en annonce 1 432 (meilleure performance commerciale de son histoire) et 723 livraisons.

AirAsia : 48 corps sont remontés du fuselage et les boîtes noires ont été retrouvées. Les opérations de sauvetage sont closes sur décision des autorités indonésiennes.

Février 2015

Air France-KLM annonce une perte d'exploitation de 129 millions d'euros en 2014, contre un bénéfice de 130 millions en 2013. L'impact de la grève des pilotes d'Air France en septembre, estimé à 425 millions d'euros, a pesé sur ces résultats.

Le résultat d'exploitation de Transavia se dégrade en 2014 avec une perte de 36 M€ contre 23 M€ en 2013. Cette situation est due à son développement accéléré sur le marché français avec la multiplication des ouvertures de lignes. La compagnie commande, pour faire face à son futur développement, 20 B737-800.

Introduction en bourse de 44,55 % du capital d'AENA, premier gestionnaire aéroportuaire mondial en nombre de passagers transportés, devant l'Allemand Fraport et le Français ADP. Madrid envisage de céder jusqu'à 49 % mais pas au-delà.

Le 12 février, l'Assemblée Nationale adopte en première lecture l'article 49 de la loi Macron, prévoyant le transfert au secteur privé de la

majorité du capital des sociétés gestionnaires des aéroports de Nice et de Lyon.

Le groupe familial vendéen Dubreuil, propriétaire de la compagnie Air Caraïbes, annonce, le 20 février, un projet de rachat de la compagnie Corsair à TUI France.

L'IATA publie une étude selon laquelle la saturation des aéroports pourrait faire perdre 52 milliards d'euros de PIB à l'Europe en 2035.

Qatar Airways prend 10 % d'IAG.

La France et l'Allemagne saisissent la Commission européenne pour qu'elle négocie avec les Emirats Arabes Unis et le Qatar des « conditions de concurrence équitables ».

L'Égypte devient le premier acheteur étranger du Rafale avec 24 avions commandés.

L'Italie et la France annoncent le lancement des travaux de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin.

Mars 2015

Le 5 mars, le groupe Dubreuil renonce à son projet de rachat de Corsair à TUI France.

Le 9 mars, collision entre deux hélicoptères en Argentine entraînant la mort de dix personnes dont huit français.

L'UE annonce vouloir reprendre les négociations avec les pays du Golfe sur la concurrence déloyale des compagnies aériennes de cette région. American Airlines, United et Delta accusent leurs rivales Emirates, Qatar Airways et Etihad d'avoir perçu 42 milliards de dollars de subventions en dix ans.

Selon le classement annuel du cabinet londonien Skytrax paru en mars 2015, l'aéroport Paris-CDG est celui qui a le plus progressé en termes de qualité de services en 2014. Il entre ainsi, pour la première fois, dans le Top 50 mondial avec, en particulier, la 5ème place des meilleurs aéroports du monde pour le shopping et la 10ème pour les services.

Le 18 mars, attentat au musée du Bardo à Tunis : 19 morts dont 17 touristes.

Le 24 mars, à la suite d'un acte volontaire du copilote, crash de l'Airbus A320-211 de la Germanwings (compagnie à bas coûts filiale de Lufthansa) assurant le vol régulier de Barcelone à Düsseldorf. Les 144 passagers et les 6 membres d'équipage de l'Airbus A320-211 sont tués sur le coup.

Le 27 mars, le lanceur russe Soyouz met en orbite les satellites 7 et 8 de la constellation Galileo qui doit permettre à l'Union européenne de disposer de son propre système de navigation par satellite.

Avril 2015

Depuis début avril 2015, les compagnies aériennes redevables de la taxe de l'aviation civile bénéficient d'une réduction de 50 % pour leurs passagers en correspondance.

La Commission européenne approuve les trois régimes d'aides au secteur aérien français, qui permettent à la France d'octroyer sous conditions des aides financières à l'investissement et à l'exploitation en faveur des aéroports et au démarrage de nouvelles liaisons aériennes.

Le BEA attribue au givrage des capteurs de pression la cause du décrochage de l'avion de Swiftair accidenté en juillet 2014.

Le groupe de messagerie et de logistique américain FedEx rachète son homologue néerlandais TNT Express pour 4,4 milliards d'euros.

Deux jours de grève des contrôleurs aériens français les 8 et 9 avril entraînent l'annulation de 3600 vols.

Accord, entre la France et la Suisse, sur le statut juridique de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse, ouvrant la voie d'une solution du contentieux fiscal entre les deux pays.

L'Airbus A330 franchit le cap des 1500 commandes.

Officialisation de la vente de 49,9 % de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au consortium chinois Symbiose pour 308 millions d'euros.

L'Inde commande 36 avions Rafale à la France.

Mai 2015

Le 4 mai, colloque « D'une concurrence réglementée à une concurrence loyale » organisé par la DGAC et le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile (CSAC) au siège de la DGAC avec, notamment, Mme V. Bulc, commissaire européenne aux transports. Alain Vidalies, secrétaire d'Etat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, précise avoir, avec son homologue allemand Alexander Dobrindt, proposé à la Commission européenne de négocier avec les pays du Golfe, au niveau européen, un accord global en ouvrant la voie d'un accès libre au marché des liaisons avec l'Europe, en échange du respect des règles de concurrence loyale.

La compagnie italienne Alitalia (détenue à 49 % par Etihad) annonce la fin de sa coentreprise avec Air France-KLM en 2017.

L'assemblée des actionnaires du groupe Air France-KLM reconduit le mandat de son PDG Alexandre de Juniac pour quatre ans. L'Etat français se renforce au capital du groupe afin de conserver ses droits de vote double.

Ryanair établit son trafic passagers record avec 90 millions de passagers sur l'année fiscale 2015 (l'année fiscale se terminant le 31

mars pour Ryanair) et annonce un bond de 66 % de son bénéfice annuel après impôts.

Juin 2015

La première réunion plénière du Conseil pour les drones civils se tient le 4 juin 2015 sous la présidence de Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile.

Le classement Skytrax 2015 des meilleures compagnies aériennes au monde (18 millions de questionnaires récoltés sur tous les continents, avec 41 indicateurs mesurés par les clients des compagnies) consacre les sociétés basées dans le Golfe persique ou en Extrême-Orient (elles sont 9 aux 9 premières places). Lufthansa est la 1ère compagnie européenne (12ème place), Air France prend la 14ème place (en gagnant dix places) et British Airways la 20ème place (17ème l'an dernier).

En marge de la Conférence mondiale pour le climat, qui se tiendra à Paris en décembre, Anne Hidalgo (maire de Paris) et Michael R. Bloomberg (ancien maire de New York et envoyé spécial des Nations Unies pour les villes et la lutte contre le changement climatique) ouvrent un deuxième « front » en annonçant la tenue d'un Sommet des élus locaux pour le climat, au même moment et au même endroit.

Le 26 Juin, 38 morts causés par un attentat sur la plage d'un hôtel d'El Kantaoui, en Tunisie.

Juillet 2015

Les États-Unis annoncent, le 1^{er} juillet, la reprise des relations diplomatiques avec Cuba.

Après une période de hausse constante des prix des billets d'avion sur les lignes intérieures aux États-Unis, le ministère de la Justice américain soupçonne plusieurs compagnies américaines d'entente tarifaire et ouvre une enquête.

L'enquête judiciaire française sur l'accident survenu au Mali en juillet 2014 de l'avion loué par Air Algérie à Swiftair révèle une série d'erreurs « tragiques ». Selon les deux juges d'instruction, la cause principale de l'accident est la non-activation du système d'antigivre des sondes moteur.

Le tribunal administratif de Nantes rejette tous les recours déposés par les opposants au projet d'Aéroport du Grand Ouest pour faire annuler deux arrêtés environnementaux pris par le préfet de Loire-Atlantique permettant au concessionnaire (Vinci Airports) de détruire les zones humides et déplacer les espèces protégées, préalables aux travaux.

Le gouvernement statue sur le niveau des redevances aéroportuaires qu'ADP pourra appliquer au cours du prochain contrat de régulation 2016-2020 : gel des redevances (hors inflation) pour la première année et hausse de 1,25 % (hors inflation) pour les quatre années

suivantes (le CRE est formellement signé par l'État et ADP le 31 août 2015).

Août 2015

L'IATA annonce une hausse de 5,7 % du trafic aérien en juin 2015. En France, le trafic passagers progresse de 5,5 %, grâce à l'international, malgré un marché intérieur resté atone.

Quatre compagnies américaines, dont Hawaiian Airlines et la low cost JetBlue Airways, annoncent avoir formé une coalition pour défendre la politique de ciel ouvert des États-Unis. Elles entendent contrer les efforts d'American Airlines, Delta Air Lines et United Airlines qui exigent des mesures contre les transporteurs du Golfe, accusés de toucher des subventions contraires aux règles de la concurrence.

La FAA s'alarme des vols de plus en plus nombreux de drones à proximité des avions. Une problématique mondiale que les autorités aériennes peinent à contrôler.

Indigo, première compagnie aérienne indienne, confirme sa commande de 250 Airbus A320 Neo pour 24 milliards de dollars.

Boeing devance Airbus aussi bien en termes de livraisons que de commandes pour les sept premiers mois de l'année 2015, en enregistrant 380 commandes nettes et 439 livraisons, contre 367 commandes nettes et 353 livraisons pour Airbus.

Septembre 2015

Le contrat de régulation économique d'ADP (2016-2020) a été signé par l'État.

Lancement de la privatisation des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Lyon-Saint Exupéry.

Lors du comité central d'entreprise, la direction d'Air France présente son plan Perform 2020 et détaille les efforts supplémentaires demandés aux personnels, notamment les navigants.

Devant la multiplication de projets de coavionnage, la Direction générale de l'aviation civile publie une mise en garde qui s'accompagne du rappel d'un certain nombre de règles relatives au transport aérien. Être pilote privé et partager les frais de vol avec la famille et des relations, est possible. Par contre, faire du transport public ne l'est pas.

Entrée en vigueur des nouvelles réglementations européennes visant à détecter d'éventuelles traces d'explosifs sur les passagers et leurs bagages à main.

Airbus inaugure sa nouvelle ligne d'assemblage d'A320 à Mobile.

Octobre 2015

Selon Eurostat, en 2014, 879,4 millions de passagers ont voyagé par avion dans l'Union

européenne, soit une hausse de 4,4 % par rapport à 2013.

Aéroports de Paris présente son plan stratégique Connect 2020 couvrant la période 2016-2020, confirmant les investissements de 3 milliards d'euros, en parallèle de la hausse des redevances aéroportuaires, tout en présentant ses objectifs d'amélioration de la rentabilité mais aussi de la qualité de service.

Après l'agression de deux dirigeants d'Air France, début octobre, en marge du CCE annonçant 2.900 suppressions de postes, la direction maintient son plan de restructuration. Elle précise néanmoins qu'il n'y aura pas de licenciement au sein des catégories de personnels qui négocieront des accords de productivité, mais des départs sur la base du volontariat.

Le directeur de l'Agence européenne de la sécurité aérienne s'inquiète, lors d'une rencontre avec l'Association des journalistes de la presse aéronautique et spatiale, des failles des avions en matière de cybersécurité.

Les services de la concurrence de la Commission européenne lancent une enquête sur le marché de la maintenance aéronautique.

Novembre 2015

L'IATA publie ses prévisions de trafic passagers pour les vingt prochaines années. Elle prévoit que la croissance atteindra 3,8 % en moyenne annuelle sur la période jusqu'à 2034, atteignant 7 milliards de passagers à cette date.

Le 13 novembre, série d'attentats à Paris et à Saint-Denis : 130 morts et près de 400 blessés.

easyJet annonce, pour 2016, l'ouverture de 30 nouvelles lignes depuis et vers 9 aéroports français, lui permettant de franchir le cap symbolique des 200 routes de et vers l'Hexagone.

Airbus Group dépasse ses objectifs annuels en termes de commandes d'avions, avec 850 commandes nettes enregistrées du 1er janvier au 31 octobre 2015.

A l'occasion de la COP21, la FNAM rappelle que le transport aérien poursuit ses efforts en faveur du développement durable.

Décembre 2015

L'IATA prévoit 33 milliards de dollars de bénéfices pour le secteur du transport aérien mondial en 2015.

Le transport aérien français, affecté par les attentats de Paris en novembre 2015, enregistre une baisse de 0,7 % par rapport à novembre 2014.

Publication au Journal Officiel du 17 décembre 2015 des arrêtés portant sur la nouvelle réglementation sur les drones civils.

Fin de la COP21, l'accord de Paris est adopté par 195 pays membres de la

Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques.

La Commission européenne présente sa nouvelle stratégie pour l'aviation.

En 2015, Airbus enregistre plus 1000 ventes nettes alors que Boeing en est seulement à 577.

I.3.2 Événements marquants de l'année 2016

(actualisé en novembre 2016)

Janvier 2016

Le trafic aérien français enregistre une hausse de 3,5 % en 2015 par rapport à 2014. 149,9 millions de voyageurs ont emprunté les lignes aériennes en France.

Aéroports de Paris annonce une année record en 2015 en termes de trafic avec 95,4 millions de passagers accueillis à Paris-CDG et à Orly, soit une hausse de 3 % par rapport à 2014.

Air France-KLM enregistre 89,8 millions de passagers en 2015, en hausse de 2,8 % par rapport à 2014.

Airbus enregistre 1036 commandes nettes d'avions pour une valeur de 137 milliards de dollars en 2015 et livre de 635 appareils contre 629 en 2014.

L'Iran commande 118 avions à Airbus.

L'OMT annonce 1,18 milliard de touristes internationaux dans le monde en 2015, soit une progression de 4,4 % sur un an.

Février 2016

Le transport aérien français, fragilisé à la suite des attentats de novembre dernier à Paris, renoue avec la croissance en ce début d'année (+1,9 % en janvier 2016).

L'IATA publie les résultats de son analyse annuelle du trafic passagers mondial : la demande a progressé de 6,5 % en 2015 par rapport à 2014.

Selon l'ACI, le trafic passager des aéroports européens progresse de 5,2 % en 2015 par rapport à 2014.

Air France-KLM annonce un bénéfice net de 118 millions d'euros l'année pour 2015, contre des pertes de 225 millions d'euros en 2014.

Le tribunal de commerce de Tarbes prononce la liquidation judiciaire de la compagnie Air Méditerranée.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale acte le principe d'une norme de certification des aéronefs pour les émissions de CO₂.

Airbus affiche, fin 2015, un carnet de commandes record de 1.006 milliards d'euros contre 858 milliards fin 2014 représentant 6800 appareils à produire.

Boeing annonce des suppressions d'emploi dans sa filiale avion commerciaux, afin de

réduire ses coûts face à la concurrence d'Airbus.

Le premier Airbus A321neo, équipé de moteurs CFM International LEAP-A1, effectue son vol inaugural, son concurrent le Boeing 737 MAX en fait de même.

Mars 2016

Le trafic aérien progresse de 5,3 % en France en février 2016 avec un total de 20,1 millions de passagers par rapport au même mois en 2015.

Le gouvernement annonce que le référendum local sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes aura lieu avant l'été et concernera les électeurs du département de la Loire-Atlantique.

Suite aux attentats de Bruxelles, les mesures de sûreté sont renforcées dans les aéroports français.

Deux collisions avec des drones évitées en phase d'atterrissage, l'une à Paris CDG par un A320 d'Air France, l'autre à Los Angeles par un A380 de Lufthansa.

Le BEA rend son rapport final sur le crash de l'A320 de Germanwings, recommandant un contrôle médical accru des pilotes.

Avril 2016

Selon l'IATA, le trafic de passagers progresse, dans le monde, de 8,6 % pour le mois de février 2016.

En France, le trafic aérien enregistre une croissance de 2,2 % en mars 2016.

Aéroports de Paris enregistre 7,5 millions de passagers en mars 2016, en hausse de 1,4 % par rapport au même mois l'année dernière.

Alexandre de Juniac annonce qu'il quitte la direction du groupe d'Air France-KLM cet été pour prendre la direction générale de l'IATA.

Dans leur rapport sur NDDL, les trois inspecteurs généraux du CGEDD, missionnés par la ministre de l'environnement, en janvier, retiennent deux possibilités : agrandir l'actuelle plate-forme aéroportuaire ou garder le site de Notre Dame des Landes pour le nouvel aéroport redimensionné avec une seule piste.

Le décret relatif à la consultation des électeurs de Loire-Atlantique sur le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes est publié au Journal officiel. Le referendum est fixé au 26 juin.

La fréquentation des touristes étrangers en France progresse de 0,9 % en 2015 pour atteindre 84,5 millions de visiteurs.

Mai 2016

Le trafic de Paris Aéroport progresse de 1,9 % au 1er trimestre 2016 pour atteindre 20,9 millions de passagers. Roissy enregistrant 14,3 millions de passagers, en hausse de 1,3 % et

Orly 6,6 millions de voyageurs, en hausse de 3,4 %, par rapport à la même période en 2015.

Les administrateurs du groupe Air France-KLM choisissent Jean-Marc Janailac pour succéder à Alexandre de Juniac.

Au premier trimestre 2016, les livraisons d'avions légers et d'affaires sont en recul de près de 10 % en valeur dans le monde. Celles d'hélicoptères baissent de plus de 30 %.

Certification conjointe par l'AESA et la FAA de l'A320neo équipé de LEAP-1A de CFM international.

Disparition d'un A320 d'EgyptAir avec 66 personnes à bord dont 7 membres d'équipage et 3 officiers de sécurité. Des enquêteurs du BEA participent à l'enquête.

Juin 2016

L'IATA anticipe pour l'année 2016 un bénéfice global de 39,4 milliards de dollars pour l'industrie du transport aérien, contre 36,3 milliards selon la dernière prévision faite en décembre 2015.

Le trafic aérien en France poursuit sa croissance en mai 2016 (+1,6 %), malgré un contexte peu favorable. C'est le trafic national, en hausse de 3,7 % qui porte cette progression.

Le référendum local organisé en Loire Atlantique donne 55,17 % des votants se prononçant en faveur de la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Le nouveau PDG d'Air France-KLM trouve un compromis avec les pilotes afin de reconstruire un pacte social au sein de la compagnie

Récupération des boîtes noires du vol EgyptAir, les données sont en cours d'exploitation au BEA.

Attentat terroriste à l'aéroport international Atatürk à Istanbul, faisant 44 morts et 239 blessés.

Création et mise en place de l'Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) chargée de rendre un avis conforme sur les Contrats de Régulation Économique (CRE) et d'homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires pour les aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an.

II. Activités du secteur

II.1 Transport aérien

II.1.1 Trafic aérien

(actualisé en décembre 2016)

a) Trafic aérien mondial

Selon les données provisoires de l'OACI, le trafic aérien mondial en 2015 s'élève à 3,5 milliards de passagers et à 6 601 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une progression de 7,1 % par rapport au nombre de PKT constaté en 2014.

Selon l'IATA, le trafic mondial cumulé des neuf premiers mois de 2016 en PKT est supérieur de 5,9 % par rapport à celui des neufs premiers mois de 2015.

Selon les données fournies par l'OACI, le nombre de passagers transportés en 2015 en services réguliers s'établit à 3,5 milliards, en augmentation de 6,8 % par rapport à 2014. Exprimée en nombre de passagers-kilomètres-transportés, l'augmentation du trafic se porte à 7,1 % avec environ 6 601 milliards de PKT.

Sur 10 ans (de 2006 à 2015), le taux de croissance annuel moyen s'élève à 5,1 % en nombre de passagers transportés et à 5,3 % en PKT.

Avec une augmentation de 7,3 % du nombre de passagers transportés entre 2014 et 2015, le trafic international mondial progresse plus que le trafic intérieur (+5,9 %). Sur dix ans (entre 2006 et 2015), le trafic international évolue de +6,6 % et le trafic intérieur de +4,2 %.

Évolution du trafic mondial depuis 10 ans en millions de passagers

Année	Trafic international	Trafic intérieur	Total
2006	808	1 449	2 257
2007	893	1 563	2 456
2008	927	1 565	2 492
2009	940	1 542	2 482
2010	1039	1 659	2 698
2011	1128	1 735	2 863
2012	1195	1 801	2 996
2013	1257	1 873	3 130
2014	1 338	1 981	3 308
2015	1 436	2 097	3 533
% 2015/2014	7,3%	5,9%	6,8%
t.c.a.m. 15/06	6,6%	4,2%	5,1%

(Source : OACI)

L'Asie/Pacifique reste la région la plus

productrice de transport aérien au monde puisque, en 2015, les transporteurs de cette région assurent 32 % du trafic mondial (exprimé en PKT) suivis par ceux d'Europe² avec 27 %, d'Amérique du Nord (25 %), du Moyen-Orient (9 %), de la région Amérique Latine et Caraïbes (5 %) et enfin d'Afrique (2 %).

En 2015, ce sont les transporteurs du Moyen-Orient qui réalisent la plus forte progression de trafic (PKT) avec +9,5 % par rapport à 2014. Avec une progression de 6,7 %, les transporteurs d'Europe réalisent la troisième plus forte progression de trafic, derrière ceux d'Asie/Pacifique (+8,0 %).

Répartition du trafic 2015 en millions de passagers par région de domiciliation des transporteurs (classées par parts de trafic passagers décroissantes)

Régions du monde	Trafic international	Trafic intérieur	Total	Part du trafic
Asie Pacifique	353	853	1 206	34%
Europe	689	239	928	27%
Amérique du Nord	136	743	878	25%
Amérique Latine/Caraïbes	59	201	260	7%
Moyen Orient	153	34	187	5%
Afrique	46	28	74	2%
Monde	1 436	2 097	3 533	100%

(Source : OACI)

Répartition du trafic 2015 en milliards de PKT par région de domiciliation des transporteurs (classées par parts de trafic en PKT décroissantes)

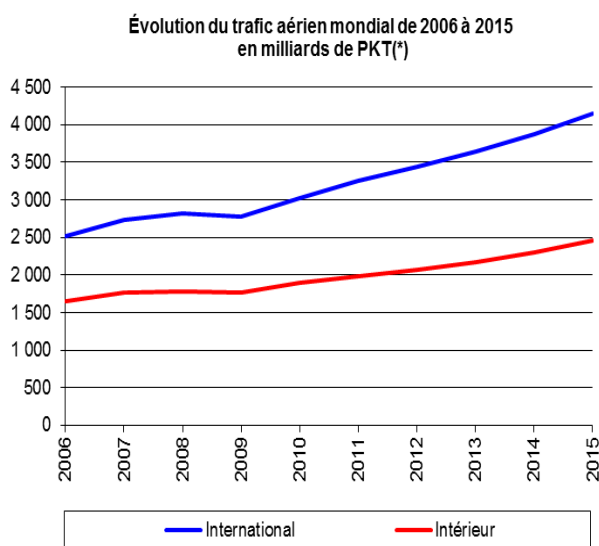
Régions du monde	Trafic international	Trafic intérieur	Total	Part du trafic
Asie/Pacifique	1 166	943	2 108	32%
Europe	1 539	226	1 765	27%
Amérique du Nord	562	1 067	1 629	25%
Moyen-Orient	579	27	606	9%
Amérique Latine/Caraïbes	175	174	349	5%
Afrique	121	21	143	2%
Monde	4 142	2 460	6 601	100%

(Source : OACI)

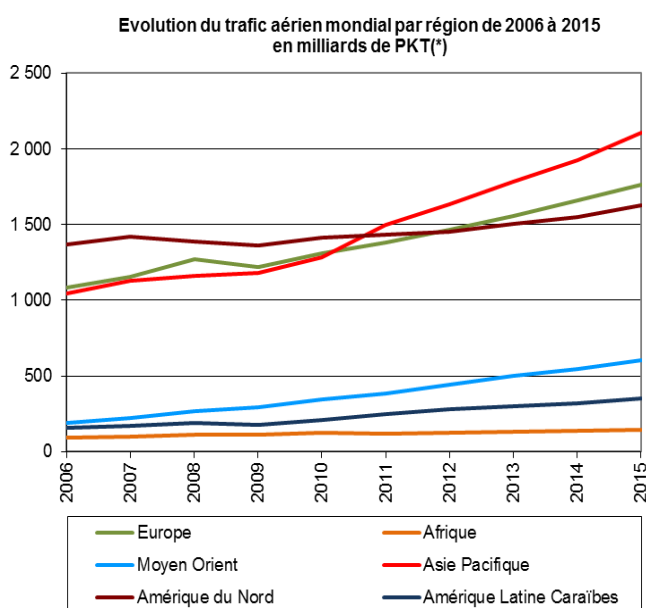
La part la plus importante du trafic international est réalisée par les transporteurs européens (37 % de ce trafic exprimé en PKT), suivis par ceux de la région Asie/Pacifique (28 %).

² Au sens de l'OACI, c'est-à-dire y compris la Russie et la Turquie.

Concernant les services aériens réguliers intérieurs, les transporteurs d'Amérique du Nord assurent 43 % de ce trafic exprimé en PKT au niveau mondial après une hausse de 5,9 % sur ce trafic en 2015 après +3,1 % en 2014. Comme en 2014, ce sont ceux de la région Asie/Pacifique qui connaissent la plus forte progression avec +9,6 % - essentiellement sous l'effet de la vigueur des marchés intérieurs chinois (+10,9 %) et indiens (+20,1 %) - pour conserver leur part à 38 % du trafic intérieur mondial. Enfin, on note une légère baisse (-0,2 %) du trafic aérien intérieur assuré par les transporteurs du Moyen-Orient.



(*) Chiffres révisés fournis dans le « Rapport annuel du conseil de l'OACI » de 2015.
(Source : DGAC d'après les données OACI)



(*) Chiffres fournis dans le « Rapport annuel du conseil de l'OACI » de chacune des 10 années concernées - donc non révisés.
(Source : DGAC d'après les données OACI)

b) Europe

Le total des flux de trafic aérien des 28 pays de l'Union Européenne s'élève en 2015 à 1 311 millions de passagers transportés³.

Le flux de trafic intra-communautaire évolue de +7,4 %, celui avec les autres pays étrangers de +2,4 % et le trafic domestique de +3,8 %.

Le trafic aérien de l'UE 28 s'élève en 2015 à 1 311 millions de passagers, soit +6,6 % par rapport à 2014. Si l'on supprime le double comptage des flux entre Etats membres, le trafic de l'UE ressort à 918 millions de passagers (+4,7 % par rapport à 2014).

Les 15 pays réalisant un trafic supérieur à 15 millions de passagers en 2015 voient tous leur trafic passagers global progresser par rapport à 2014, la plus faible progression étant celle de l'Autriche (+1,4 %) tandis que plus de la moitié de ces pays (neuf, contre huit en 2014) voient leur trafic progresser de 5 % ou plus, la progression la plus importante étant atteinte par la Pologne avec +12,4 %.

En 2015, le Royaume-Uni renforce sa première place du classement avec 232 millions de passagers transportés (+5,6 % par rapport à 2014), et parmi les quatre autres pays affichant un trafic de plus de 100 millions, l'Allemagne qui enregistre 194 millions de passagers (+4,0 %) se maintient en deuxième position devant l'Espagne avec 175 millions de passagers (+5,6 %), la France (150 millions et +3,6 %) et l'Italie (128 millions et +5,4 %).

³ Passagers dont le voyage commence ou se termine à l'aéroport déclarant et passagers en correspondance rejoignant ou quittant le vol à l'aéroport déclarant. Les passagers en transit (escale sans changement de numéro de vol) sont exclus.

**Trafic des pays de l'UE (28)
en milliers de passagers transportés**

	2014	2015	2015 / 14 (%)
1. Royaume-Uni	220 022	232 270	5,6%
2. Allemagne	186 446	193 936	4,0%
3. Espagne	165 354	174 653	5,6%
4. France	144 808	149 953	3,6%
5. Italie	121 156	127 662	5,4%
6. Pays-Bas	60 963	64 571	5,9%
7. Grèce	39 118	42 096	7,6%
8. Portugal	32 558	36 004	10,6%
9. Suède	32 765	34 011	3,8%
10. Belgique	28 775	30 957	7,6%
11. Danemark	29 004	30 090	3,7%
12. Irlande	26 311	29 547	12,3%
13. Pologne	25 714	28 907	12,4%
14. Autriche	26 379	26 754	1,4%
15. Finlande	17 172	17 479	1,8%
13 autres états (trafic < 15 millions)	73 353	79 438	8,3%
TOTAL	1 229 897	1 311 001	6,6%

(Sources : DGAC et EUROSTAT)

Le trafic aérien domestique 2015 des pays de l'UE est en hausse de 3,8 %, après +2,2 % en 2014. Avec 30,9 millions de passagers transportés en 2015, l'Espagne ravit la première place à la France (30,0 millions de passagers) sur le trafic national tandis que l'Italie, avec 29,7 millions de passagers, demeure en troisième position en se rapprochant encore un peu plus du volume de trafic de la France. L'Allemagne et le Royaume-Uni (respectivement 23,2 et 22,8 millions de passagers transportés) closent le classement des cinq pays ayant un trafic domestique supérieur à 20 millions de passagers. Dans ce groupe, c'est le trafic domestique de la France qui progresse le moins avec +1,0 % (et après avoir été le seul à régresser en 2014) tandis que celui de l'Espagne marque la plus forte progression (+5,7 %).

Les dix autres pays de l'UE dont le trafic global dépasse 15 millions de passagers peuvent être classés en deux groupes relativement au trafic aérien domestique : les Pays-Bas, la Belgique, l'Irlande et l'Autriche pour lesquels la part du trafic intérieur est très faible relativement à leur trafic global et les six pays restant pour lesquels cette part dépasse les 5 %. Parmi ces derniers, on note la belle progression du trafic domestique au Portugal (+23,7 % après +4,3 % en 2014) et en Grèce (+19,4 % après +22,6 %).

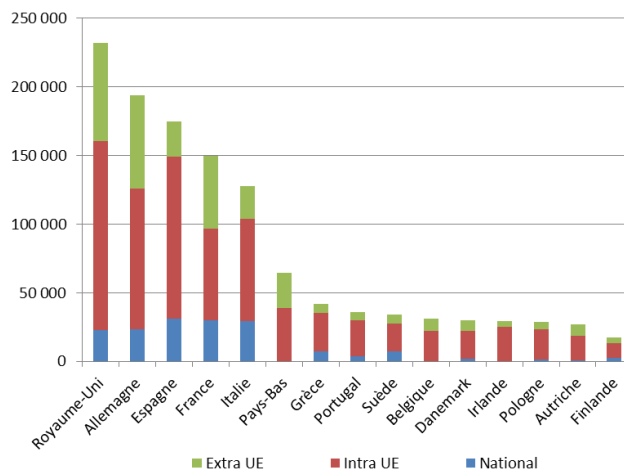
Le trafic intra Union Européenne (hors trafic intérieur) connaît une progression globale vigoureuse (+7,4 % pour l'ensemble de l'UE), en raison notamment du développement des compagnies à bas coûts sur des liaisons non concurrencées par les lignes ferroviaires à grande vitesse.

**Ventilation du trafic des pays de l'UE (28)
en milliers de passagers transportés**

	National		Intra UE		Extra UE	
	2015	2015 /14 (%)	2015	2015 /14 (%)	2015	2015 /14 (%)
Royaume-Uni	22 828	4,4%	137 883	7,7%	71 559	2,1%
Allemagne	23 157	1,6%	102 897	5,0%	67 882	3,4%
Espagne	30 881	5,7%	118 168	6,6%	25 604	1,3%
France	30 047	1,0%	66 522	4,3%	53 384	4,1%
Italie	29 657	1,7%	73 978	8,8%	24 028	0,1%
Pays-Bas	2 219,0%		39 164	6,8%	25 405	4,6%
Grèce	7 482	19,4%	27 564	9,1%	7 050	-7,0%
Portugal	3 661	23,7%	26 028	11,1%	6 315	2,3%
Suède	7 446	1,2%	19 873	5,6%	6 691	1,6%
Belgique	26	-32,7%	22 251	10,4%	8 680	1,1%
Danemark	1 925	-1,4%	20 018	5,6%	8 147	0,7%
Irlande	71	15,6%	25 109	12,0%	4 366	14,0%
Pologne	1 587	7,4%	21 621	15,9%	5 699	2,2%
Autriche	530	-8,5%	18 128	2,1%	8 096	0,6%
Finlande	2 599	3,3%	10 761	1,0%	4 119	3,0%
13 autres états	1 285	1,8%	60 625	10,7%	17 528	1,2%
TOTAL	163 184	3,8%	790 591	7,4%	344 554	2,4%

(Sources : DGAC et EUROSTAT)

Ventilation du trafic des 15 pays de l'UE (28) ayant un trafic supérieur à 15 millions de passagers en 2015 (en milliers de passagers)



(Sources : DGAC et EUROSTAT)

Avec 345 millions de passagers transportés en 2015 (+2,4 % par rapport à 2014), le trafic extra communautaire représente près du tiers du trafic international de l'Union Européenne. Parmi les

cinq pays à plus fort trafic, seule l'Italie stagne (+0,1 %). Le Royaume-Uni, dont la principale composante du trafic international est transatlantique, occupe toujours la première place pour les flux extra-communautaires avec 71,6 millions de passagers transportés devant l'Allemagne (67,9 millions de passagers extra-communautaires) et la France (53,4 millions) qui connaît la plus forte progression de ce top 5 (+4,1 %).

c) En France

Le transport aérien en France s'est élevé à 150 millions de passagers en 2015, en hausse de 3,6 % par rapport à 2014.

Le transport aérien en France a enregistré en 2015 une hausse de 3,6 % du nombre de passagers.

Cette croissance recouvre deux principaux effets qui se compensent : le rattrapage de la grève Air France de septembre 2014 (+1 million de passagers) et l'effet des attentats du 13 novembre 2015 (-1 million de passagers).

Le marché le plus affecté par les attentats a été l'Asie, qui a enregistré une baisse significative de son trafic en fin d'année (-2,6 % en novembre et -6,7 % en décembre 2015 par rapport aux mêmes mois de 2014), la destination la plus fortement touchée étant le Japon (-34 % en décembre).

La croissance est par ailleurs tirée par le développement des compagnies à bas coûts dont l'activité est toujours dynamique. Leur part de marché en termes de nombre de passagers (28,6 %) a augmenté en 2015 de 1,7 point au global.

Trafic aérien total (national et international) de la France en 2015 par faisceau (en millions de passagers)

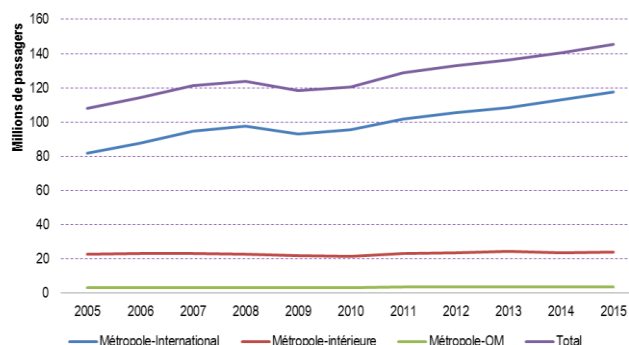
Faisceaux	Passagers 2015 (en millions)	2015/2014 (%)
Radiales	16,26	+0,80%
Transversales	7,76	+1,28%
Métropole / Outre-mer	3,84	+0,57%
Métropole / International	117,63	+4,22%
Outre-mer / Outre-mer	2,18	+2,68%
Outre-mer / International	2,28	+3,51%
Total	149,95	+3,55%

(Source : DGAC)

S'agissant de la France métropolitaine (quatre premières lignes du tableau ci-dessus), le trafic a connu une croissance annuelle moyenne de 2,7 % entre 2000 et 2015 pour atteindre 145 millions de passagers.

Cette croissance est uniquement due au trafic international, le trafic intérieur ayant baissé depuis son apogée de 2000 (26,9 millions de passagers) jusqu'au niveau de 2010 (21,7 millions), en raison notamment du développement des TGV.

Évolution du trafic aérien de la France métropolitaine de 2005 à 2015



(Source : DGAC)

Trafic intra-métropolitain

24 millions de passagers ont utilisé des vols intra-métropolitains en 2015, soit une part de 16,0 % du trafic au départ ou à l'arrivée de métropole, après 16,4 % en 2014 et 17,9 % en 2013. Les liaisons transversales et radiales ont progressé respectivement de 1,3 % (avec 7,8 millions de passagers) et 0,8 % (16,3 millions de passagers) par rapport à 2014.

Au niveau domestique, les acteurs du transport aérien demeurent confrontés à la concurrence du train à grande vitesse même si l'intermodalité TGV-Avion (et, dans une moindre mesure, Autocar de longue distance-Avion) améliore constamment l'alimentation des hubs de Paris-CDG (3,3 millions de passagers intermodaux avion-train recensés en 2014), de Lyon-Saint-Exupéry et de l'aéroport de Marseille avec près de 200 000 passagers intermodaux avion-train pour chacune de ces plates-formes en 2014.

Au total, le nombre de passagers annuels en situation d'intermodalité avec l'avion est estimé à environ 3,7 millions en 2014 après 3 millions en 2013, soit une augmentation de 20 % (source : enquête DGAC 2014 / enquête menée tous les trois ans auprès des passagers aériens).

Trafic Outre-mer

En 2015, 3,84 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et l'Outre-mer (+0,6 % par rapport à 2014), ce qui représente 2,6 % des départs/arrivées métropole. Le trafic vers l'Outre-mer au départ de la province est demeuré marginal en 2015, le trafic étant recentré sur les aéroports parisiens. Comme en

2014, trois liaisons comptent en 2015 plus d'un million de passagers : Paris-Pointe à Pitre avec 1,20 million de passagers, Paris-Saint-Denis de la Réunion avec 1,14 million de passagers et Paris-Fort de France avec 1,03 million de passagers.

Trafic International

Sur le réseau international au départ ou à l'arrivée de la France, le trafic s'est élevé à 119,91 millions répartis en 117,63 millions de passagers pour la métropole et 2,28 millions pour l'Outre-mer.

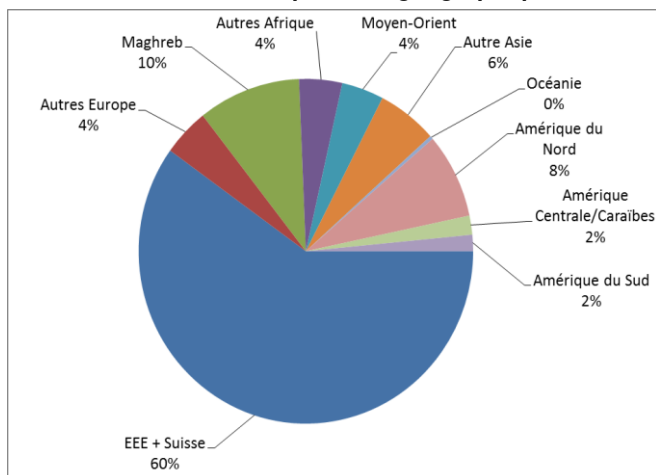
Les liaisons avec l'Europe constituent la majeure partie du trafic international.

Trafic aérien international de la France en 2015 par zone géographique (en milliers de passagers)

Zones géographiques	2013	2014	2015	2015 / 2014 %
EEE + Suisse	64 545	68 070	71 862	5,6%
Autres Europe	5 183	5 428	5 389	-0,7%
Maghreb	11 945	12 240	11 894	-2,8%
Autres Afrique	4 987	4 885	4 994	2,2%
Moyen-Orient	4 242	4 597	4 872	6,0%
Autre Asie	6 439	6 617	6 942	4,9%
Océanie	354	371	392	5,8%
Amérique du Nord	8 794	8 914	9 575	7,4%
Amérique Centrale/Caraïbes	1 986	2 109	2 151	2,0%
Amérique du Sud	1 896	1 838	1 835	-0,2%
Total du trafic international	110 369	115 070	119 906	4,2%

(Source : DGAC)

Répartition du trafic aérien international de la France en 2015 par zone géographique



(Source : DGAC)

Espace Economique Européen et Suisse

71,9 millions de passagers ont effectué des voyages entre la France et les pays de l'EEE et la Suisse, soit 59,9 % des départs/arrivées du trafic international.

Les liaisons vers l'Espagne, avec 12,15 millions de passagers (+10,4 % par rapport à 2014) représentent 15,7 % du trafic de la France avec l'EEE et la Suisse. Le trafic avec le Royaume-Uni, dont la première place de 2014 a été ravie par l'Espagne en 2015, se porte à 11,96 millions de passagers (+4,3 %) devant l'Italie (10,92 millions de passagers, +5 %) puis l'Allemagne (8,34 millions de passagers, -0,9 %). On notera que ces deux derniers pays sont les principaux de la zone EEE et Suisse à être reliés avec l'outre-mer avec respectivement 32 000 et 14 000 passagers (69 % et 30 % de part de ce trafic en 2015).

Le classement se poursuit ensuite avec le Portugal (5,15 millions de passagers, +10,2 %), les Pays-Bas (3,53 millions de passagers, +11,1 %) et la Suisse (3,16 millions de passagers, -1,0 %) et la Grèce (2,29 millions de passagers, +11,2 %). La progression la plus notable, de 18,6 %, concerne les liaisons avec le Luxembourg avec 145 907 passagers tandis que les liaisons avec Chypre connaissent la plus forte régression avec -12,6 %, après avoir marqué la plus forte progression en 2014 avec +52,2 %.

Autres Europe

En 2015, 5,4 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et des pays européens hors Espace Economique Européen et Suisse, soit 4,5 % des passagers au départ/arrivée de France.

Le trafic vers la Turquie est relativement stable avec 2,88 millions de passagers (+0,3 % par rapport à 2014) tandis que celui vers la Fédération de Russie baisse sensiblement avec 1,24 millions de passagers (-14,2 %) et que celui vers l'Ukraine augmente fortement (0,31 millions de passagers et +22,7 %).

Afrique

16,9 millions de passagers ont voyagé entre la France et l'Afrique dont les trois-quarts (11,9 millions) à destination ou en provenance du Maghreb. On notera que 0,58 million de passagers ont été enregistrés sur le flux Outre-Mer / Maurice, ce qui constitue le flux le plus important de la France Outre-Mer vers l'international et représente 67 % de la part du trafic Outre-Mer / Afrique.

Moyen-Orient

4,9 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et le Moyen-Orient en 2015, ce qui représente 4,1 % des départs/arrivée de France. Les liaisons de la métropole vers les Emirats

Arabes Unis, qui représente plus du tiers des flux de passagers de la métropole vers cette région du globe avec 1,8 million de passagers, voit sa progression ralentir (+2,8 % après +10,1 % en 2014 par rapport à 2013). Israël, avec 1,1 million de passagers (+4,0 %) se positionne au 2ème rang des flux les plus fournis devant le Qatar en forte progression (0,72 million de passagers et +24,7 %) et le Liban (0,54 million de passagers et +5,2 %). Le trafic avec l'Arabie Saoudite continue sa progression (+7,8 % après +44,7 % en 2014) et place le pays en cinquième position avec 0,33 million de passagers.

Autre Asie

6,9 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et l'Asie (hors Moyen-Orient) en 2015, soit 5,8 % du trafic avec la France.

Le trafic vers la Chine continentale et Taïwan, avec 1,96 million de passagers (+15,8 %), reste la principale liaison de la métropole avec cette zone géographique. Le Japon, avec 1,35 million de passagers (-4,3 %) se classe en deuxième position et l'Inde, toujours avec vigueur (+16,5 % après +12,8 % en 2014), en troisième position (0,7 millions de passagers). Avec 0,56 million de passagers et une progression de 1,1 %, Hong-Kong se maintient quatrième position.

Océanie

Ce sont les liaisons depuis l'Outre-Mer qui permettent à la France d'établir un trafic avec l'Océanie qui s'élève, en 2015, à 0,39 million de passagers (+3,5 %), répartis essentiellement entre la Nouvelle Zélande (45 % du trafic), l'Australie (43 %), le Vanuatu (9 %) et Fidji (2 %).

Amérique du Nord

9,6 millions de passagers ont pris l'avion entre la France et l'Amérique du Nord en 2015, soit 8,0 % du trafic international. Ce trafic concerne exclusivement les Etats-Unis avec 7,4 millions de passagers (+6,3 %) et le Canada avec 2,2 millions de passagers (+9,5 %). On notera que 4,3 % de ce trafic concerne les relations entre l'Amérique du Nord et la France d'outre-mer avec notamment 0,34 millions de passagers en provenance ou à destination des États-Unis, ce qui constitue le deuxième flux le plus important de la France Outre-Mer vers l'international.

Amérique Latine

4 millions de personnes ont voyagé vers ou depuis l'Amérique Latine en 2015, ce qui représente 3,3 % du trafic international avec la France. Ce trafic se répartit à peu près pour moitié entre l'Amérique Centrale et les Caraïbes (2,15 millions de passagers) et l'Amérique du Sud (1,84 million de passagers).

Le Brésil, avec 0,98 million de passagers (-0,7 %) demeure la première destination de la région suivi par le Mexique (0,6 million de passagers et -0,7 %) et la République Dominicaine (0,50 million de passagers et -1,9 %).

Trafic fret et poste⁴

L'activité fret et poste en termes de flux s'est élevée (d'après les estimations de la DGAC) à 2,4 million de tonnes en 2015. Air France domine l'activité en France avec 539 450 tonnes transportés en 2015, suivie de Fedex Express (465 544 tonnes), European Air Transport (125 258 tonnes), Airbridge Cargo Airl. (74 486 tonnes), Delta Air Lines (63 187 tonnes), Star Air Danemark (54 170 tonnes), Emirates (48 643 tonnes) et Cathay Pacific (47 566 tonnes).

Exercice 2016 :

La progression du trafic annuel français a été de 3,1 % en 2016, ce qui la situe en deçà de celle de 2015 (+3,6 %), mais au dessus de la progression moyenne enregistrée sur les quatre dernières années.

Sur l'année, le trafic national progresse de 3,4 % et réalise, avec 31 millions de passagers, son meilleur score depuis 2000. En constante augmentation chaque année, la part du trafic intérieur ne desservant pas Paris atteint 34 % en 2016.

Sur l'année, le trafic international progresse de 3 %. Concernant les principales destinations, l'Espagne (+6,7 %) a consolidé en 2016 sa place de premier partenaire aérien au dépend du Royaume-Uni, également très dynamique (+6,6 %). Parmi les liaisons ayant manifesté des signes de fragilité cette année, se signalent notamment le Japon (-13,8 %) et la Turquie (-14,5 %) et également le Brésil (-3,5 %), du moins depuis l'automne 2016. Le trafic avec la Tunisie et la Russie (toutes deux à -0,4 %) semble en voie de stabilisation.

Le bulletin mensuel « Tendancier », publié par la DGAC et disponible en ligne, présente chaque mois les tendances du trafic aérien en France :

⁴ Les données fret et poste, extraites du bulletin statistique de la DGAC, sont estimées.



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien>

Le bulletin statistique annuel, élaboré par la DGAC à partir des informations de trafic commercial provenant des aéroports français et fournies par les transporteurs aériens, regroupe un ensemble de données relatives au transport aérien en France selon trois chapitres :

- les résultats de trafic par liaison ;
- le trafic des aéroports ;
- le trafic des transporteurs.

Il est disponible en ligne à l'adresse suivante :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien>

d) Les transporteurs à bas coûts en France

En 2015, les transporteurs à bas coûts (TBC) poursuivent leur conquête du marché métropolitain : en progression de 11 % de 2014 à 2015 (après +10 % de 2013 à 2014), leur trafic croît plus de quatre fois plus vite que celui de tous les transporteurs confondus. Leur part de marché s'établit en 2015 à 29 % du trafic global (27 % en 2014), soit 42,8 millions de passagers.

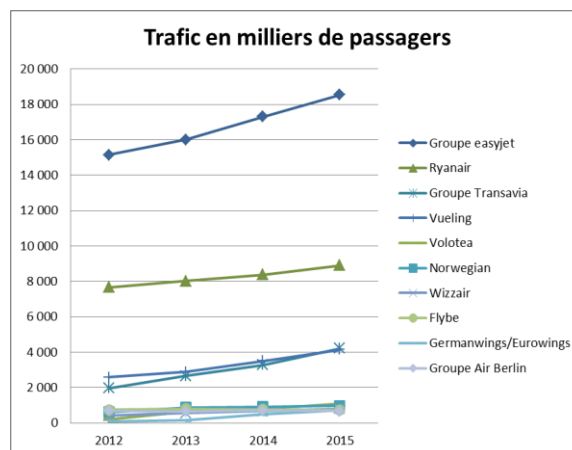
Dix-huit transporteurs à bas coûts (TBC) sont présents en 2015 en France métropolitaine. Les TBC ont assuré plus de 900 liaisons, exploitées toute l'année ou de manière saisonnière (+7 % par rapport à 2014).

Le secteur des TBC est très concentré : quatre transporteurs font 84 % du trafic. Les TBC dominant ce marché sont easyJet et Ryanair avec 64 % du trafic en 2015 (respectivement 43 % et 21 %) tandis que le groupe Transavia (Pays-Bas et France) et Vueling en assurent chacun 10 %. Toutefois, les TBC les plus dynamiques en 2015 sont Eurowings (+51 %), Volotea (+34 %), Transavia (+29 %), Wizzair (+19 %) et Vueling (+18 %).

Évolution du trafic passagers des TBC classés aux 10 premières places en 2015 (en milliers de passagers)

	2012	2013	2014	2015
Groupe easyjet (Royaume-Uni / Suisse)	15 146	16 001	17 294	18 538
Ryanair (Irlande)	7 662	8 030	8 385	8 899
Groupe Transavia (Pays-Bas / France)	1 977	2 662	3 281	4 224
Vueling (Espagne)	2 593	2 881	3 511	4 143
Volotea (Espagne)	202	635	809	1 084
Norwegian (Norvège)	622	882	926	967
Wizzair (Hongrie)	406	561	682	809
Flybe (Royaume-Uni)	753	800	770	737
Germanwings / Eurowings (Allemagne)	102	141	485	731
Groupe Air Berlin (Allemagne / Autriche)	699	657	715	681

Groupe easyJet : easyJet UK, easyJet Switzerland ; Groupe Transavia : Transavia Pays-Bas, Transavia France ; Groupe Air Berlin : Air Berlin (Allemagne), Niki (Autriche).



La contribution des TBC à la croissance du trafic touchant la France est de plus en plus marquée. Entre 2014 et 2015, le trafic intérieur est passé de 23,8 à 24 millions de passagers (+0,9 %) et le trafic international (Europe) de 68 à 71,9 millions de passagers (+5,6 %). Sans l'apport des TBC, ces deux trafics n'auraient pas évolué.

L'activité intérieure des TBC représente 4,7 millions de passagers en 2015 (+5 %) dont 2,8 millions sur les liaisons transversales et 1,8 million de passagers sur les liaisons radiales.

Les détails des résultats 2015 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Eclairages%20N%C2%B01%20VFF%20web_0.pdf

II.1.2 Compagnies aériennes

(actualisé en décembre 2016)

Dans le classement 2015 des grandes compagnies⁵ mondiales par le nombre de passagers transportés, les quatre premières sont, dans l'ordre, les américaines American Airlines, Delta Air Lines, Southwest Airlines et United Airlines (classées respectivement 1^{ère}, 2^{ème}, 4^{ème} et 3^{ème} en 2014). De la 5^{ème} à la 10^{ème} place, le classement 2015 reste inchangé par rapport à celui de 2014 mais c'est Ryanair qui, dans ce top 10, marque la plus forte progression annuelle (+17,4 %). Emirates passe de la 14^{ème} place à la 12^{ème} place et passe devant All Nippon Airways et Air France.

Le total des résultats opérationnels des 20 premières compagnies mondiales en termes de chiffre d'affaires s'élève à 48 milliards de dollars, ce qui marque une augmentation de près de 80 % par rapport à 2014 pour ces mêmes 20 compagnies.

En 2016, la forte croissance de la demande se maintient dans le secteur passagers puisque, sur ses 11 premiers mois, les compagnies membres de l'IATA (International Air Transport Association) enregistrent une progression du nombre total de passagers-kilomètres-transportés (PKT) de 6,1 % par rapport à la même période en 2015 (après +6,7 % entre les 11 premiers mois de 2014 et ceux de 2015).

a) Les compagnies aériennes mondiales

• Le trafic de passagers

Dans le quatuor de tête, American Airlines confirme en 2015 sa première place, acquise en 2014, et Delta Air Lines sa deuxième, tandis que Southwest Airlines réalise la plus forte progression en passagers transportés (144,6 millions de passagers transportés, +6,5 % par rapport à 2014) et ravit la troisième place à United Airlines qui n'évolue que de 1,7 % sur ce critère et se retrouve quatrième.

Avec un nombre de passagers transportés de 106,4 millions, en très forte hausse de 17,4 %, la compagnie irlandaise à bas coûts Ryanair se maintient à la cinquième position et demeure très largement la première compagnie européenne du classement.

Les sixième et septième places sont occupées par les chinoises China Eastern Airlines (+11,9 %) et China Southern Airlines (+7,8 %).

Arrivent ensuite Lufthansa (79,3 millions de passagers transportés et +2,3 %), première compagnie européenne « traditionnelle », puis la britannique à bas coûts easyJet (+6,0 %) et Turkish Airlines (+11,8 %), deuxième compagnie traditionnelle de l'Europe géographique de ce classement.

Avec 58,8 millions de passagers transportés, Air China conserve sa onzième place de 2014 mais Emirates, avec +7,7 %, passe de la quatorzième place en 2014 à la douzième en 2015 faisant ainsi perdre une place aux deux compagnies qui la précédaient un an auparavant : All Nippon Airways (treizième avec +0,8 %) et Air France (quatorzième avec +1,3 %). British Airways progresse de 4,4 % et conserve la quinzième place.

Comme en 2014, six compagnies européennes apparaissent parmi les 15 premières mondiales en 2015.

25 premières compagnies mondiales en 2015 en fonction du nombre de passagers transportés (en millions)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. American Airlines	197,3	201,2	2,0%
2. Delta Air Lines	171,3	179,4	4,7%
3. Southwest Airlines	135,8	144,6	6,5%
4. United Airlines	138,1	140,4	1,7%
5. Ryanair	90,6	106,4	17,4%
6. China Eastern Airlines	83,8	93,8	11,9%
7. China Southern Airlines	77,9	84,0	7,8%
8. Lufthansa	77,5	79,3	2,3%
9. easyJet	64,7	68,6	6,0%
10. Turkish Airlines	54,7	61,2	11,8%
11. Air China	54,6	58,8	7,6%
12. Emirates	48,2	51,9	7,7%
13. All Nippon Airways	50,4	50,8	0,8%
14. Air France	48,9	49,5	1,3%
15. British Airways	41,5	43,3	4,4%
16. GOL	40,1	38,9	-3,1%
17. Hainan Airlines Group	35,4	38,7	9,3%
18. TAM Linhas Aereas	38,0	37,1	-2,3%
19. JetBlue Airways	32,1	35,1	9,4%
20. Japan Airlines	28,2	32,4	15,0%
21. Lion Air (estimation)	32,6	32,0	-1,8%
22. IndiGo	22,9	31,4	37,1%
23. Air Berlin	31,7	30,2	-4,6%
24. SkyWest Airlines	27,8	30,1	8,2%
25. KLM	27,8	28,6	3,0%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

⁵ La source des données de trafic de la présente édition 2016 de l'OCAC (ENAC Air Transport Data) permet d'accéder aux performances des compagnies contrairement à celle de l'édition 2015 (ATW) qui ne fournissait que les performances des groupes.

25 premières compagnies mondiales en 2015 en fonction du nombre de Passagers-kilomètres-transportés (PKT) (en milliards)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. American Airlines	350	359	2,4%
2. Delta Air Lines	326	337	3,3%
3. United Airlines	331	336	1,5%
4. Emirates	235	255	8,4%
5. Southwest Airlines	174	189	8,8%
6. Lufthansa	157	162	3,4%
7. China Southern Airlines	136	154	13,4%
8. China Eastern Airlines	128	146	14,6%
9. British Airways	138	142	2,6%
10. Air France	136	141	3,5%
11. Ryanair	113	131	15,4%
12. Air China	113	125	10,9%
13. Turkish Airlines	107	119	11,7%
14. Qatar Airways	96	114	19,3%
15. Cathay Pacific	100	109	8,8%
16. Air Canada	90	100	11,8%
17. Singapore Airlines	94	94	0,1%
18. KLM	91	93	1,9%
19. Etihad Airways	69	83	21,3%
20. All Nippon Airways	74	79	6,6%
21. easyJet	73	78	6,4%
22. Qantas	75	75	0,9%
23. Aeroflot	67	74	10,4%
24. Korean Air	68	72	5,4%
25. JetBlue Airways	61	67	10,3%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

En termes de passagers-kilomètres-transportés, American Airlines Group conserve la tête du classement en 2015 avec 359 milliards de PKT et +2,4 % tandis que Delta Air Lines, avec 337 milliards de PKT (+3,3 %) passe de la troisième à la deuxième place au détriment de United Airlines (336 milliards de PKT , +1,5 %).

Le classement des quatrième, cinquième et sixième demeure inchangé par rapport à 2014 mais la septième place est dorénavant occupée par China Southern Airlines (+13,4 %) qui, à l'instar de sa compatriote China Eastern Airlines (+14,6 %), positionnée huitième, gagne deux places par rapport à 2014.

Les compagnies British Airways et Air France subissent la progression vigoureuse de ces deux transporteurs asiatiques et passent respectivement de la septième et huitième place occupées en 2014 à la neuvième et dixième place en 2015.

La plus forte croissance de PKT dans ce top 25 est celle d'Etihad Airways qui, avec 83 milliards de PKT en 2015 après 69 en 2014 (+21,3 %) gagne 3 places et se positionne dix-neuvième.

• Le trafic de fret et poste

Avec 15,8 milliards de tonnes-kilomètres-transportées, FedEx conserve la première place du classement en 2015, tandis qu'Emirates, Cathay Pacific Airways et Korean Air restent positionnées aux trois places suivantes.

Après avoir réalisé une progression de 27,7 % entre 2014 et 2015, soit la deuxième plus forte progression du classement, Qatar Airways passe de la septième place en 2014 à la cinquième en 2015, avec 7,7 milliard de TKT de fret et poste transportés.

La première compagnie européenne, Lufthansa, passe de la cinquième à la sixième position avec 7,2 milliards de TKT (-2,1 %) et Cargolux se place à la septième place après avoir occupé la neuvième en 2014 (+10,6 %).

La plus forte progression du classement est celle de Polac Air Cargo qui, avec +35,6 % et 4,5 milliards de TKT, passe de la vingt-troisième place en 2014 à la quinzième en 2015.

Enfin, Air France connaît une chute importante de son trafic fret et poste (-9,8 %) et passe de la dix-neuvième place à la vingt-troisième en 2015.

25 premières compagnies mondiales en 2015 en fonction du nombre de Tonnes-Kilomètres-Transportées (TKT) (en milliards, fret et poste)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. FedEx Express	16,1	15,8	-1,4%
2. Emirates	11,3	12,3	8,8%
3. Cathay Pacific Airways	9,8	10,3	5,4%
4. Korean Air	8,2	8,3	0,2%
5. Qatar Airways	6,0	7,7	27,7%
6. Lufthansa	7,4	7,2	-2,1%
7. Cargolux	5,8	6,5	10,6%
8. Singapore Airlines	6,2	6,2	1,0%
9. Air China	5,2	6,0	16,1%
10. Atlas Air	5,9	5,9	-1,1%
11. China Southern Airlines	5,1	5,7	12,0%
12. China Airlines	5,4	5,5	1,4%
13. China Eastern Airlines	4,6	4,7	1,2%
14. Etihad Airways	4,3	4,6	5,9%
15. Polac Air Cargo	3,3	4,5	35,6%
16. British Airways	4,4	4,2	-6,2%
17. Airbridge Cargo	3,2	4,1	27,3%
18. All Nippon Airways	4,0	4,0	-0,4%
19. Asiana	4,0	4,0	-0,2%
20. United Continental Holdings	3,6	3,8	5,1%
21. KLM	3,8	3,7	-0,9%
22. Eva Air	4,1	3,6	-10,3%
23. Air France	4,0	3,6	-9,8%
24. American Airlines	2,8	3,4	18,5%
25. Delta Air Lines	3,4	3,2	-7,0%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

● **Résultats financiers**

Pour 2015, les trois premiers groupes en termes de chiffre d'affaires opérationnels demeurent les américains American Airlines Group, Delta Airlines et United Continental Holdings. De même, les européens Lufthansa Group et Air France-KLM restent respectivement quatrième et cinquième.

**25 premiers groupes mondiaux en 2015
en fonction du chiffre d'affaires
(en millions d'USD)**

Groupes	Chiffre d'affaires opérationnel		Résultat opérationnel	
	2014	2015	2014	2015
1. American Airlines Group	42 650	40 990	4 429	6 204
2. Delta Air Lines	40 362	40 704	2 206	7 802
3. United Continental Holdings	38 901	37 864	2 373	5 166
4. Lufthansa Group	36 478	35 023	1 160	1 699
5. Air France - KLM	30 302	28 471	-157	892
6. FedEx Express	27 121	27 239	1 172	1 584
7. IAG	24 516	24 973	1 690	2 533
8. Emirates Group	26 258	23 148	1 878	2 267
9. Southwest Airlines	18 605	19 820	2 225	4 116
10. China Southern Airlines	17 646	17 202	2 836	1 565
11. Air China	17 207	16 782	1 179	3 888
12. ANA Holdings	14 321	15 922	765	1 213
13. China Eastern Airlines	14 585	15 290	1 643	1 945
14. Cathay Pacific Airways	13 662	13 204	572	860
15. Qantas Group	14 460	12 108	-608	802
16. JAL Group	11 239	11 955	1 501	1 597
17. SIA Group	11 326	10 767	322	482
18. Turkish Airlines	11 070	10 522	603	2 102
19. LATAM Airlines Group	12 471	10 126	513	514
20. Air Canada	11 413	10 002	701	1 079
21. Korean Air	10 836	9 819	359	533
22. Etihad Airways	7 600	9 020	NA	1 400
23. easyJet	7 351	7 106	943	1 043
24. Ryanair	6 135	7 102	1 132	1 639
25. UPS Airlines	6 581	6 570	NA	NA

(Source : ATW juillet 2016)

American Airlines, en tête du classement mondial 2015 des groupes en fonction du chiffre d'affaires opérationnel, affiche un chiffre d'affaires opérationnel de 41,0 milliards de dollars US, en baisse de 3,9 % par rapport à 2014.

Delta Air Lines conserve sa deuxième place après une légère progression de son chiffre

d'affaires opérationnel (+0,8 %) à 40,7 milliards de dollars US.

Avec une baisse de 2,7 % par rapport à 2014, United Continental Holdings reste troisième du classement avec un chiffre d'affaires opérationnel de 37,9 milliards de dollars US.

En Europe, Lufthansa Group et Air France-KLM voient leurs chiffres d'affaires opérationnels exprimés en dollars US baisser respectivement de 4,0 % et de 6,0 % et demeurent respectivement en quatrième et cinquième position, tandis que IAG se hisse de la huitième à la septième position avec la deuxième meilleure progression du top dix de ce classement ATW (+1,9 %).

Comme en 2014, et avec un chiffre d'affaires opérationnel quasi identique (27,2 milliards de dollars US et +0,4 %), FedEx Express occupe la sixième place.

Les trois plus fortes progressions de chiffre d'affaires opérationnel sont celles d'Etihad Airways (+18,7 % après avoir déjà connu la plus forte progression entre 2013 et 2014 avec +26,7 % ; reste à la vingt-deuxième place), Ryanair (+15,8 % ; passe de la vingt-cinquième à la vingt-quatrième place) et ANA Holdings (+11,2 % ; passe de la quatorzième à la douzième place).

b) Les compagnies aériennes européennes

Du point de vue du nombre de passagers transportés et selon les chiffres de l'OACI, les transporteurs européens ont connu en 2015 une augmentation globale de trafic de +6,4 % par rapport à 2014, derrière ceux d'Asie/Pacifique (+8,9 %), d'Amérique Latine/Caraïbes (+8,3 %) et du Moyen-Orient (+7,5 %) mais devant ceux d'Amérique du Nord (+4,8 %) et d'Afrique (+2,8 %).

● **Le trafic de passagers**

Ryanair, Lufthansa, easyJet, Turkish Airlines et Air France occupent, dans cet ordre et comme en 2014, les cinq premières places du classement 2015 selon le nombre de passagers transportés.

Les évolutions de 2015 par rapport à 2014 y sont très contrastées : avec +21,2 %, Wizz Air est la seule compagnie à progresser de plus de 20 % et cinq compagnies progressent selon un taux entre 10 % et 20 % : Ryanair (+17,4 %), Vueling Airlines (+15,4 %), Pegasus (+13,2 %), Turkish Airlines (+11,8 %) et Aeroflot (+10,6 %).

À l'inverse, trois compagnies connaissent une évolution négative : Air Berlin (-4,6 %), SAS (-1,1 %) et Alitalia (-0,8 %).

15 premières compagnies européennes en 2015 en fonction du nombre de passagers transportés (en millions de passagers)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. Ryanair	90,6	106,4	17,4%
2. Lufthansa	77,5	79,3	2,3%
3. easyJet	64,7	68,6	6,0%
4. Turkish Airlines	54,7	61,2	11,8%
5. Air France	48,9	49,5	1,3%
6. British Airways	41,5	43,3	4,4%
7. Air Berlin	31,7	30,2	-4,6%
8. KLM	27,8	28,6	3,0%
9. SAS	28,4	28,1	-1,1%
10. Aeroflot	23,6	26,1	10,6%
11. Norwegian	24,0	25,8	7,4%
12. Vueling Airlines	21,5	24,8	15,4%
13. Alitalia	22,7	22,5	-0,8%
14. Pegasus	19,7	22,3	13,2%
15. Wizz Air	16,5	20,0	21,2%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

En termes de PKT, le classement 2015 demeure relativement stable par rapport à celui de 2014, avec seulement deux changements : Iberia qui, avec +13,8 %, passe de la dixième à la neuvième place (au détriment d'Air Berlin) et Norwegian, +12,4 %, de la douzième à la onzième (au détriment de Virgin Atlantic Airways).

Vueling Airlines, Pegasus et Wizz Air figurent dans le top 15 en termes de passagers transportés mais pas dans celui relatif au PKT et l'inverse se constate pour Iberia, Virgin Atlantic et Swiss.

Les trois plus fortes progressions en PKT en 2015 sont le fait des compagnies connaissant également parmi les plus fortes progressions en nombre de passagers transportés avec +15,4 % pour Ryanair, +12,4 % pour Norwegian, +11,7 % pour Turkish Airlines et +10,4 % pour Aeroflot mais on observe également une belle vigueur pour Iberia (+13,8 %) qui ne figure pas dans le top 15 en nombre de passagers transportés.

De la même manière, les trois compagnies ayant présenté une évolution négative en nombre de passagers transportés connaissent une évolution négative en PKT : Air Berlin (-4,6 %), SAS (-2,4 %) et Alitalia (-0,3 %) mais on observe également une décroissance non négligeable pour Virgin Atlantic Airways (-3,8 %) qui ne figure pas dans le top 15 en nombre de passagers transportés.

15 premières compagnies européennes en 2015 en fonction du nombre de passagers-kilomètres-transportés (en milliards de PKT)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. Lufthansa	157	162	3,4%
2. British Airways	138	142	2,6%
3. Air France	136	141	3,5%
4. Ryanair	113	131	15,4%
5. Turkish Airlines	107	119	11,7%
6. KLM	91	93	1,9%
7. easyJet	73	78	6,4%
8. Aeroflot	67	74	10,4%
9. Iberia	43	49	13,8%
10. Air Berlin	49	47	-4,6%
11. Norwegian	38	42	12,4%
12. Virgin Atlantic Airways	39	37	-3,8%
13. Swiss	36	36	0,8%
14. Alitalia	35	34	-0,3%
15. SAS	35	34	-2,4%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

● **Le trafic de fret et poste**

Le classement des compagnies européennes transportant du fret et poste est resté globalement stable en 2015 par rapport à 2014, mis à part le passage de la cinquième à la quatrième place pour KLM (au détriment d'Air France) et celui de la quinzième à la quatorzième pour SAS (au détriment d'Aeroflot).

15 premières compagnies européennes en 2015 en fonction du nombre de Tonnes-Kilomètres-Transportées (TKT) (en milliards, fret et poste)

Compagnies	2014	2015	15/14 en %
1. Lufthansa	7,4	7,2	-2,1%
2. Cargolux	5,8	6,5	10,6%
3. British Airways	4,4	4,2	-6,2%
4. KLM	3,8	3,7	-0,9%
5. Air France	4,0	3,6	-9,8%
6. Turkish Airlines	2,7	2,8	2,6%
7. Martinair Holland	2,1	1,7	-21,1%
8. Swiss	1,6	1,5	-4,5%
9. Virgin Atlantic Airways	1,5	1,4	-9,0%
10. TNT Airways	1,4	1,3	-8,4%
11. Iberia	1,0	1,0	6,5%
12. Finnair	0,7	0,7	0,6%
13. DHL Air	0,7	0,7	-8,1%
14. SAS	0,6	0,6	6,0%
15. Aeroflot	0,7	0,6	-9,0%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

La plupart des compagnies (10 sur 15) de ce top 15 voient leur nombre de TKT décroître entre 2014 et 2015 mais les baisses les plus notables sont celles de Martinair Holland (-21,1 % : plus forte baisse de ce top 15) et d'Air France

(-9,8 % : plus forte baisse du top 5 et à l'origine de la perte d'une place au classement).

La plus forte hausse revient à Cargolux avec +10,6 % (après +11,6 % entre 2013 et 2014) et 6,5 milliards de TKT. On note également une belle vigueur du côté d'Iberia (+6,5 %) et de SAS (+6,0 %).

• Résultats financiers

Résultats financiers pour 2015 des 6 premiers groupes européens (Europe géographique) en termes de chiffre d'affaires (en millions de €)

	Fin année comptable	Chiffre d'affaires (millions d'€)		Résultat opérationnel (millions d'€) ⁽¹⁾		15/14 % Évol. résultat opérationnel
		2014	2015	2014	2015	
1. Lufthansa Group (€)	31 déc.	30 011	32 056	1 050	1 696	61,5%
2. Air France - KLM (€)	31 déc.	24 912	26 059	751	1 115	48,5%
3. IAG (€)	31 déc.	20 170	22 858	1 029	2 318	125,3%
4. Turkish Airlines (US\$ -> €)	31 déc.	9 108	9 680	667	990	48,5%
5. easyJet (£ -> €)	30 sept.	5 722	6 326	749	929	23,9%
6. Ryanair (€)	31 mars	5 037	5 654	659	1 043	58,3%

(Sources : comptes de résultat 2015 des groupes)

N.-B. : les résultats exprimés dans une autre monnaie que l'euro sont convertis en euros selon le taux de conversion INSEE en vigueur à la date de fin d'année comptable propre à la compagnie.

⁽¹⁾ À partir de 2015, Lufthansa a choisi de remplacer le résultat opérationnel par l'« EBIT ajusté » (« adjusted EBIT ») comme principale mesure de ses gains. Cet indicateur comprend les bénéfices de Lufthansa dans ses placements en actions (« equity investments »), qui ne font généralement pas partie du résultat opérationnel. Aussi, afin de présenter un indicateur qui puisse être comparé aux résultats opérationnels des autres compagnies, les montants 2014 et 2015 indiqués ici pour Lufthansa correspondent à cet EBIT ajusté moins le résultat des placements en actions.

Le classement 2015 des 6 premiers groupes européens en termes de chiffre d'affaires est inchangé par rapport à 2014.

En 2015, l'ensemble des groupes a pu bénéficier de la baisse des cours du pétrole, commencée fin 2014 et amplifiée en 2015. L'effet de cette baisse n'est cependant pas le même pour tous les groupes du fait des politiques de couvertures carburant propres à chacune et, pour les compagnies de la zone Euro, de la hausse du dollar face à l'euro.

En première position, le groupe Lufthansa voit son chiffre d'affaires progresser de 6,8 % à 32,1 milliards d'euros et son résultat opérationnel

atteindre 1,7 milliards d'euros, en augmentation de 61,5 %, sous l'effet :

- de bonnes performances du secteur passagers (malgré les grèves),
- des très bons revenus dégagés par Lufthansa Technik (maintenance) et de LSG SkyChefs (catering).

Air France-KLM occupe la deuxième position avec un chiffre d'affaires en 2015 en hausse de 4,6 % par rapport à 2014 à 26,1 milliards d'euros et un résultat opérationnel de 1,1 milliards d'euros (+48,5 % par rapport à 2014), permis notamment par :

- des charges de restructuration de 159 millions d'euros,
- le résultat de la cession de titres Amadeus, générant une plus-value de 218 millions d'euros,
- le résultat de la cession de slots à Londres Heathrow, générant une plus-value de 230 millions d'euros.

En troisième position, le groupe IAG connaît les plus importantes croissances de chiffre d'affaires (+13,3 %) et de résultat d'exploitation (+125,3 %) de ce classement sous l'effet :

- de l'extrême volatilité des taux de change,
- des très bonnes performances d'Aer Lingus (rachetée en août 2015).

Arrivent ensuite Turkish Airlines dont le chiffre d'affaires progresse de 6,3 % à 9,7 milliards d'euros puis easyJet (6,3 milliards d'euros et +10,6 %) et Ryanair à la 6ème place avec 5,7 milliards d'euros (+12,2 %).

c) Les alliances dans le monde


On compte trois grandes alliances dans le transport aérien mondial. En 2015, ces trois alliances se sont partagé 59,3 % du trafic régulier mondial des compagnies aériennes en PKT (59,9 % en 2014). Ces alliances s'appuient sur les grandes plates-formes de correspondance des compagnies membres en Europe, sur le continent américain, en Afrique et en Asie. En 2015, la Star Alliance maintient sa position de leader mondial, suivi de SkyTeam et Oneworld.

Star Alliance, fondée en mai 1997, regroupe vingt-sept compagnies en 2015.

L'alliance a enregistré en 2015 un trafic de 1 458,1 milliards de PKT, en hausse de 5,3 % par rapport à 2014, ce qui représente 21,8 % du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT (22,3 % en 2014).

En 2015, le groupe Lufthansa (Lufthansa, Swiss et Austrian) représente 13,7 % des passagers-

kilomètres-transportés par l'alliance (14,3 % en 2014).


 STAR ALLIANCE	Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2015 (en PKT)
United	20,3%
Lufthansa	10,0%
Air China	8,6%
Turkish Airways	8,2%
Singapore Airlines	6,4%
Air Canada	5,9%
All Nippon Airways (ANA)	5,1%
Thai Airways	4,1%
Asiana Airlines	2,7%
Shenzhen Airlines	2,7%
Air India	2,6%
Swiss	2,5%
Avianca	2,4%
EVA Air	2,4%
SAS Scandinavian Airlines	2,3%
Air New Zealand	2,2%
TAP Portugal	2,0%
COPA Airlines	1,8%
Ethiopian Airlines	1,7%
SAA South African Airlines	1,4%
Austrian Airlines	1,2%
Egyptair	1,2%
Brussels Airlines	0,8%
Aegean Airlines	0,8%
LOT Polish Airlines	0,5%
Croatia Airlines	0,1%
Adria Airways	0,1%
Total (en milliards de PKT)	1 458,1
Part dans le trafic total mondial	21,8%

(Source : IATA WATS 2016)

SkyTeam, fondée en juin 2000, regroupe vingt compagnies en 2015.

L'alliance a enregistré en 2015 un trafic de 1 308,2 milliards de PKT, en augmentation de 7,6 % par rapport à 2014, ce qui représente 19,6 % du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT (pourcentage identique en 2014).

En 2015, le groupe Air France-KLM représente 17,8 % (10,6 % pour Air France et 7,1 % pour KLM) des passagers-kilomètres-transportés par l'alliance (18,6 % en 2014).


 SKYTEAM	Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2015 (en PKT)
Delta Air Lines	23,2%
Air France/KLM	17,8%
China Southern Airlines	14,6%
China Eastern Airlines	9,2%
Aeroflot	5,7%
Korean Air	5,5%
Saudia Airlines	4,1%
China Airlines	2,8%
Garuda Indonesia	2,7%
Xiamen Airlines	2,7%
Alitalia	2,6%
Aeromexico	2,4%
Vietnam Airlines	2,2%
Air Europa	1,8%
Aerolineas Argentinas	1,4%
Kenya Airways	0,7%
MEA Middle East Airlines	0,4%
CSA Czech Airlines	0,2%
Tarom	0,2%
Total (en milliards de PKT)	1 308,2
Part dans le trafic total mondial	19,6%

(Source : IATA WATS 2016)

Oneworld, fondée en septembre 1998, regroupe seize compagnies en 2015.

L'alliance a enregistré en 2015 un trafic de 1 195,2 milliards de PKT, soit +6,8 % par rapport à 2014, ce qui représente 17,9 % du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT (18 % en 2014).

En 2015, le groupe IAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus) représente 17,7 % (11,8 % pour British Airways, 3,8 % pour Iberia et 2,1 % pour Vueling) des passagers-kilomètres-transportés par l'alliance (18,1 % en 2014).

 oneworld	Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2015 (en PKT)
American Airlines	26,9%
IAG (British Airways + Iberia + Vueling)	17,7%
Qantas	9,7%
Cathay Pacific	9,1%
Qatar Airways	9,1%
TAM Brazil	5,1%
JAL Japan Airlines	4,8%
LAN Airlines	4,2%
Air Berlin	3,8%
Malaysia Airlines	3,4%
Finnair	2,1%
S7 Airlines Siberian Airlines	1,3%
Sri Lankan Airlines	1,1%
Royal Jordanian Airlines	0,6%
Membres associés	
Dragonair	1,1%
Total (en milliards de PKT)	1 195,2
Part dans le trafic total mondial	17,9%

(Source : IATA WATS 2016)

Des objectifs et des moyens en évolution

Les alliances ont classiquement pour objectif le développement d'un réseau mondial et la rationalisation des moyens de leurs membres.

II.1.3 Aéroports

(actualisé en décembre 2016)

a) Les grands aéroports mondiaux

Selon le conseil international des aéroports (ACI), le nombre de passagers accueillis en 2015 dans les aéroports mondiaux a augmenté de 6,4 % par rapport à 2014 et celui des tonnes de fret et poste qui y ont été embarqués et débarqués de 2,6 %.

Concernant le trafic passagers, cette croissance confirme et amplifie celles déjà relevées par l'ACI en 2013 (+4,6 % par rapport à 2012) et 2014 (+5,7 % par rapport à 2013). Concernant l'activité cargo, la progression s'avère moindre qu'en 2014 (+4,7 % par rapport à 2013) mais reste nettement plus soutenue qu'en 2013 (+0,9 % par rapport à 2012).

• Trafic de passagers

Avec 101 millions de passagers accueillis en 2015, Atlanta demeure le 1er aéroport mondial sur ce critère, devant Pékin toujours 2^{ème}. Paris-CDG passe 9^{ème} et cède sa 8^{ème} place de 2014 à Hong-Kong dont la croissance se confirme (+8,3 % après +5,8 en 2014).

15 premiers aéroports mondiaux en 2015 en fonction du nombre de passagers embarqués et débarqués (passagers en transit comptés une fois) (en millions de passagers)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. Atlanta (États-Unis)	96	101	5,5%
2. Pékin - Capital (Chine)	86	90	4,4%
3. Dubaï (Émirats Arabes Unis)	70	78	10,7%
4. Chicago - O'Hare (États-Unis)	70	77	9,8%
5. Tokyo - Haneda (Japon)	73	75	3,4%
6. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)	73	75	2,2%
7. Los Angeles - Intl (États-Unis)	71	75	5,7%
8. Hong Kong (Chine)	63	68	8,3%
9. Paris - CDG (France)	64	66	3,1%
10. Dallas - Fort Worth (États-Unis)	64	64	1,0%
11. Istanbul - Atatürk (Turquie)	57	61	8,2%
12. Francfort (Allemagne)	60	61	2,5%
13. Shanghai - Pudong (Chine)	52	60	16,3%
14. Amsterdam (Pays-Bas)	55	58	6,0%
15. New York - JFK (États-Unis)	53	57	6,7%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

Londres-Heathrow, 3^{ème} en 2014 mais talonné par Tokyo-Haneda, se trouve rétrogradé à la 6^{ème} place, dépassé par Dubaï (3^{ème}, +10,7 %), Chicago-O'Hare (4^{ème}, +9,8 %) et Tokyo-Haneda (5^{ème}, +3,4 %). Los Angeles, 5^{ème} en 2014, subit également la montée en puissance de Dubaï et Chicago et se place dorénavant 7^{ème}, très près de Londres (les deux plateformes ne sont séparées que d'environ 280 000 passagers).

Après une belle progression en 2014 (+5,1 %), Dallas-Fort Worth connaît la plus faible progression du classement en 2015 (+1,0 %) et demeure sous Paris-CDG, en 10^{ème} position, avec 64 millions de passagers.

Istanbul-Atatürk progresse nettement en 2015 (+8,2 % après +10,5 % en 2014) et dépasse Francfort, à la peine avec seulement +2,5 %. Ces deux aéroports occupent respectivement les 11^{ème} et 12^{ème} position du classement.

Jakarta-Soekarno-Hatta (-4,4 %) et Canton (+0,8 %) sont les deux sortants du top 15 2014 tandis que Shanghai-Pudong et New-York-JFK sont les deux entrants en 2015, se classant respectivement 13^{ème} et 15^{ème}. A noter que Shanghai-Pudong marque la plus forte progression de ce classement avec +16,3 % et 60 millions de passagers embarqués ou débarqués.

Enfin, Amsterdam, cinquième aéroports de l'Europe géographique dans ce classement, conserve sa 14^{ème} place en accueillant 58 millions de passagers et après une croissance de 6,0 % entre 2014 et 2015.

• Trafic de fret et poste

En 2015, les aéroports classés dans le top 15 en termes de tonnes de fret et poste restent les mêmes que ceux du classement 2014 mais dans un ordre parfois modifié.

En tête de classement, les deux premières places restent respectivement allouées à Hong-Kong (4,42 millions de tonnes et +0,1 %) et Memphis (4,29 millions de tonnes et +0,8 %).

En revanche, avec 2,6 millions de tonnes de fret et poste manipulés, Séoul-Incheon, positionné 3^{ème} en 2014, se voit dépassé par Shanghai-Pudong (3^{ème} avec 3,28 millions de tonnes) et Anchorage (4^{ème} avec 2,62 millions de tonnes).

Le classement 2014 est à nouveau modifié à partir de la 10^{ème} place, occupée par Paris-CDG (2,09 millions de tonnes, +0,8 %) et qui bénéficie de la baisse de Francfort (-2,6 % et classé 11^{ème}) et de Taïpei (-3,2 %, 12^{ème}).

Los Angeles réalise la plus forte progression de ce top 15 avec +6,3 % (après +4,1 % en 2014) et passe de la 15^{ème} position en 2014 à la 13^{ème} en 2015, après avoir embarqué ou débarqué 1,93 millions de tonnes de fret et poste durant cet exercice.

En fin de classement, Pékin (+2,2 %) et Singapour (+0,4 %) glissent d'une place chacun et occupent les 14^{ème} et 15^{ème} positions.

15 premiers aéroports mondiaux en 2015 en fonction du nombre de tonnes de fret + poste embarqués et débarqués (en millions de tonnes)

Aéroports	2014	2015	15/14 en%
1. Hong Kong (Chine)	4,42	4,42	0,1%
2. Memphis (États-Unis)	4,26	4,29	0,8%
3. Shanghai - Pudong (Chine)	3,18	3,28	2,9%
4. Anchorage (États-Unis)	2,49	2,62	5,3%
5. Séoul - Incheon (Corée du sud)	2,56	2,60	1,5%
6. Dubaï (Émirats Arabes Unis)	2,37	2,51	5,9%
7. Louisville - Intl (États-Unis)	2,29	2,35	2,5%
8. Miami (États-Unis)	2,20	2,21	0,3%
9. Tokyo - Narita (Japon)	2,13	2,12	-0,6%
10. Paris - CDG (France)	2,08	2,09	0,7%
11. Francfort (Allemagne)	2,13	2,08	-2,6%
12. Taipei - Taoyuan (Taïwan)	2,09	2,02	-3,2%
13. Los Angeles - Intl (États-Unis)	1,82	1,93	6,3%
14. Pékin - Capital (Chine)	1,85	1,89	2,2%
15. Singapour	1,88	1,89	0,4%

(Source : Enac Air Transport Data 2015)

• **Mouvements commerciaux**

En 2015, les quatre premières plates-formes mondiales en termes de nombre de mouvements restent américaines avec, toutefois, un changement en tête puisque Atlanta progresse de 1,6 % avec 882 000 mouvements et reprend la 1^{ère} place à Chicago dont le nombre de mouvements baisse de 1,2 % par rapport à 2014.

A noter également que, comme en 2014, 8 des 10 premiers aéroports du classement sont américains.

Avec 476 000 mouvements commerciaux contrôlés et une progression de +0,9 %, Paris-CDG change également de position en passant de la 11^{ème} place en 2014 à la 10^{ème} en 2015, au détriment de l'aéroport de Londres-Heathrow qui devient 11^{ème}.

Enfin, Shanghai-Pudong marque la plus forte progression (+11,7 %) et fait son entrée dans ce top 15 à la 15^{ème} place au détriment de Toronto qui occupait cette place en 2014 mais dont le

nombre de mouvements contrôlés chute de 3,1 % en 2015 par rapport à 2014.

15 premiers aéroports mondiaux en 2015 en fonction du nombre de mouvements commerciaux (en milliers)

Aéroports	2014	2015	15/14 en%
1. Atlanta (États-Unis)	868	882	1,6%
2. Chicago - O'Hare (États-Unis)	875	865	-1,2%
3. Dallas - Fort Worth (États-Unis)	678	679	0,2%
4. Los Angeles - Intl (États-Unis)	709	656	-7,5%
5. Pékin - Capital (Chine)	582	590	1,4%
6. Denver (États-Unis)	541	543	0,3%
7. Charlotte (États-Unis)	545	542	-0,7%
8. Las Vegas - McCarran (États-Unis)	522	530	1,5%
9. Houston - Intercontinental (États-Unis)	512	507	-0,9%
10. Paris - CDG (France)	471	476	0,9%
11. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)	473	474	0,3%
12. Francfort (Allemagne)	469	468	-0,2%
13. Amsterdam (Pays-Bas)	453	466	2,8%
14. Istanbul - Atatürk (Turquie)	440	465	5,7%
15. Shanghai - Pudong (Chine)	402	449	11,7%

(Source : Enac Air Transport Data 2015)

b) Les quinze premiers aéroports européens

En 2015, les 15 premiers aéroports de l'Europe géographique en termes de passagers accueillis ont traité 652 millions de passagers, soit une progression de 4,0 % par rapport aux 15 premiers aéroports de 2014.

Londres-Heathrow et Paris-CDG demeurent respectivement 1er et 2ème de ce classement, mais la 3ème place, occupée par Francfort en 2014, est prise par l'aéroport d'Istanbul-Atatürk en 2015.

• **Trafic de passagers**

En 2015, le classement des plates-formes européennes en fonction du nombre de passagers accueillis est surtout impacté par la montée en puissance des deux aéroports internationaux stambouliotes.

Ainsi, Istanbul-Atatürk, qui avait déjà progressé de 10,5 % entre 2013 et 2014, progresse à nouveau fortement en 2015 (+8,2 %) et atteint la 3ème place au détriment de Francfort relayé à la 4ème place.

De même, Istanbul-Sabiha Gokcen, absent du top 15 de 2014, se classe directement à la 14^{ème} position de ce palmarès en 2015 en accueillant 28 millions de passagers et en réalisant ainsi la plus forte progression du classement entre 2014 et 2015 (+19,7 %). Avec également 28 millions de passagers mais une baisse de fréquentation de 2,3 %, Antalya régresse alors de la 14^{ème} à la

15^{ème} place tandis que Copenhague, anciennement 15^{ème}, sort du top 15.

Au final, la Turquie est le seul pays de l'Europe géographique à positionner 3 de ses aéroports dans ce top 15.

Enfin, on note une inversion des positions des deux aéroports russes : Moscou-Cheremetievo (32 millions de passagers, +0,1 %), classée 12^{ème} en 2014, devient 11^{ème} en 2015 et Moscou-Domodievo (31 millions de passagers et -7,7 %) réalise l'évolution inverse.

15 premiers aéroports européens en 2015 en fonction du nombre de passagers embarqués et débarqués (passagers en transit comptés une fois) (en millions de passagers)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)	73	75	2,2%
2. Paris - CDG (France)	64	66	3,1%
3. Istanbul - Atatürk (Turquie)	57	61	8,2%
4. Francfort (Allemagne)	60	61	2,5%
5. Amsterdam (Pays-Bas)	55	58	6,0%
6. Madrid - Barajas (Espagne)	42	47	12,0%
7. Munich (Allemagne)	40	41	3,2%
8. Rome - Da Vinci (Italie)	39	40	5,0%
9. Londres - Gatwick (Royaume-Uni)	38	40	5,7%
10. Barcelone (Espagne)	38	40	5,7%
11. Moscou - Cheremetievo (Russie)	32	32	0,1%
12. Moscou - Domodedovo (Russie)	33	31	-7,7%
13. Paris - Orly (France)	29	30	2,8%
14. Istanbul - Sabiha Gokcen (Turquie)	24	28	19,7%
15. Antalya (Turquie)	28	28	-2,3%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

• **Trafic de fret et poste**

Les 15 premiers aéroports européens en termes de fret et poste transportés sont les mêmes en 2015 qu'en 2014, mais deux aéroports voient leur classement évoluer :

- Paris-CDG, avec 2,1 millions de tonnes et une croissance de 0,7 %, passe de la 2^{ème} à la 1^{ère} place, déclassant ainsi Francfort qui devient 2^{ème} avec 2,1 millions de tonnes également (mais 14 000 tonnes de moins que Paris-CDG environ) et une régression de 2,6 % ;
- Zurich, avec 320 068 tonnes et -4,4 %, soit la plus forte régression du classement, passe de la 13^{ème} à la 15^{ème} place au profit de Munich (+8,7 %) et Easts Midlands (+4,5 %) qui gagnent chacun une place par rapport à 2014.

15 premiers aéroports européens en 2015 en fonction du nombre de tonnes de fret + poste embarqués et débarqués (en millions de tonnes)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. Paris - CDG (France)	2,1	2,1	0,7%
2. Francfort (Allemagne)	2,1	2,1	-2,6%
3. Amsterdam (Pays-Bas)	1,7	1,7	-0,9%
4. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)	1,6	1,6	0,2%
5. Leipzig (Allemagne)	0,9	1,0	8,6%
6. Istanbul - Atatürk (Turquie)	0,8	0,8	7,8%
7. Cologne/Bonn (Allemagne)	0,7	0,7	0,4%
8. Luxembourg (Luxembourg)	0,7	0,7	4,2%
9. Liège (Belgique)	0,6	0,6	10,0%
10. Milan - Malpensa (Italie)	0,5	0,5	8,8%
11. Bruxelles - National (Belgique)	0,5	0,5	7,8%
12. Madrid - Barajas (Espagne)	0,4	0,4	2,8%
13. Munich (Allemagne)	0,3	0,3	8,7%
14. East Midlands (Royaume-Uni)	0,3	0,3	4,5%
15. Zurich (Suisse)	0,3	0,3	-4,4%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

Globalement, les 15 premiers aéroports européens en termes de fret et poste transportés ont traité 13,7 millions de tonnes en 2015, soit une progression de 2,2 % par rapport à 2014.

• **Mouvements commerciaux**

Paris-CDG, avec 476 000 mouvements en 2015, en augmentation de 0,9 % par rapport à 2014, passe de la 2^{ème} à la 1^{ère} place, déclassant ainsi Londres-Heathrow qui devient 2^{ème} avec 474 000 mouvements et une très légère progression de 0,3 %.

Les places 3 à 9 de ce top 15 demeurent inchangées par rapport à 2014 et, avec 268 000 mouvement et +3,0 %, Londres-Gatwick se classe 10^{ème} après 11^{ème} en 2014. La plateforme Britannique est suivie par la Suisse de Zurich qui entre dans le classement directement à la 11^{ème} place après avoir enregistré la plus forte progression du classement (+8,2 %).

En fin de palmarès, Moscou-Domodedovo, après avoir connu -8,9 %, soit la plus forte régression des 15 premiers aéroports, passe de la 10^{ème} place en 2014 à la 14^{ème} place en 2015 et Vienne (-1,8 %) ferme ce classement tandis qu'Oslo (-2,5 %), 15^{ème} en 2014, le quitte.

15 premiers aéroports européens en 2015 en fonction du nombre de mouvements commerciaux (en milliers)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. Paris - CDG (France)	471	476	0,9%
2. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)	473	474	0,3%
3. Francfort (Allemagne)	469	468	-0,2%
4. Amsterdam (Pays-Bas)	453	466	2,8%
5. Istanbul - Atatürk (Turquie)	440	465	5,7%
6. Munich (Allemagne)	377	380	0,9%
7. Madrid - Barajas (Espagne)	342	367	7,2%
8. Rome - Da Vinci (Italie)	308	315	2,3%
9. Barcelone (Espagne)	284	289	1,8%
10. Londres - Gatwick (Royaume-Uni)	260	268	3,0%
11. Zurich (Suisse)	245	265	8,2%
12. Moscou - Chermetievo (Russie)	256	265	3,7%
13. Copenhague (Danemark)	252	255	1,2%
14. Moscou - Domodedovo (Russie)	278	253	-8,9%
15. Vienne (Autriche)	250	245	-1,8%

(Source : ENAC Air Transport Data 2015)

Globalement, les 15 premiers aéroports européens en termes de nombre de mouvements ont géré 5,3 millions de mouvements en 2015, soit une progression de 1,8 % par rapport à 2014.

c) Les aéroports français

En 2015, les aéroports français (métropole et outre-mer) auront accueilli 180 millions de passagers, soit une augmentation de 3,1 % par rapport à 2014.

Le trafic des Aéroports de Paris, avec 95,4 millions de passagers, progresse de 3,1 % ; celui des aéroports régionaux gagne 3,3 % avec 74,1 millions de passagers et les aéroports d'Outre-mer, avec 10,5 millions de passagers, enregistrent une progression d'activité de 2,3 %.

• **Trafic passagers**

Passagers (en milliers)

Années	France	Métropole	Outre-mer
2008	156 521	146 699	9 822
2009	150 253	140 705	9 548
2010	152 241	142 304	9 936
2011	162 205	151 941	10 264
2012	167 042	156 979	10 063
2013	170 969	160 806	10 163
2014	174 527	164 268	10 259
2015	179 985	169 493	10 492
15/14 en%	3,1%	3,2%	2,3%

(Source : DGAC)

Classement des aéroports métropolitains dont le trafic est supérieur à 500 000 passagers en 2015 (en milliers de passagers)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. PARIS-CDG	63 649	65 698	3,2%
2. PARIS-ORLY	28 842	29 663	2,8%
3. NICE-CÔTE D'AZUR	11 656	12 013	3,1%
4. LYON-SAINT-EXUPÉRY	8 400	8 635	2,8%
5. MARSEILLE-PROVENCE	8 126	8 190	0,8%
6. TOULOUSE-BLAGNAC	7 493	7 650	2,1%
7. BÂLE-MULHOUSE (F)	6 499	7 021	8,0%
8. BORDEAUX-MÉRIGNAC	4 906	5 284	7,7%
9. BEAUVAIS-TILLÉ	4 023	4 329	7,6%
10. NANTES-ATLANTIQUE	4 081	4 308	5,6%
11. LILLE-LESQUIN	1 572	1 520	-3,3%
12. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE	1 442	1 508	4,6%
13. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE	1 354	1 356	0,2%
14. BASTIA-PORETTA	1 161	1 190	2,5%
15. STRASBOURG-ENTZHEIM	1 157	1 181	2,1%
16. BIARRITZ-PAYS-BASQUE (*)	1 064	1 040	-2,3%
17. BREST-BRETAGNE	985	986	0,1%
18. PAU-PYRÉNÉES	618	630	2,0%
19. FIGARI-SUD-CORSE	498	578	16,1%
20. RENNES-SAINT-JACQUES	502	538	7,1%
21. TOULON-HYÈRES	548	507	-7,5%

(Source : DGAC)

(*) BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET est devenu BIARRITZ-PAYS-BASQUE en 2015

Le trafic des aéroports français établit un nouveau record en 2015 avec près de 180 millions de passagers et une progression de 3,1 % par rapport à 2014.

Cependant, cette croissance a été freinée en fin d'année du fait des attentats perpétrés le 13 novembre 2015.

Il convient par ailleurs de noter que l'augmentation de trafic est nettement supérieure au niveau de l'Europe géographique avec +5,2 % selon l'ACI.

En France métropolitaine, les évolutions de trafic en 2015 par rapport à 2014 sont contrastées selon les aéroports.

Paris connaît une croissance robuste (+3,1 %), grâce essentiellement au dynamisme du marché international, mais plus affirmée à Charles-de-Gaulle (+3,2 %) qu'à Orly (+2,8 %) du fait de la plus forte dépendance au trafic intérieur de cette dernière plate-forme.

Quatre terrains bénéficient également d'un net surcroît d'activité à l'international et réalisent ainsi une progression supérieure à 5 % : Bâle-Mulhouse (+8,0 %), Bordeaux-Mérignac (+7,7 %), Beauvais-Tillé (+7,6 %) et Nantes-

Atlantique (+5,6 %). Beauvais, qui talonnait déjà Nantes au classement 2014, profite d'une progression plus vigoureuse en 2015 pour lui ravir la neuvième place.

Lille-Lesquin demeure onzième mais marque la plus forte régression du top 20 (-3,3 %) et se retrouve quasiment rattrapé par Montpellier-Méditerranée (+4,6 %) avec 1,52 millions de passagers contre 1,51 pour Montpellier.

En fin de classement, la plate-forme de Figari-Sud-Corse entre directement à la 19^{ème} position en signant la plus forte progression avec +16,1 % de passagers accueillis par rapport à 2014.

Enfin, l'aéroport de Toulon-Hyères marque la plus importante chute de fréquentation (-7,5 %) mais se maintient dans les aéroports de plus de 500 000 passagers avec un peu plus de 507 000 passagers.

Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic est supérieur à 400 000 passagers en 2015 (en milliers de passagers)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. LA RÉUNION-ROLAND GARROS	1 991	2 058	3,4%
2. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES	1 960	2 005	2,3%
3. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE	1 623	1 635	0,8%
4. TAHITI FAAA	1 167	1 189	1,9%
5. NOUMEA LA TONTOUTA	479	497	3,6%
6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ	430	443	3,1%
7. NOUMEA MAGENTA	428	435	1,7%

(Source : DGAC)

Le trafic passagers outre-mer est en progression de 2,3 % en 2015.

L'aéroport Roland Garros de la Réunion reste en tête en accueillant en 2015 2,06 millions de passagers, ce qui marque une progression vigoureuse de 3,4 % par rapport à 2014, notamment permise une augmentation de 3,0 % avec la métropole qui représente près de 58 % des lignes avec cet aéroport.

L'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, avec 2,01 millions de passagers fin 2015, connaît également une belle progression de sa fréquentation (+2,3 %), en particulier sur ses lignes avec les autres plates-formes d'outre-mer, soit environ avec un tiers de son trafic (+3,6 %).

Martinique Aimé Césaire progresse avec mesure (+0,8 %) et connaît une régression de 2 % dans son trafic avec la métropole (soit un peu plus de 63 % de son trafic).

L'aéroport de Tahiti-Faaa a accueilli en 2015 1,19 million de passagers (+1,9 %). Le trafic avec les autres aéroports d'outre-mer, qui représente près de 54 % du trafic, enregistre en particulier une hausse de 2,4 %.

Le trafic de passagers de l'aéroport de Nouméa-La Tontouta, avec 0,497 million de passagers en 2015, progresse sûrement (+3,6 %) tandis que le 2^{ème} aéroport de Nouvelle Calédonie, Nouméa Magenta, voit son trafic progresser de manière beaucoup plus modérée qu'en 2014 (+1,7 % après +9,1 % en 2014) et atteint 0,435 million de passagers en 2015.

Le trafic de la plate-forme de Cayenne, 6^{ème} de ce classement, se montre plutôt vigoureux avec +3,1 % de fréquentation à 0,443 million de passagers.

• **Trafic de fret et poste⁶**

Fret et poste (en milliers de tonnes)

Années	France	Métropole	Outre-mer
2008	1 887	1 785	102
2009	1 661	1 565	96
2010	1 742	1 648	93
2011	1 991	1 895	96
2012	1 978	1 890	89
2013	1 958	1 871	87
2014	1 947	1 856	91
2015	2 616	2 527	90
15/14 en %	N.A. ^(*)	N.A. ^(*)	-0,9%

(Source : DGAC)

(*) La correction des données des aéroports parisiens à partir de 2015 empêche la comparaison avec 2014.

En 2015, le trafic fret + poste de métropole s'élève à 2,53 millions de tonnes et celui d'outre-mer à 90 000 tonnes (-0,9 %).

⁶ Depuis 2015, le DGAC corrige les données des aéroports parisiens pour tenir compte de la "sous-déclaration". Il convient toutefois de continuer à considérer ces données comme estimées, à l'instar de celles des autres aéroports.

Classement des aéroports métropolitains dont le trafic fret + poste est supérieur à 5 000 tonnes en 2015 (en milliers de tonnes)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. PARIS-CDG	1 476	2 091	N.A. ^(*)
2. PARIS-ORLY	64	119	N.A. ^(*)
3. TOULOUSE-BLAGNAC	61	61	-0,5%
4. MARSEILLE-PROVENCE	56	55	-2,0%
5. LYON-SAINT-EXUPÉRY	49	51	4,5%
6. BÂLE-MULHOUSE (F)	42	49	16,0%
7. SAINT-NAZAIRE-MONTOIR	21	21	-2,3%
8. NICE-CÔTE D'AZUR	17	13	-20,9%
9. BORDEAUX-MÉRIGNAC	12	12	-1,6%
10. NANTES-ATLANTIQUE	9	10	8,8%
11. RENNES-SAINT-JACQUES	12	10	-19,0%
12. BASTIA-PORETTA	8	7	-3,3%
13. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE	6	7	20,2%
14. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE	6	7	11,6%

(Source : DGAC)

(*) La correction des données des aéroports parisiens à partir de 2015 empêche la comparaison avec 2014.

L'aéroport de Paris-CDG a traité 2,09 millions de tonnes de fret + poste en 2015 - soit près de 83 % du volume fret + poste de la métropole - et celui de Paris-Orly 0,12 million de tonnes.

Parmi les plus fortes progression par rapport à 2014, on distingue Ajaccio-Napoléon Bonaparte qui, avec +20,2 %, passe de la 15^{ème} à la 13^{ème} place et Bâle-Mulhouse avec +16,0 %.

Les régressions les plus importantes sont pour Rennes-Saint-Jacques (-19,0 %) qui cède sa place de 10^{ème} à Nantes-Atlantique (+8,8 %) et devient 11^{ème}, Nice-Côte d'Azur (-20,9 %) qui demeure cependant la 8^{ème} plate-forme de métropole en termes de fret et poste transportés et, surtout, Châlons-Vatry qui chute de 29,5 % après la perte de dérogation accordée à un avion jugé finalement trop polluant et trop bruyant (L'Iliouchine 76 de la CEIBA, qui réalisait 30 % de l'activité fret de la plate-forme) et sort du classement avec seulement 4 375 tonnes transportées.

Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic fret + poste est supérieur à 4 000 tonnes en 2015 (en milliers de tonnes)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. LA RÉUNION-ROLAND GARROS	32	32	-1,3%
2. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES	14	13	-6,5%
3. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE	13	13	3,8%
4. TAHITI FAAA	13	13	0,6%
5. NOUMEA LA TONTOUTA	6	6	1,3%
6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ	4	4	1,9%

(Source : DGAC)

Le trafic fret des aéroports d'outre-mer s'est élevé en 2015 à 89 747 tonnes (-0,9 %). Les 6 principaux aéroports d'outre-mer en termes de trafic de fret + poste (les mêmes qu'en termes de trafic passagers) assurent 90 % de l'activité fret + poste d'outre-mer.

La plate-forme de Martinique-Aimé Césaire enregistre la plus forte progression de ce classement de 2014 à 2015 (+3,8 %) et celle de Guadeloupe Pôle Caraïbes la plus forte baisse (-6,5 %).

• **Mouvements commerciaux**

Mouvements commerciaux (en milliers)

Années	France	Métropole	Outre-mer
2008	1 968	1 733	235
2009	1 843	1 621	222
2010	1 799	1 567	211
2011	1 874	1 661	213
2012	1 889	1 687	202
2013	1 867	1 667	200
2014	1 832	1 625	207
2015	1 849	1 637	212
15/14 en %	0,9%	0,7%	2,4%

(Source : DGAC)

Classement des aéroports métropolitains dont le trafic est supérieur à 500 000 passagers en 2015 (en milliers de mouvements)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. PARIS-CDG	466	473	1,6%
2. PARIS-ORLY	228	232	1,8%
3. NICE-CÔTE D'AZUR	157	157	0,3%
4. LYON-SAINT-EXUPÉRY	105	106	0,3%
5. MARSEILLE-PROVENCE	92	91	-1,4%
6. TOULOUSE-BLAGNAC	82	81	-0,6%
7. BÂLE-MULHOUSE (F)	71	73	1,8%
8. BORDEAUX-MÉRIGNAC	49	52	6,6%
9. NANTES-ATLANTIQUE	48	49	2,5%
10. BEAUVAIS-TILLÉ	27	28	4,1%
11. STRASBOURG-ENTZHEIM	20	20	-0,1%
12. LILLE-LESQUIN	19	17	-7,9%
13. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE	16	16	3,6%
14. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE	14	14	-1,4%
15. BASTIA-PORETTA	14	13	-0,9%
16. BREST-BRETAGNE	13	13	0,1%
17. RENNES-SAINT-JACQUES	12	12	-3,1%
18. TOULON-HYÈRES	9	10	10,7%
19. BIARRITZ-PAYS-BASQUE	10	10	1,9%
20. FIGARI-SUD-CORSE	9	10	6,5%
21. PAU-PYRÉNÉES	9	9	2,8%

(Source : DGAC)

Métropole et outre-mer confondues, le nombre de mouvements d'aéronefs commerciaux progresse de 1,9 % en 2015 avec un emport moyen toujours plus important, qui atteint cette

année 97 passagers par vol (contre 95 en 2014 et 91 en 2013).

Dans le top 10, c'est la plate-forme de Bordeaux qui connaît la plus forte augmentation du nombre de mouvements avec +6,5 % et 52 000 mouvements en 2015 et, en fin de classement, Toulon-Hyères marque la plus forte progression (+10,7 %) et passe de la 19^{ème} place en 2014 à la 18^{ème} au détriment de Biarritz-Pays-Basque (+1,9 %) qui descend d'un cran au classement.

On note également l'augmentation de 6,5 % du nombre de mouvements sur Figari-Sud-Corse qui permet à la plate-forme d'intégrer le classement directement à la 20^{ème} place. Pau-Pyrénées, 20^{ème} en 2014, se classe 21^{ème} avec une progression de 2,8 % et 9 000 mouvements.

Enfin, c'est le nombre de mouvements à Lille-Lesquin qui chute le plus fortement (-7,9 %) même si la plate-forme reste 12^{ème}.

À Paris-CDG, le nombre de mouvements s'élève à 473 000 en 2015 (+1,6 %) et à 232 000 à Paris-Orly (+1,8 %).

Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic est supérieur à 400 000 passagers en 2015 (en milliers de mouvements)

Aéroports	2014	2015	15/14 %
1. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES	26	28	6,1%
2. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE	19	20	4,9%
3. TAHITI FAAA	19	19	1,8%
4. LA RÉUNION-ROLAND GARROS	12	12	-1,4%
5. NOUMEA MAGENTA	12	12	-0,8%
6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ	7	7	6,9%
7. NOUMEA LA TONTOUTA	4	4	2,4%

(Source : DGAC)

Le nombre de mouvements commerciaux des aéroports d'outre-mer s'élève à 211 533 en 2015 (+2,0 % par rapport à 2014), avec une progression robuste sur l'international (+4,5 % après +5,6 % en 2014) et mesurée la métropole (+0,4) et le domestique (+0,3 %).

• **Premiers résultats de trafic de 2016**

À Paris, CDG affiche un bilan annuel légèrement positif pour 2016 (+0,3 %) tandis qu'Orly réalise une année bien orientée (+5,3 %) durant laquelle le cap des 30 millions de passagers aura été franchi pour la première fois.

Sur l'ensemble de l'année, Lyon décroche la palme de la plus belle expansion (+9,7 %) et les premiers accessits reviennent à Bordeaux (+8,6 %) et Nantes (+8,5 %) dont la performance 2016 est d'autant plus remarquable qu'elle vient à la suite d'une série d'années déjà très favorables.

À l'inverse, 2016 constitue une année des plus sombres pour Beauvais dont le trafic baisse de 7,7 % par rapport à 2015.

Le bulletin statistique annuel, élaboré par la DGAC à partir des informations de trafic commercial provenant des aéroports français et fournies par les transporteurs aériens, regroupe un ensemble de données relatives au transport aérien en France selon trois chapitres :

- les résultats de trafic par liaison ;
- le trafic des aéroports ;
- le trafic des transporteurs.

Il est disponible en ligne à l'adresse suivante :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien>

II.1.4 Transport aérien et complémentarité modale

(actualisé en décembre 2016)

En 2014, la DGAC a dirigé une enquête sur la complémentarité modale entre l'avion et le train (concernant les passagers qui utilisent consécutivement l'avion et le train lors d'un même déplacement).

Cette enquête, unique en France, a notamment pour objectif d'évaluer le trafic intermodal, en estimant pour chaque gare enquêtée la part des passagers intermodaux avion/train.

L'enquête est réalisée tous les 3 ans depuis 1999, pour les passagers de Paris CDG et de Lyon St Exupéry utilisant les gares TGV de ces aéroports. Elle a également été menée, pour la première fois en 2014, pour les passagers de Marseille Provence utilisant la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence.

Pour ces trois plates-formes, l'enquête estime à près de 3,7 millions le nombre de passagers intermodaux en 2014, dont 3,3 millions pour Paris-CDG (soit une progression estimée de 20 % par rapport à 2011). Une forte progression de l'intermodalité à Lyon-Saint Exupéry - de 80 000 à près de 200 000 passagers intermodaux - est également un résultat saillant, qui pourrait être en partie imputable à l'offre « Ouigo » accessible aux passagers depuis 2013.

A noter que, pour 7 passagers intermodaux sur 10, il s'agit d'une première expérience, ce qui montre le potentiel de la complémentarité modale entre l'avion et le train sur les trajets analysés.

L'étude 2014 décrit également les pratiques et les profils des passagers « intermodaux », et propose des axes d'amélioration en fonction des pratiques observées.

L'ensemble des résultats de l'enquête 2014 peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/enquete-complementarite-modale-aviontrain>

II.1.5 Assistance en escale

(actualisé en novembre 2016)

Les enjeux économiques représentés par ce secteur sont d'importance : d'après les estimations de la Commission Européenne et des parties concernées, les recettes de l'assistance en escale (toutes catégories confondues) se monteraient à 50 milliards d'euros au niveau mondial.

Une mission d'étude du Conseil général de l'environnement et du développement durable menée en 2015 évalue le chiffre d'affaires de l'assistance aéroportuaire en France à 2 milliards d'euros et le nombre d'emplois correspondant à environ 42 000. Ce chiffre inclut les effectifs des prestataires indépendants, les personnels des compagnies aériennes qui s'auto-assistent et les personnels des exploitants aéroportuaires qui rendent des services d'assistance en escale.

Pour les deux principaux aéroports français que sont Paris-CDG et Paris-Orly, des sources professionnelles estiment que le marché de l'assistance en escale représenterait respectivement 120 et 310 millions d'euros.

En Europe, l'emploi dans le secteur est estimé à au moins 60 000 personnes. Les coûts des compagnies aériennes liés aux services d'assistance en escale représenteraient 5 à 12 % de leurs coûts d'exploitation.

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, et abrogeant la directive 96/67/CE,

prévoit une ouverture supplémentaire du marché de l'assistance en escale, rend plus strictes les procédures applicables aux prestataires d'assistance en escale dans les aéroports et accroît la responsabilité des aéroports dans la coordination de l'activité au sol. Il a fait l'objet d'une orientation générale au Conseil transports du 22 mars 2012.

En mars 2013, des amendements proposés visant à faire passer le nombre minimum de prestataires de 2 à 3 sur les aéroports de plus de 15 millions de passagers pendant une phase de transition de 9 ans ont été adoptés le 16 avril 2013 par le Parlement européen.

La Commission européenne renouvelée en novembre 2014 a retiré de son agenda de travail l'initiative réglementaire compte tenu des positions difficilement conciliables du conseil et du parlement européen. Ainsi, la proposition réglementaire n'ira pas à son terme et la directive 96/67/CE reste en vigueur.

A l'issue d'une procédure européenne de sélection lancée en juillet 2013, le ministre chargé de l'aviation civile a procédé, par décision du 2 juin 2014, à la désignation des prestataires autorisés à fournir, sur les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly, les services d'assistance bagages et d'opérations en piste soumis à limitation. Ces prestataires sont autorisés à compter du 1er novembre 2014 et jusqu'au dernier jour de la saison aéronautique de l'été 2021.

Certaines décisions d'autorisation ont été annulées le 12 juillet 2016 par le tribunal administratif de Paris. Le tribunal a accordé un délai d'exécution du jugement au 30 mars 2018 pour tenir compte du temps nécessaire pour assurer la continuité du service public et la stabilité des relations contractuelles entre les transporteurs aériens et les prestataires d'assistance en escale. L'Etat a interjeté appel du jugement le 9 septembre 2016. Cet appel n'étant pas suspensif, l'Etat a engagé les décisions s'imposant aux fins d'exécution du jugement pour garantir le bon fonctionnement de l'assistance en escale sur les deux aéroports parisiens à l'échéance du 30 mars 2018.

II.1.6 Aviation légère, générale et hélicoptères

(actualisé en décembre 2016)

En 2015, les fédérations aéronautiques ont recensé 3 539 associations, regroupant environ 135 200 adhérents.

Plus de 900 manifestations aériennes se sont tenues en France en 2015, dont 43 de grande importance.

On estime à environ 1 600 000 le nombre d'heures de vol pratiquées, toutes activités confondues.

(Chiffres issus des sources fédérales)

L'aviation légère regroupe l'aviation sportive et de loisirs, à l'exclusion de l'aviation de transport commercial (passagers et fret) et du travail aérien.

Elle utilise des aéronefs dont la masse maximale au décollage (MMD) n'excède pas 2,7 tonnes pour les hélicoptères ou 5,7 tonnes pour les avions. A noter que dans une grande majorité, ces derniers ne dépassent pas 2 tonnes de MMD. Les catégories d'aéronefs sont diverses, certifiés ou non, motorisés ou non : avions, hélicoptères, planeurs, ballons, planeurs ultra-légers motorisés (ULM), parachutes, parapentes, deltaplanes et aéromodèles.

La France est le premier pays en Europe pour l'aviation légère, le deuxième dans le monde derrière les Etats-Unis, et il ne fait aucun doute que cette vitalité de l'aviation légère est un facteur important du maintien à un très haut niveau de notre culture et de nos compétences aéronautiques, et donc l'un des piliers sur lesquels repose aussi nos succès industriels.

L'aviation légère est pratiquée par des usagers individuels ou regroupés dans des **associations aéronautiques**. Ces associations se regroupent elles-mêmes au sein de **fédérations aéronautiques** pour chaque type d'activité.

Ces associations aéronautiques assurent une part importante de la formation des pilotes privés.

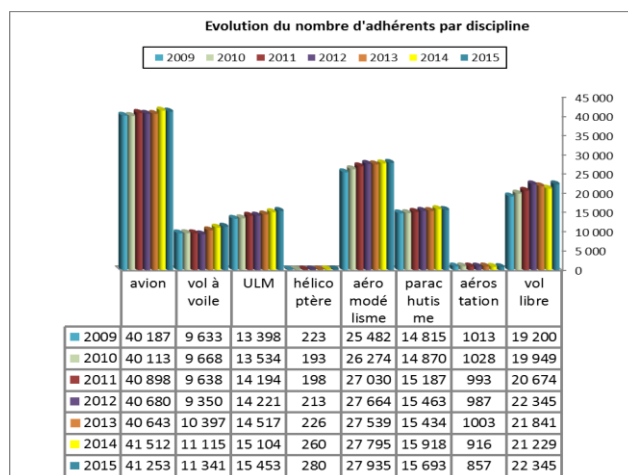
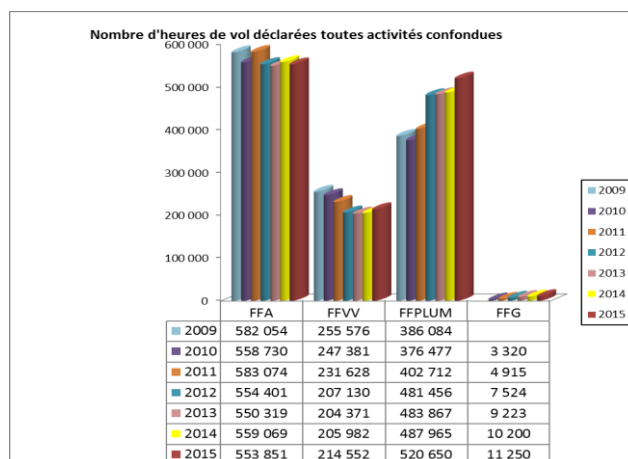
D'autres structures associatives fédèrent certaines activités (pilotage en montagne, instruction, voltige, insertion des handicapés, ...etc.) ou les regroupent, comme l'Aéro-Club de France ou l'Association des pilotes et propriétaires d'avion (AOPA).

L'aviation légère se pratique à partir de 335 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, auxquels il convient d'ajouter 240 aérodromes agréés à usage restreint, environ 390 aérodromes à usage privé, plus de

880 plates-formes ULM et plus de 1 000 aires d'envol (hélistations, hélistations, aires d'ascension), richesse qui constitue une particularité unique en Europe.

a) L'activité au sein des associations en 2015

L'activité globale de l'aviation légère en 2015 est stable, ainsi que le nombre d'adhérents.



(Sources fédérales)

Détail activité par activité (Sources fédérales)

• Avion

L'activité est stable, tant au niveau des heures de vol que du nombre de licenciés ; le nombre de brevets obtenus dans l'année est en hausse et le parc des aéronefs associatifs progresse.

Avion	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents (élèves + pilotes)	41 512	41 253	- 0,62
Nb brevets obtenus dans l'année (PPL + BB)	2 224	2 356	+ 5,93
Nb heures de vol	559 069	553 851	- 0,93
Nb aéronefs associatifs	2 420	2 440	+ 0,82

• **Planeur**

Le nombre d'adhérents progresse ; le nombre de brevets et le nombre d'heures de vol sont en hausse notable, après une baisse entre 2013 et 2014.

Planeur	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents (élèves + pilotes)	11 115	11 341	+ 2,03
Nb brevets obtenus dans l'année	413	431	+ 4,35
Nb heures de vol planeurs	205 982	214 552	+ 4,16
Nombre de planeurs et motoplaneurs	1 715	1 712	- 0,17
Nombre remorqueurs	175	172	- 1,71
Nombre treuils	67	67	0,00

• **Hélicoptère**

Le nombre d'associations déclaré par la fédération française de giraviation augmente fortement en raison du besoin de se fédérer pour mieux répondre aux exigences de la certification AIRCREW. Cela se traduit par une augmentation des heures de vol et des adhérents et une forte augmentation du nombre d'associations et d'aéronefs.

Hélicoptère	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents	260	280	+ 7,69
Nb heures de vol	10 200	11 250	+ 10,29
Nb d'associations	46	63	+ 36,95
Nb d'élèves	89	76	- 14,60
Nb d'aéronefs	67	83	+ 23,88
Nbre de brevets	NC	16	NC

• **ULM**

Un nombre d'adhérents en légère augmentation avec une légère hausse des heures de vol. Le nombre d'ULM exploités dans les associations est en baisse constante.

ULM	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents (élèves + pilotes)	15 104	15 453	+ 2,31
Nb heures de vol	497 965	520 650	+ 4,55
Nb aéronefs associatifs	9 261	8 815	- 4,80
Nb de structures (associations et sociétés)	934	932	- 0,21

• **Aérostation**

Pour ce qui concerne l'activité fédérale, le nombre d'associations est un peu en baisse. Moins d'adhérents et une chute brutale du nombre d'élèves dans le secteur associatif.

Aérostation	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents	916	857	- 6,44
Nb d'élèves	102	77	- 24,50
Nb d'associations	76	75	- 1,31

• **Aéromodélisme**

Un secteur stable mais qui progresse encore dans le secteur associatif.

Aéromodélisme	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents	27 795	27 935	+ 0,50
Nb d'associations	823	842	+ 2,30

• **Parachutisme et Vol libre**

Bien que la tutelle du parachutisme sportif et du vol libre relève du Ministre chargé des Sports, ces deux disciplines sont une composante de l'aviation légère du fait de leur évolution dans l'espace aérien :

Parachutisme

Le nombre d'adhérents est en légère baisse, ainsi que le nombre de sauts.

Après la forte augmentation du nombre de brevets en 2014 (+50 %), due aux titulaires du brevet C qui ont obtenu le brevet D par équivalence, le nombre de brevets en 2015 est en forte baisse ; diminution également du nombre d'associations.

Parachutisme	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents (élèves + parachutistes)	15 918	15 693	- 1,41
Nb de brevets	7 036	6 249	- 11,18
Nb de sauts	648 116	625 921	- 3,42
Nb avions largueurs	60	60	0,00
Nb associations	210	202	-3,80

Vol libre

Les indicateurs qui suivent ne concernent que deux composantes du vol libre de par leur évolution dans l'espace aérien : parapente et aile delta. On constate une baisse significative du nombre du nombre d'élèves mais une augmentation des brevets et du nombre d'adhérents.

Vol libre	2014	2015	Évol. (%)
Nb adhérents	21 229	22 345	+ 5,25
Nb ailes	21 200	21 300	+ 0,47
Nb d'associations	880	894	+ 1,59
Nb de brevets	597	638	+ 6,86
Nb d'élèves	6 029	4 306	- 28,57

b) Compétitions, résultats 2015 et premiers résultats 2016 en aviation légère

(source : site Internet des fédérations).

Résultats 2015

Il convient de souligner à nouveau les excellents résultats obtenus lors des compétitions sportives internationales et européennes en 2015.

En 2015, la France a remporté, toutes disciplines confondues lors des compétitions européennes ou mondiales **68 médailles** :

- 31 médailles d'or,
- 17 médailles d'argent,
- 20 médailles de bronze.

- **Avion**

- **Voltige aérienne**

9ème Championnat d'Europe ADVANCED - Deva - ROUMANIE - du 22 juillet au 02 août 2015 :

- Classement général individuel : 1 Médaille d'Or pour Jean Max VAUTIER et 1 Médaille de Bronze pour Benoit FAICT.
- Classement par équipe : 1 Médaille d'Or pour la France.

28ème Championnat du Monde UNLIMITED - Châteauroux - FRANCE, du 20 au 29 août 2015 :

- Classement général individuel : 1 médaille d'Or pour Alexandre ORLOWSKI et 1 médaille d'Or - femme - pour Aude LEMORDANT.
- Classement par équipe: 1 Médaille d'Or pour la France.

- **Pilotage de précision**

22ème Championnat du Monde - Skive - DANEMARK, du 19 au 25 juillet 2015 :

- Classement général individuel : 1 Médaille d'Or pour Damien VADON.
- Classement par équipe du Trophée Atterrissage de Précision : 1 Médaille d'Argent pour la France (Damien VADON, Patrick BATS et Sébastien RICHARD).
- Classement individuel du Trophée Navigation : 1 Médaille de Bronze pour Damien VADON.
- Classement par équipe : 1 Médaille de Bronze pour la France (Damien VADON, Patrick BATS et Sébastien RICHARD).

- **Vol à voile**

Pour les Equipes de France de Vol à Voile 2015, année très dense avec 2 championnats d'Europe, le championnat du Monde féminin, le 1er championnat du monde classe 13.5 m et le championnat du Monde des Grand Prix :

8ème Championnat du Monde Féminin – Arnborg – DANEMARK, du 1er au 14 août 2015 :

- Classement individuel catégorie standard : 1 Médaille d'Or pour Aude GRANGERAY.
- Classement individuel catégorie 15 m : 1 Médaille d'Or pour Anne DUCAROUGE et 1 Médaille d'Argent pour Marilyne ABADIE-BERARD

18ème Championnat d'Europe de Planeur – Riéti – ITALIE, du 2 au 15 août 2015 :

- Classement individuel catégorie 15m : 1 Médaille d'Or pour Didier HAUSS et 1 Médaille de Bronze pour Christophe RUCHE.

6ème Grand Prix – Varese – ITALIE, du 5 au 12 septembre :

- Classement individuel général catégorie 18 m : 1 Médaille d'Or pour Maximilan SEIS et 1 Médaille d'Argent pour Christophe RUCH.

- **ULM**

2015 World Air Games – Dubai – EMIRATS ARABES UNIS, du 1er au 12 décembre 2015 :

- Classement individuel paramoteur : 1 Médaille d'Or pour Alexandre MATEOS et 1 Médaille de Bronze pour Jérémy PENONE.

2ème Championnat du Monde de Slalom Paramoteur – Legnica – POLOGNE, du 27 juin au 5 juillet 2015 :

- Classement individuel général : 1 Médaille d'Or pour Jérémy PENONE est champion du Monde de Slalom

- **Aéromodélisme**

2015 FAI F3P Championnats du Monde de Voltige en intérieur – Pruszkom – POLOGNE, du 14 mars au 21 mars 2015 :

- Classement par équipe : 1 Médaille de Bronze pour la France (Fabien TURPAUD, Nicolas PIETU et Théo CATROS).

Championnat du Monde d'Hélicoptère de Voltige Radiocommandé F3C et F3N – Klopeinersee – AUTRICHE, du 2 au 12 juillet 2015 :

- Classement individuel junior catégorie hélicoptère de voltige (F3C) : 1 Médaille d'Argent pour Tom RECHTE

Championnat d'Europe de Planeur Thermique de Durée Radiocommandé Senior et Junior F3J – Dupnista – BULGARIE, du 19 au 25 juillet 2015 :

- Classement individuel junior : 1 Médaille d'Or pour Sylvain QUOY

Championnat du Monde de Vol Libre Extérieur F1ABC Senior – Ulaanbaatar – MONGOLIE, du 27 juillet au 3 août 2015 :

- Catégorie planeur (F1A) : 1 Médaille de Bronze pour l'équipe de France (Frédéric ABERLENCE, Boris BERNARD et Emmanuel RAGOT).

Championnat du Monde de Radiocommande F3A – Dübendorf – SUISSE, du 6 au 16 août 2015 :

- Classement individuel : 1 Médaille d'Or pour Christophe PAYSANT-LE ROUX
- Classement par équipe : 1 Médaille de Bronze (Christophe PAYSANT-LEROUX, Loïc BURBAUD, Cédric CARAYON et Léo HECKMANN).

Championnat du Monde de Planeur à guidage Automatique F1E Senior et Junior – Zlatibor – SERBIE, du 23 au 29 août 2015 :

- Catégorie Senior : 1 Médaille d'Argent pour l'équipe de France (Alain ROUX, Jean-Luc DRAPEAU, Pierre CHAUSSEBOURG et Jean-Marie CHABOT).

Championnat d'Europe de vol circulaire commande F2ABCD – Pazardzhik – BULGARIE, du 23 au 30 août 2015 :

- Classement individuel catégorie team-racing (F2C) : 1 Médaille d'Or pour Pascal et Georges SURUGUE.
- Classement par équipe catégorie team racing (F2C) : 1 Médaille d'Or pour l'équipe de France (Pascal et Georges SURUGUE, Thierry OUGEN et Roland SURUGUE, Matthieu PERRET et Jean-Paul PERRET).

• Parachutisme

8ème Championnat d'Europe – Montana – BULGARIE, du 21 au 29 août 2015 :

Atterrissage de précision (PA) – Voltige :

- Classement individuel Femme PA : 1 Médaille de Bronze pour Déborah FERRAND.
- Classement individuel Junior Femme PA : 1 Médaille de Bronze pour Léocadie OLLIVIER DE PURY.
- Classement individuel Voltige Junior Femme : 1 Médaille d'Or Voltige pour Léocadie OLLIVIER DE PURY
- Classement individuel Voltige Junior Homme : 1 Médaille de Bronze pour Sylvain FERRONI
- Classement Combiné Junior Homme : 1 Médaille de Bronze pour Sylvain FERRONI

4ème Championnat d'Europe de Pilotage sous Voile – Farnham – CANADA, du 24 au 29 août 2015 :

Pilotage sous Voile :

- Classement individuel catégorie Précision : 1 Médaille de Bronze pour Guillaume BERNIER
- Classement individuel catégorie Vitesse : 1 Médaille de Bronze pour Cédric VEIGA RIOS
- Classement individuel catégorie Combiné : 1 Médaille de Bronze pour Cédric VEIGA RIOS

13ème Championnat d'Europe et 20ème Coupe du Monde (Vol Relatif et Disciplines Artistiques) – Teuge – PAYS-BAS, du 7 au 13 septembre 2015 :

Vol Relatif et Vol Vertical :

- Classement Vol Relatif à 4 Open : 1 Médaille de Bronze en CM et 1 Médaille de

Bronze en CE: Laurence HERVE, Charles ROMMEL, Kevin MANSION, Damien GOURIOU, Julien DEGEN (Remplaçant), Olivier HENAFF (Vidéoman)

- Classement Vol Relatif à 4 Féminin:1 Médaille d'Or en CM et 1 Médaille d'Or en CE: Clémentine LE BOHEC, Anaïs MAILLET, Sophia PECOUT, Christine MALNIS, Michel LAYNAUD(Vidéoman)
- Classement Vol Relatif à 8:1 Médaille d'Or en CM et 1 Médaille d'Or en CE: Mathieu BERNIER, Julien DEGEN, Emmanuel SARRAZIN, Bruno PERIN, Clément MARTIN SAINT LEON, Thomas PERRIN-GACHADOAT, Damien SORLIN, Julien OLEK, Olivier HENAFF (vidéoman), Damien GOURIOU (remplaçant).
- Classement Vol Relatif Vertical: 1 Médaille d'Or en CM et 1 Médaille d'Or en CE: Nathanaël BIBRING-PILLIOT, Mickaël MELO, Grégory MAGAL, Guillaume BIGEARD (vidéoman), Emmanuel DRONNEAU et Nicolas CAMPISTRON (remplaçant).

Disciplines artistiques :

- Classement FreeStyle:1 Médaille d'Or en CM et 1 Médaille d'Or en CE: Yohann ABY, William PENNY (Vidéoman), 1 Médaille d'Argent en CM et 1 Médaille d'Argent en CE: Loïc PERROUIN, Pierre RABUEL (Vidéoman).
- Classement FreeFly:1 Médaille d'Argent en CM et 1 Médaille d'Argent en CE: Vincent COTTE, Jean-Marie GARES, Sébastien CHAMBET (Vidéoman).

World Games 2015 – Dubaï – EMIRATS ARABES UNIS, du 1er au 12 décembre 2015 :

Atterrissage de précision (PA) – Voltige :

- Classement individuel PA femme : 1 Médaille d'Argent pour Déborah FERRAND.

Pilotage Sous Voile :

- Classement Combiné par équipe : 1 Médaille d'Argent pour Guillaume BERNIER, Julien GUIHO et Cédric VEIGA RIOS.
- Classement individuel catégorie Distance : 1 Médaille d'Argent pour Guillaume BERNIER.

Voile Contact :

- Classement par équipe catégorie Rotation : 1 Médaille d'Argent pour Emmanuel BOUCHARD, Adrien MERLEN, Rodolphe POURCELOT, Frédéric TRUFFAUT et David HUET (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Séquence à 2 : 1 Médaille d'Or pour Cindy COLLOT, Charline DELAY et Kevin TECHER (vidéoman).

Vol Relatif et Vol Vertical :

- Classement catégorie Vol Relatif à 4 Féminin : 1 Médaille d'Argent pour Sophia

PECOUT, Clémentine LE BOHEC, Pamela LISSAJOUX, Christine MALNIS, Michel LAYNAUD (Vidéoman)

- Classement catégorie Vol Relatif à 8 : 1 Médaille de Bronze pour Mathieu BERNIER, Elliot LESIMPLE, Antoine LELEU, Aurélien LEMAIRE, Guillaume BERNIER, Thomas PERRIN-GACHADOAT, Julien OLEK, Damien SORLIN, Olivier HENAFF (vidéo).
- Classement catégorie Vol Relatif Vertical : 1 Médaille d'Argent pour Emmanuelle DRONEAU, Edouard HENRY, Mickael MELO, Gregory MAGAL, Guillaume BIGEARD (vidéoman), Nicolas CAMPISTRON (remplaçant)

Disciplines Artistiques :

- Classement catégorie Freestyle: 1 Médaille d'Or pour Yohann ABY, William PENNY (Vidéoman).
- Classement catégorie Freefly : 1 Médaille d'Argent pour Yohann ABY, Loïc PERROUIN, Pierre RABUEL (Vidéoman).

Championnat du Monde en Soufflerie – Prague – REPUBLIQUE TCHEQUE, du 21 au 24 octobre 2015 :

Vol Relatif et Vol Relatif Vertical :

- Classement par équipe en catégorie Vol Relatif Vertical : 1 Médaille d'Or pour Emmanuel DRONEAU, Edouard HENRY, Gregory MAGAL, Mickaël MELO et Nicolas CAMPISTRON (remplaçant).
- Classement par équipe en catégorie Vol Relatif à 4 féminin : 1 Médaille d'Argent pour Clémentine LE BOHEC, Sophia PECOUT, Christine MALNIS, Pamela LISSAJOUX
- Classement catégorie Vol Relatif à 4 Open : 1 Médaille de Bronze pour Laurence HERVE, Charles ROMMEL, Kevin MANSION, Damien GOURIOU, Guillaume BERNIER (Remplaçant).

Disciplines Artistiques :

- Classement individuel Junior catégorie Freestyle : 1 Médaille de Bronze pour Matéo LIMNAIOS

Soufflerie :

- Classement par équipe catégorie Dynamic 4-Way : 1 Médaille d'Or pour Raphaël COUDRAY, David PETRACCO, Leonard BLANCHON et Clement DUCLOUX.

• **Vol libre**

Parapente

14ème Championnat du Monde FAI de Parapente – COLOMBIE, du 13 au 24 janvier 2015 :

- Champion du Monde : 1 Médaille d'Or pour Honorin HAMARD

- Championne du Monde (catégorie « femmes ») : 1 Médaille d'Or pour Seiko FUKUOKA NAVILLE

• **Ballons**

19ème Championnat d'Europe de Montgolfières – Debrecen – HONGRIE, du 11 au 18 août 2015 :

- Classement individuel : François MESSINNES 31ème, Laure DE COLIGNY 38ème, Clément SEIGEOT 42ème et Michel BOURBIER 78ème.

59ème Coupe Gordon Bennett – Pau - FRANCE, du 27 août au 5 sept. 2015 :

- Classement par équipe : PETERLE et PELARD 7ème, LEYS et HOVER 14ème, JOUBERT et MOINE 15ème.

3ème Championnat d'Europe Féminin de Montgolfières – Drenthe – PAYS-BAS, du 15 au 19 septembre 2015.

FAI World Air Games – Dubai – EMIRATS ARABES UNIS, du 1er au 12 décembre 2015.

Premiers résultats 2016

• **Avion**

Voltige aérienne

12ème championnat de Monde ADVANCED – Radom - POLOGNE, du 4 au 14 août 2016

- Classement général individuel : 1 Médaille d'Or pour Loïc LOVICOURT et une Médaille d'Argent pour Romain VIENNE
- Classement par équipe : la France est médaille d'Or
- Programme 2 Free Unknown 1 : 1 Médaille d'Or pour Loïc LOVICOURT et 1 Médaille d'Argent pour Jean-Max VAUTIER
- Programme 2 Free Unknown 2 : 1 Médaille d'Or pour Thomas LIBAUD et 1 Médaille d'Argent pour Jean-Max VAUTIER

20ème Championnat d'Europe UNLIMITED – Moravska Trebova – REPUBLIQUE TCHEQUE, du 20 au 27 août 2016

- Classement général individuel : 1 Médaille de Bronze pour Olivier MASUREL
- Classement par équipe : la France est médaille d'Or
- Classement individuel Programme 1 Free Known 1 : 1 Médaille d'Or pour Olivier MASUREL et 1 Médaille d'Argent pour Mikael BRAGEOT.
- Classement individuel Programme 2 Free Unknown 1 : 1 Médaille d'Argent pour Alexandre ORLOWSKI
- Classement individuel Programme 3 Free Unknown 2 : 1 Médaille de Bronze pour Alexandre LÉBOULANGER

- Classement individuel Programme 4 Free Unknown 3 : 1 Médaille d'Or pour Olivier MASUREL et 1 Médaille d'Argent pour Mikael BRAGEOT.
- Classement individuel catégorie Programme 5 Freestyle : 1 Médaille d'Argent pour Mikael BRAGEOT.

2016 Sky Grand Prix – Durban – AFRIQUE DU SUD, du 28 mai 2016

Rallye aérien

Championnats du Monde de Rallye Aérien – Santa Cruz – PORTUGAL, du 4 au 9 septembre 2016 :

- Classement individuel catégorie Unlimited : 1 Médaille d'Or pour Julien CHERIOUX et David LE GENTIL.
- Classement par équipe : 1 Médaille d'Or pour la France.

• Vol à voile

Championnat du Monde Voltige – Matkopuszta – HONGRIE, du 20 au 30 juillet 2016 :

- Classement par équipe Unlimited : 1 Médaille d'Argent pour la France.

34ème Championnats du Monde – Pociunai – LITUANIE, du 30 juillet au 13 août 2016 :

- Classement individuel catégorie standard : 1 Médaille d'Or pour Louis BOUDERLIQUE et 1 Médaille de Bronze pour Guillaume GIRARD
- Classement individuel catégorie Club : 1 Médaille d'Argent pour Eric BERNARD
- Classement classe 20 m multi-sièges : 1 Médaille d'Or pour le duo DUBOC et ABOULIN
- Classement général par équipe : 1 Médaille d'Or pour la France

7ème Championnat du Monde Grand Prix – Potchefstroom – AFRIQUE DU SUD, du 5 au 12 novembre 2016 :

- médaille de bronze pour Christophe ABADIE.

• ULM

2ème Championnats du Monde de Slalom Paramoteur – Bornos - ESPAGNE, du 9 au 18 juin 2016 :

- Classement individuel catégorie PF1 : 1 Médaille d'Or pour Alexandre MATEOS
- Classement individuel catégorie PL1 (trike classe) : 1 Médaille d'Or pour Alexandre MATEOS
- Classement par équipe : 1 Médaille d'Or pour l'équipe FRA 1 (Alexandre MATEOS, Nicolas AUBERT, Jérémy PENONE et François BLANC) et une Médaille de Bronze pour l'équipe FRA 2 (Guillaume VALLANCE,

Marie MATEOS-LIEPMANN, Yann LEUDIERE et Gaetan MAGNAN)

- Classement par nation : 1 Médaille d'Argent pour la France

15ème Championnats du Monde Microlégers-Popham – ROYAUME-UNI, du 20 août au 27 août 2016 :

- Classement catégorie trois axes solo (RAL 1 T) : 1 Médaille d'Argent pour Monsieur JORON.
- Classement catégorie trois axes biplaces (RAL 2 T) : 1 Médaille de Bronze pour José VANDE VEKEN et Steve MINDERS.
- Classement catégorie pendulaire biplaces RWL 2 T : 1 Médaille d'Argent pour Samir ELARI et Patricia ROUMIER.

9ème Championnats du Monde Paramoteurs – Pophan – Royaume-Uni, du 20 au 27 août 2016 :

- Classement général individuel catégorie PF1 : 1 Médaille d'Or pour Alexandre MATEOS et 1 Médaille d'Argent pour Julien BARBIER
- Classement général individuel catégorie PF1 féminin : 1 Médaille d'Or pour Marie MATEOS
- Classement par équipe catégorie PF1 : 1 Médaille d'Or pour la France
- Classement décollage à pied biplace PF2 : 1 Médaille d'Or pour Fabrice et Christelle BREUZARD, 1 Médaille d'Argent pour Jean MATEOS et Celia DOMINGUES et une Médaille de Bronze pour Yann LEUDIERE et Agathe FERNANDEZ
- Classement général individuel catégorie PL1 : 1 Médaille d'Or pour Thomas PETIT et 1 Médaille d'Argent pour Michael PELTIN
- Classement par équipe catégorie PL1 : 1 Médaille d'Argent pour la France.
- Classement général biplace catégorie PL2 : 1 Médaille de Bronze pour Jeremy PENONE et Jean Philippe VIALLE
- Classement par équipe catégorie PL2 : 1 Médaille de Bronze pour la France.
- Classement général par nation : 1 Médaille d'Or pour la France.

• Aéromodélisme

Championnat du Monde de Vol Libre d'Intérieur F1D Senior et Junior – Slanic-Prahova – ROUMANIE, du 11 au 16 avril 2016 :

- Classement par équipe catégorie Junior : 1 Médaille de Bronze pour la France (François DUBLE, Antonin RICOU et Hugo DESLOGES-BAZILE).

Championnat du Monde de Vol Circulaire Commande F2ABCD – Perth – AUSTRALIE, du 7 au 13 mai 2016 :

- Classement individuel catégorie team-racing (F2C) : 1 Médaille de Bronze pour Thierry OUGEN et Roland SURUGUE
- Classement par équipe catégorie team-racing (F2C) : 1 Médaille d'Argent pour la France (Thierry OUGEN/Roland SURUGUE ; Pascal SURUGUE/Georges SURUGUE ; Matthieu PERRET/Jean-Paul PERRET).

Championnat d'Europe de Voltige Radiocommandé F3A – Untermünkheim – ALLEMAGNE, du 29 juillet au 6 août 2016 :

- Classement Senior individuel : 1 Médaille de Bronze pour Christophe PAYSANT-LEROUX.
- Classement Senior par Equipe : 1 Médaille de Bronze pour la France (Christophe PAYSANT-LEROUX, Loïc BURBAUD et Cédric CARAYON).
- Classement Junior individuel : 1 Médaille de Bronze pour Léo HECKMANN.

Championnat d'Europe d'Hélicoptère de Voltige Radiocommandé F3C – Wloclawek – POLOGNE, du 22 au 31 juillet 2016 :

- Classement individuel catégorie hélicoptère de voltige F3C : 1 Médaille d'Argent pour Pierre GUTIERREZ.
- Classement par équipe catégorie hélicoptère de voltige F3C : 1 Médaille d'Argent pour la France (Pierre GUTIERREZ, Arnaud POYET et Axel MONDET).

Championnat du Monde de Maquette F4C/F4H – Ploiesti – ROUMANIE, du 20 au 27 août 2016 :

- Classement individuel catégorie maquette (F4C) : 1 médaille d'Argent pour Marc LEVY
- Classement individuel catégorie maquette simplifiée radiocommandée (F4H) : 1 Médaille d'Or pour Daniel BOULANGER.
- Classement par équipe catégorie maquette simplifiée radiocommandée (F4H) : 1 Médaille d'Or pour la France (Daniel BOULANGER, Roger NIETO et Jean-Luc LANCUENTRA).

• Parachutisme

World Cup Series n°3 2016 – Belluno – ITALIE, du 12 au 14 août 2016 :

Précision d'Atterrissage (PA) et Voltige :

- Classement par équipe catégorie PA femmes : 1 Médaille d'Or pour Adeline DELECROIX, Pascale DUMARCET, Deborah FERRAND, Leocadie OLLIVIER DE PURY et Stéphanie TEXIER.
- Classement individuel catégorie PA femme : 1 Médaille de Bronze pour Deborah FERRAND.

6ème Championnat du Monde – Farnham – CANADA, du 20 au 27 août 2016 :

Pilotage Sous Voile :

- Classement individuel catégorie précision : 1 Médaille d'Or pour Eric PHILIPPE et 1 Médaille de Bronze pour Julien GUIHO.

Championnat du Monde 2016 –Chicago – USA, du 10 au 21 septembre 2016 :

Voltige :

- Classement individuel Junior Femmes : 1 Médaille de Bronze pour Léocadie OLLIVIER DE PURY

Vol Relatif et Vol Vertical :

- Classement par équipe catégorie Vent Relatif à 4 Open : 1 Médaille de Bronze pour Damien GOURIOU, Laurence HERVE, Kevin MANSION, Charles ROMMEL, Julien DEGEN (remplaçant) et Loic CAMPY (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Vol relatif à 4 féminin : 1 Médaille d'Argent pour Clémentine LE BOHEC, Pamela LISSAJOUX, Christine MALNIS, Sophia PECOUT, Gaelle GIESEN (remplaçant) et Michel LAYNAUD (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Vol relatif à 8 : 1 Médaille d'Argent pour Mathieu BERNIER, Julien DEGEN, Clément MARTIN ST LEON, Julien OLEK, Bruno PERIN, Thomas PERRIN GACHADOAT, Emmanuel SARRAZIN, Damien SORLIN, Aurélien LEMAIRE (remplaçant) et Olivier HENAFF (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Vol relatif vertical : 1 Médaille de Bronze pour Emmanuelle DRONEAU, Edouard HENRY, Gregory MAGAL, Mickael MELO, Raphael COUDRAY (remplaçant) et Nicolas CAMPISTRON (vidéoman).

Voile Contact :

- Classement par équipe catégorie Rotation : 1 Médaille d'Or pour Emmanuel BOUCHARD, Adrien MERLEN, Benoit ROTTY, Frédéric TRUFFAUT, Rodolphe POURCELOT (remplaçant) et David HUET (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Séquence à 2 : 1 Médaille d'Or pour l'équipe française de Cindy COLLOT, Charline DELAY et Kevin TECHER (vidéoman) ; 1 Médaille d'Argent pour l'équipe française de Guillaume DUBOIS, Alexandra PETITJEAN et David HUET (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Séquence à 4 : 1 Médaille d'Argent pour Benoit BAECKEROOT, Magali BELGODERE, Guillaume DUBOIS, Alexandra PETITJEAN,

Jean-Michel POULET (remplaçant) et Laurent-Stéphane MONTFORT (vidéoman).

Disciplines Artistiques :

- Classement par équipe catégorie Freestyle : 1 Médaille d'Argent pour l'équipe française de Vincent COTTE, Jean-Marie GARES et Sébastien CHAMBERT (vidéoman) ; et 1 Médaille de Bronze pour l'équipe française de Gréogry CROZIER, Karine JOLY et Baptiste WELSCH (vidéoman).
- Classement par équipe catégorie Freestyle : 1 Médaille d'Or pour Loïc PERROUIN et Pierre RABUEL (vidéoman) et 1 Médaille d'Argent pour Yohann ABY et William PENNY (vidéoman).

6ème Championnat du Monde – Farnham – CANADA, du 20 au 27 août 2016 :

Pilotage sous Voile :

- Classement individuel catégorie Précision : 1 Médaille d'Or pour Eric PHILLIPE et 1 Médaille de Bronze pour Julien GUIHO

• **Vol libre**

Parapente

14e championnat d'Europe FAI de Parapente de distance - MACEDOINE - du 08 au 20 août 2016 :

- Champion d'Europe : 1 Médaille d'Or pour Honorin HAMARD
- Championne d'Europe (catégorie « femmes ») : 1 Médaille d'Or pour Seiko FUKUOKA NAVILLE
- Championne d'Europe par nation : 1 Médaille d'Or pour la France

2e championnat du monde FAI de parapente de voltige – Doussard - du 27 août au 3 sept 2016

- Champion du monde : 1 Médaille d'Or pour François RAGOLSKI
- Vice-champion du monde : 1 Médaille d'Argent pour Tim ALONGI
- Championne du monde par nation : 1 Médaille d'Or pour la France

• **Ballon**

3ème Championnat d'Europe de Dirigeables à Air Chaud – Rottach-Egern – ALLEMAGNE, du 24 au 29 février 2016 :

- Classement individuel : Noris Nigrowsky 9ème.

3ème Championnat du Monde Junior de Montgolfières – Marijampole – LITUANIE, du 29 juin au 4 juillet 2016.

2ème Championnat du Monde Féminin de Montgolfières – Birstonas – LITUANIE, du 5 au 10 juillet 2016.

60ème Coupe Aéronautique Gordon Benett – Gladbeck – ALLEMAGNE, du 15 au 24 septembre 2016 :

- Classement par équipe : Vincent LEYS et Christophe HOUVER 8ème ; Benoît PELARD et Benoît PETERLE 11ème ; Pascal JOUBERT et Hervé MOINE 12ème.

22ème Championnat du Monde de Montgolfières – Saga – JAPON, du 30 octobre au 6 novembre 2016.

c) Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique ou (CAEA)

• **Le brevet d'initiation aéronautique (BIA)**

Le brevet d'initiation aéronautique (BIA) est un diplôme de l'éducation nationale qui valide un niveau d'initiation à la culture scientifique et technique dans le domaine de l'aéronautique et du spatial. Le ministre chargé de l'éducation et le ministre chargé de l'aviation civile unissent

ainsi leurs actions sur le thème de l'aéronautique comme support pédagogique avec pour corollaire la connaissance de l'aviation en France et la sensibilisation d'un plus grand nombre de jeunes par un enseignement

et un partenariat adaptés auxquels sont étroitement associées les fédérations aéronautiques et sportives. Le BIA peut ainsi être une introduction à la pratique en aéroclub de l'aviation légère. Son enseignement fait le plus souvent l'objet d'une convention entre un établissement scolaire et une association affiliée à une fédération aéronautique membre du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS).

Le BIA est délivré par l'académie dans laquelle se situe l'établissement scolaire ou l'académie de résidence du postulant. L'information concernant les modalités d'examen s'obtient auprès du comité régional de coordination à l'initiation à la culture des sciences et techniques aéronautiques et spatiales (dénommé CIRAS) placé sous l'autorité du recteur de l'académie.

• **Le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique ou (CAEA)**

Au moins un détenteur du certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (CAEA) encadre la formation au BIA. Le CAEA est un diplôme de l'éducation nationale délivré par l'académie de résidence du postulant. Il n'est pas exigé pour la formation au BIA, seulement pour l'encadrement de la formation.

Des dispenses d'examens CAEA sont prévues pour les enseignants de l'éducation nationale,



les instructeurs, les moniteurs et éducateurs sportifs. Ainsi le CAEA s'obtient par équivalence pour tout enseignant de l'éducation nationale qui dispose d'un titre ou d'une qualification délivré par l'aviation civile ou par la Jeunesse et Sports, l'autorisant à la pratique d'une activité aéronautique.

L'information concernant les modalités d'examen peut être obtenue auprès des CIRAS.

• **Un nouveau dispositif réglementaire**

Le dispositif réglementaire qui encadre le BIA et le CAEA a été publié au JORF le 21 février 2015. Il est constitué d'un décret :

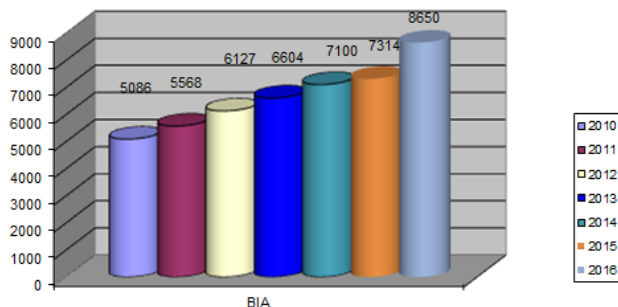
- Décret n° 2015-193 du 19 février 2015 relatif aux formations d'initiation aux activités aéronautiques et spatiales

Complété de 5 arrêtés :

- Arrêté du 19 février 2015 relatif au brevet d'initiation aéronautique (BIA)
- Arrêté du 19 février 2015 relatif au programme du brevet d'initiation aéronautique (BIA)
- Arrêté du 19 février 2015 relatif au certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (CAEA)
- Arrêté du 19 février 2015 relatif au programme du certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (CAEA)
- Arrêté du 26 octobre 2016 modifiant l'arrêté du 19 février 2015 relatif au certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (CAEA)

En 2015, 7314 jeunes de France métropolitaine et des départements d'outre-mer (7100 en 2014) ont obtenu leur Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA), 8650 en 2016.

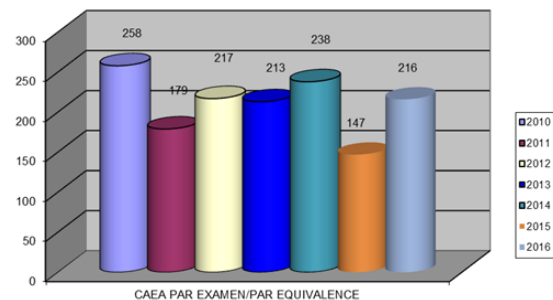
Pour le BIA, seul l'anglais peut être passé en épreuve facultative depuis la session 2016 ; cela explique la nette augmentation des effectifs pour cette épreuve. Par ailleurs, les filles sont de plus en plus nombreuses à présenter ces examens.



(source : éducation nationale)

En 2015, 147 candidats (238 en 2014) ont obtenu le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique par examen ou par équivalence et 216 candidats en 2016. Les nouvelles modalités

d'épreuves au CAEA peuvent expliquer la baisse de 2015.



(source : éducation nationale)

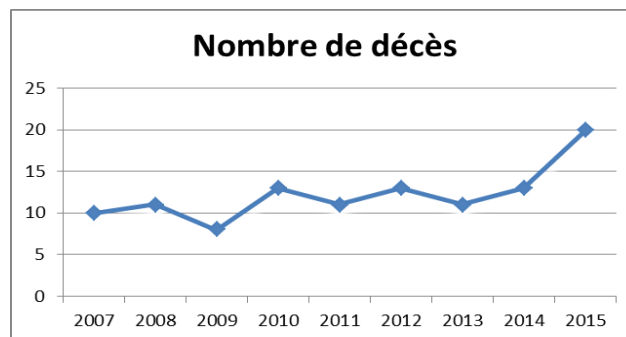
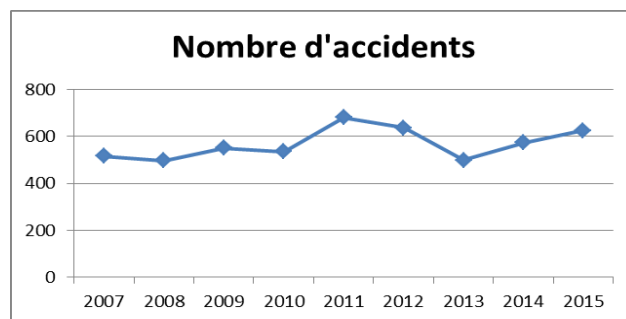
d) **Accidents en aviation générale**

- **Vol libre** (source : fédération française de vol libre) :

Pour le vol libre, on constate une augmentation des accidents (625 en 2015 contre 574 en 2014) et une forte hausse du nombre de décès.

Vol libre				
Années	2007	2008	2009	2010
Nombre d'accidents	516	498	552	535
Nombre de décès	10	11	8	13

2011	2012	2013	2014	2015
681	637	500	574	625
11	13	11	13	20

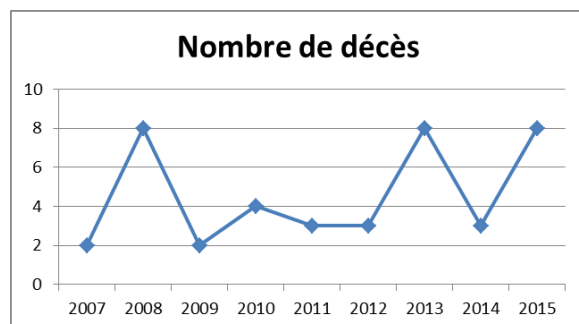
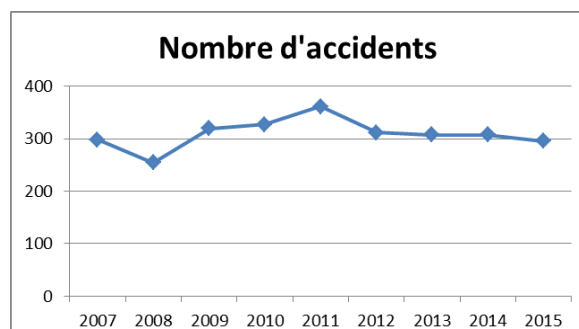


- **Parachutisme** (source : fédération française de parachutisme) :

Le nombre d'accidents est en baisse (295 en 2015 contre 307 en 2014) mais le nombre de décès remonte au niveau de 2013.

Parachutisme				
Années	2007	2008	2009	2010
Nombre d'accidents	298	254	319	327
Nombre de décès	2	8	2	4

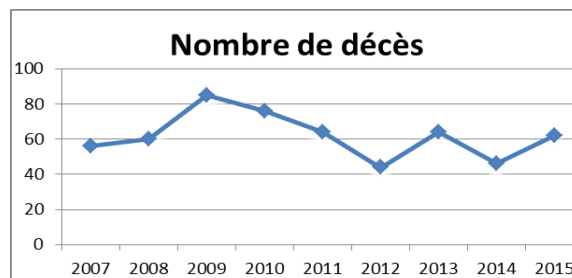
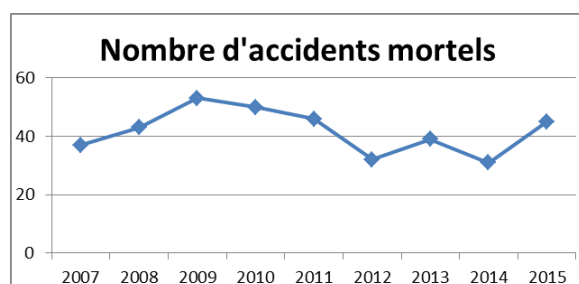
2011	2012	2013	2014	2015
361	312	307	307	295
3	3	8	3	8



- **Aviation légère** (source : MALGH) :
Le nombre d'accidents mortels est en forte hausse (45 en 2015 après 31 en 2014), de même que le nombre de décès (62 en 2015 après 46 en 2014).

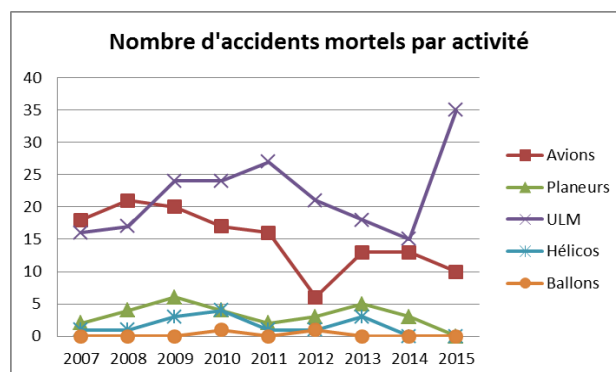
Aviation légère				
Années	2007	2008	2009	2010
Nombre d'accidents mortels	37	43	53	50
Nombre de décès	56	60	85	76

2011	2012	2013	2014	2015
46	32	39	31	45
64	44	64	46	62

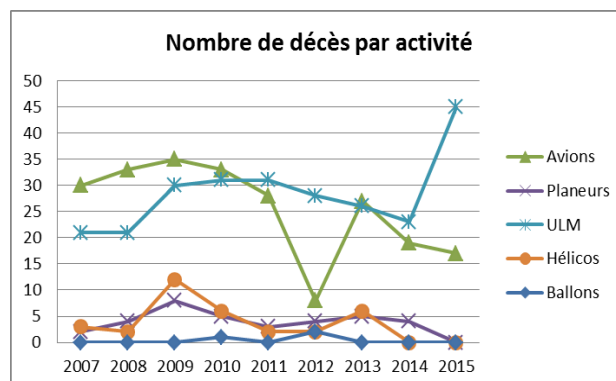


Le détail révèle une baisse ou un maintien au niveau 0 des accidents mortels et des décès dans toutes les activités de l'aviation légère à l'exception de l'ULM où ces indicateurs ont très fortement augmentés et sont à des niveaux jamais atteints ces 10 dernières années.

Aviation légère – Accidents mortels par activité										
Années (20..)	07	08	09	10	11	12	13	14	15	
Avions	18	21	20	17	16	6	13	13	10	
Planeurs	2	4	6	4	2	3	5	3	0	
ULM	16	17	24	24	27	21	18	15	35	
Hélicos	1	1	3	4	1	1	3	0	0	
Ballons	0	0	0	1	0	1	0	0	0	



Aviation légère – Nombre de décès par activité										
Années (20..)	07	08	09	10	11	12	13	14	15	
Avions	30	33	35	33	28	8	27	19	17	
Planeurs	2	4	8	5	3	4	5	4	0	
ULM	21	21	30	31	31	28	26	23	45	
Hélicos	3	2	12	6	2	2	6	0	0	
Ballons	0	0	0	1	0	2	0	0	0	



e) Manifestations aériennes 2015 et principaux événements aéronautiques auxquels la DGAC a participé au cours des années 2015 et 2016

Manifestations aériennes 2015

Le dynamisme du milieu de l'aviation légère s'est traduit par l'agrément préfectoral en 2015 de 912 manifestations aériennes, ces manifestations allant des baptêmes de l'air au grand meeting aérien.

Pour l'ensemble des DSAC/IR, y compris l'outremer, on compte, en 2015 : 869 petites et moyennes manifestations et 43 grandes.

Principaux événements aéronautiques 2015 auxquels était présente la DGAC :

- 19ème édition du tour aérien « Rêves de Gosses » du 15 mai au 23 mai 2015
- Meeting aérien de la Ferté-Alais « le temps des hélices » du 23 au 24 mai 2015
- Salon du Bourget du 15 au 21 juin 2015
- Edition 2015 du Défi 100/24 du 25 au 26 juin 2015
- 68ème édition du Euro Fly'In RSA du 18 au 19 juillet 2015
- Lorraine Mondial Air Ballons, du 24 juillet au 2 août 2015 à Chambley Planet'Air (Meurthe et Moselle)
- 20ème édition du Tour ULM du 24 au 31 juillet 2015
- TOP FLY'IN TOUR du 17 au 21 août 2015
- Championnat du monde de Voltige Unlimited du 20 au 29 août 2015
- 58ème édition de la Coupe Gordon Bennett du 28 août au 6 septembre 2015
- Festival international de l'Aviation Légère du 5 au 6 septembre 2015
- Rassemblement des femmes de l'air du 16 au 27 septembre 2015

Principaux événements aéronautiques 2016 auxquels était présente la DGAC :

- 20ème édition du tour aérien « Rêves de Gosses » du 6 mai au 14 mai 2016
- Meeting aérien de la Ferté-Alais « le temps des hélices » du 14 au 15 mai 2016
- Fête aérienne du centenaire Marne 14-18 à Meaux du 21 mai au 22 mai 2016
- Grasse Cockpit Warter Tour du 9 juin au 11 juin 2016
- 69ème édition du Euro Fly'In RSA du 8 au 10 juillet 2016
- Hop ! Tour des jeunes pilotes du 16 juillet au 31 juillet 2016
- 21ème édition du Tour ULM du 22 juillet au 29 juillet 2016
- Festival international de l'Aviation Légère du 26 août au 28 août 2016
- Rassemblement des femmes de l'air du 10 au 11 septembre 2016
- 43ème Coupe Icare du 22 au 25 septembre 2016 à Saint-Hilaire-du-Touvet – Lumbin

- Meeting aérien Des Étoiles et des Ailes à Toulouse Francazal le 25 septembre 2016

Sans oublier en 2016, les trois Meetings de l'Air organisés par la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air, dont les excédents sont intégralement consacrés aux actions d'entraide sociale de la FOSA et qui se sont déroulés sur les bases de Creil, Istres et à Avord.

Plus d'informations sur le site Internet :

<http://fosa.fr/meetingdelair/>

La liste de tous les meetings et manifestations peut être consultée directement sur le site Internet des fédérations aéronautiques.

N.-B. : exclue de l'arrêté de 1996, la manifestation aérienne organisée dans le cadre Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget bénéficie d'un règlement qui lui est propre.

f) Subventions à l'aviation légère

La DGAC soutient les actions des fédérations aéronautiques et sportives en matière de formation, d'aide aux jeunes et de sécurité au moyen :

- de subventions annuelles attribuées à chacune des fédérations en répartissant après avis d'une instance de concertation nationale pour les aides à l'aviation légère et sportive (CNAAL) ;
- de deux conventions pluriannuelles d'objectifs pour la formation des instructeurs, conclues pour 4 ans, l'une avec la Fédération Française Aéronautique pour les instructeurs avions, l'autre avec la Fédération Française de Vol à Voile pour les instructeurs planeurs.

Ces deux mécanismes d'aide (les subventions annuelles et les conventions pluriannuelles d'objectif) obéissent à des logiques différentes.

Subventions accordées aux fédérations aéronautiques et sportives après avis de l'instance de concertation nationale

Ces subventions sont accordées sur le fondement des articles D 521.1 à 6 du code de l'aviation civile, qui prévoient que les aides peuvent être versées à sept des fédérations aéronautiques et sportives (Fédération Française Aéronautique pour le vol moteur, Fédération Française de Vol à Voile, Fédération Française des Ultra Légers Motorisés, Fédération Française de Giravation, Fédération Française d'Aéromodélisme, Fédération du Réseau des Sports de l'Air pour la construction amateur et les avions historiques, Fédération Française d'Aérostation), ainsi qu'à l'Aéroclub de France.

De 2004 à 2008, les aides ont été stables et voisines de 1 million d'euros.

En 2009, les aides ont baissé en raison d'un contexte économique difficile. La baisse mécanique des recettes du budget annexe liée à la diminution du nombre de mouvements (diminution des redevances de navigation aérienne) et du nombre de passagers (diminution de la taxe d'aviation civile) ont conduit la DGAC à des efforts significatifs sur les dépenses.

Il a été dans ce cadre décidé que le soutien à l'aviation légère serait réduit au prorata de l'effort global réalisé par la DGAC.

Les subventions ont été de :

- 868 000 euros en 2012,
- 780 000 euros en 2013,
- 930 000 euros en 2014,
- 907 500 euros en 2015,
- 903 000 euros en 2016.

Subvention accordée à la Fédération Française Aéronautique pour la formation des instructeurs

La formation des instructeurs par le SEFA permettait de ne pas facturer le coût réel de cette formation. Cette possibilité a disparu avec la création de l'établissement public ENAC-SEFA, qui facture ses prestations à l'extérieur. L'ENAC facture donc désormais les formations à leur coût réel, et une convention a été conclue entre la FFA et la DGAC par laquelle la DGAC subventionne à hauteur de 70 % un volume annuel de formation d'instructeurs décidé en concertation avec la FFA.

Depuis 2014 cette convention prend la forme d'une convention d'objectifs pluriannuels pour la période 2014-2017. Elle prévoit un montant d'aide globale de 2,7 M€ sur les quatre ans, avec une prévision annuelle allant de 670 000€ à 680 000€. Elle fixe les objectifs à atteindre et les indicateurs associés. Le montant versé est réévalué chaque année en fonction du volume de formation d'instructeur réellement constaté dans l'année précédente.

Pour 2016, le montant de la subvention correspondante s'élève à 645 000 euros.

Subvention accordée à la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV) pour le soutien des activités du Centre National de Vol à Voile de Saint-Auban (CNVV)

Comme les instructeurs avions, les instructeurs planeurs ont longtemps été formés exclusivement au centre de vol à voile de Saint-Auban, appartenant au Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique, partie intégrante de la DGAC.

En 2000 l'existence sur la même plate-forme de Saint-Auban du Centre National de Vol à Voile (CNVV), dépendant de la Fédération Française de Vol à Voile et préparant notamment les compétitions de haut niveau, a conduit à rechercher une rationalisation des moyens, et à organiser la fermeture du centre SEFA et le transfert de ses activités vers le CNVV.

Ce transfert s'est accompagné d'un désengagement progressif de l'Etat : dans un premier temps personnels et matériels de l'Etat sont restés à la disposition du Centre National de Vol à Voile et des compensations financières ont été mises en place par convention pour compenser leurs départs successifs.

Une convention sur la période 2014-2017 prévoit un montant global de subvention équivalent sur cette période à un peu plus d'1/3 du coût global du programme d'actions de formation du CNVV. Les montants annuels prévisionnels prennent compte le retrait progressif des moyens en personnels et en matériel de l'Etat.

Pour 2016 la subvention s'élève à 500 000 euros.

g) Enjeux et perspectives pour 2016-2018

Comme les années précédentes, les enjeux majeurs pour le développement durable de l'aviation légère et sportive sont :

- La poursuite des efforts sur la sécurité, en s'appuyant notamment sur les initiatives fédérales, plus que sur des « solutions » réglementaires,
- La poursuite des efforts pour renforcer l'attractivité des activités auprès des jeunes, en recherchant la simplification et la diminution des coûts,
- La prise en compte des évolutions européennes avec une volonté marquée de mieux comprendre les problématiques de l'aviation légère et de leur apporter des réponses spécifiques et équilibrées et la participation active à l'effort de simplification entrepris par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.
- La défense d'un accès raisonnable à l'espace aérien, équilibrée avec les autres usagers, et le maintien du réseau des aéroports d'aviation légère.
- La poursuite des efforts pour permettre une meilleure insertion de l'aviation légère dans son environnement, en recherchant notamment la limitation des nuisances sonores.

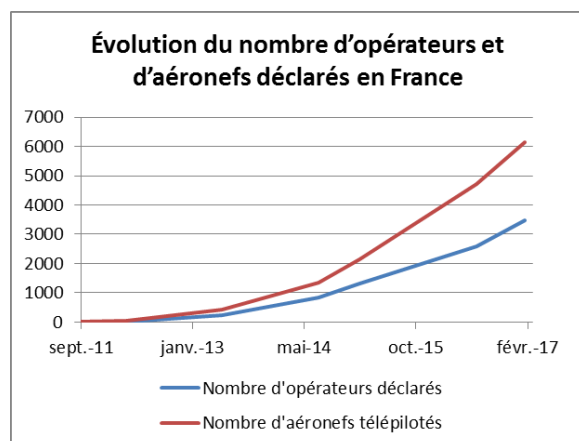
II.1.7 Drones civils professionnels

(actualisé en avril 2017)

a) La filière française

La filière française du drone civil professionnel regroupe les constructeurs et exploitants de drones, mais aussi les fédérations⁷, les grands groupes aéronautiques, les organismes de formation et de recherche⁸ et les centres d'essais de drones. Sont également impliqués dans son développement de grands donneurs d'ordre⁹, les pôles de compétitivité aéronautiques¹⁰, des assureurs, des avocats et différents services de l'Etat, dont la CNIL.

Elle a connu ces dernières années un développement rapide en passant, notamment, de 50 opérateurs de drones déclarés fin 2012 à 3 668 début 2017.



Cependant, ce développement s'est fait sans réelle consolidation : mi-2016, 90 % des entreprises du secteur comptaient moins de 10 salariés et la proportion d'autoentrepreneurs n'y est pas négligeable.

Par ailleurs, la filière française compte moins de 25 constructeurs de drones civils et les plus grands d'entre eux (hors Parrot) n'emploient, au maximum, qu'une centaine de salariés pour quelques millions d'euros de chiffre d'affaires.

b) La réglementation

La France a été parmi les premiers pays au monde, dès avril 2012, à se doter d'une réglementation spécifique pour les drones civils

⁷ Fédération Professionnelle du Drone Civil (FDPC) et Fédération Française du Drone (FFD).

⁸ Par exemple l'Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales (ONERA).

⁹ SNCF, RTE, Enedis, EDF, GRTgaz, Engie, Vinci, Orange, Limagrain, Paris Aéroport, ...etc.

¹⁰ ASTECH, Aerospace Valley et PEGASE (devenu SAFE Cluster après fusion avec le pôle « Risques » en avril 2016).

à des fins commerciales et industrielles (ou de loisir). Cette réglementation, basée sur des limitations d'usages, a été mise à jour en décembre 2015, sans en bouleverser les principes.

Elle a été établie en concertation avec la profession et s'est construite autour de quatre scénarios opérationnels¹¹ (S-1 à S-4), définis selon plusieurs critères : hauteur d'évolution, masse maximale de l'aéronef, en ou hors vue d'un télépilote, en ou hors zone peuplée.

Enfin, le cadre législatif français s'est enrichi de la loi du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. Cette loi impose entre autres, à compter de mi-2018, des obligations d'emport de différents dispositifs concourant à la signalisation des drones et à la limitation de leurs capacités d'évolution.

c) Le Conseil pour les Drones Civils (CDC)

Création et enjeux

L'essor de la filière nationale des drones civils rencontre principalement deux types de freins : d'une part une demande multiforme et évolutive, d'autre part une offre composée d'acteurs de faible taille et aux capacités d'investissement limitées. Par ailleurs, la logique réglementaire de restriction des usages sur laquelle est fondée la réglementation française, qui a permis l'émergence de la filière, doit maintenant évoluer vers une logique plus aéronautique (navigabilité, preuves de sécurité) pour autoriser de nouveaux usages. C'est pour lever l'ensemble de ces verrous que la Direction Générale de l'Aviation Civile a créé, début 2015, le Conseil pour les Drones Civils.

Cette instance rassemble tous les acteurs de la filière et doit permettre sa structuration notamment en organisant et en entretenant le dialogue entre ses membres mais également en coordonnant les efforts pour développer le marché drones civils tant à l'export qu'au niveau national.

Organisation et fonctionnement

Le CDC est constitué d'un comité exécutif et de quatre comités techniques (CT) :

- **Opérations, réglementations et usages**, dit « CT1 » : ce comité identifie les verrous de nature opérationnelle ou réglementaire liés à l'usage ou l'exploitation de drones. Il formule

¹¹ cf. § 1.3 de l'annexe III de l'arrêté du 17/12/2015 relatif à la conception, à l'utilisation des drones et aux qualifications de leurs télépilotes.

des recommandations ou des propositions d'actions pour lever les verrous identifiés ;

- **Technologies et sécurité**, dit « CT2 » : ce comité élabore et entretient la feuille de route technologique du Conseil pour les drones civils et propose, le cas échéant, les projets à lancer pour lever les verrous techniques ou technologiques identifiés ; il traite aussi de la normalisation et des centres d'essais de drones ;
- **Soutien et promotion de la filière**, dit « CT3 » : ce comité traite des questions de soutien à l'export, d'assurance, de financement, de communication, de protection de la vie privée et d'acceptabilité des drones ;
- **Formation**, dit « CT4 » : ce comité identifie les métiers clés de la filière des drones civils et des filières utilisant des drones afin de dégager des synergies nécessaires à la rationalisation des formations et des parcours professionnels qui seront à terme portés à l'international à des fins d'harmonisation.

Le comité exécutif pilote, coordonne et suit les actions des quatre comités techniques.

Instance de concertation à la main des acteurs de la filière, le Conseil module son organisation au gré des besoins, en créant puis fermant des groupes de travail thématiques au sein des comités techniques. Ce modèle dynamique et évolutif est bien adapté à un monde de PME.

Travaux réalisés

Depuis sa création, le CDC a lancé un certain nombre d'actions très structurantes, notamment pour associer plus étroitement les constructeurs et opérateurs nationaux aux travaux réglementaires et normatifs européens, et travaillé à faciliter la mise en œuvre de la réglementation actuelle pour les opérateurs professionnels avec les préfetures et les gestionnaires d'espace aérien, par exemple via la création de modèles-types de protocoles. Il a par ailleurs impulsé plusieurs démarches d'envergure sur des usages innovants à très forte valeur ajoutée.

Une démarche « Opérations de grande élongation » a ainsi été lancée fin 2015 pour rendre possible la surveillance de réseaux linéiques (lignes ferroviaires, réseaux électriques), parfois sur plusieurs centaines de kilomètres, par des drones. Ces travaux sont suivis par la Commission Européenne et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne, en charge de la préparation de la future réglementation communautaire sur l'usage des drones.

Les travaux du Conseil s'orientent également vers une utilisation plus étendue du vol automatique. Par rapport à un scénario d'exploitation classique dans lequel le constructeur vend un appareil certifié et l'exploitant se dote de personnel spécialement qualifié pour le piloter, l'idée est de pouvoir utiliser les drones comme « outils métiers », des exigences plus fortes sur les appareils permettant une diminution de la formation de leurs opérateurs par rapport à la formation actuelle.

Par ailleurs, l'intensification de l'usage des drones amène à réexaminer la question de l'organisation de l'espace aérien. Les services de la Navigation Aérienne sont particulièrement impliqués dans les travaux menés au niveau européen en la matière. Le Conseil participe à cette mobilisation au profit notamment des acteurs de la filière pour lesquels l'accès direct à l'Europe est difficile.

Le Conseil s'intéresse aux autres aspects du développement de la filière : financement, export, assurance mais aussi respect de la vie privée et protection des données, un sujet particulièrement sensible pour l'acceptabilité sociale de cette technologie. La CNIL participe d'ailleurs aux travaux sur ce dernier point.

Enfin, afin de préparer l'introduction des dispositifs de signalement électronique prescrit par la loi d'octobre 2016, le CDC a réalisé une étude exhaustive de l'offre technologique existante pour le compte du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN) et de la Direction de la Protection des Installations, moyens et activités de la Défense (DPID).

d) Chiffres clés de début 2017

Début 2017, la filière compte 3 668 exploitants dont 600 ayant déclaré une activité école.

**Nombre d'exploitants
par scénario d'exploitation**

Exploitants S-1	3 631
Exploitants S-2	1 585
Exploitants S-3	3 457
Exploitants S-4	24

(Source : DSAC)

**Nombre de drones
par scénario d'exploitation**

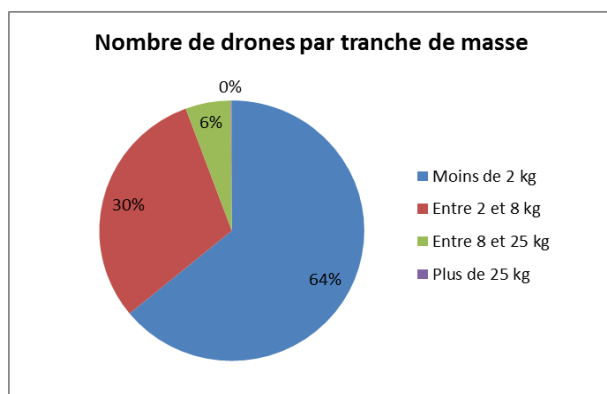
Drones S1 non captifs	6 372
Drones S1 captifs	263
Drones S2	2 412
Drones S3 non captifs	5 208
Drones S3 captifs	288
Drones S4	27

(Source : DSAC)

**Nombre de drones
par tranche de masse**

Moins de 2 kg	4179
Entre 2 et 8 kg	1978
Entre 8 et 25 kg	361
Plus de 25 kg	8

(Source : DSAC)



Pour aller plus loin, accéder à l'ensemble des informations de la rubrique « Drones (aéronefs télépilotes) » du site internet du Ministère de la Transition écologique et solidaire via le lien suivant :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes>

II.2 Navigation aérienne

II.2.1 Trafic contrôlé en France

(actualisé en novembre 2016)

En 2015, les services de la navigation aérienne ont contrôlé 2,89 millions de vols en France métropolitaine, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2014. La France demeure le pays qui contrôle le plus de vols en Europe, avec l'Allemagne. La structure du trafic contrôlé en 2015 se compose de 48 % de survols, 38 % de vols internationaux (arrivées ou départs de France) et 14 % de vols domestiques.

a) Organisation

Au sein de la DGAC, la DSNA est le prestataire français en charge des services de navigation aérienne. Elle est certifiée par l'Autorité nationale de surveillance, la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC). Elle assure les services de la circulation aérienne au départ et à l'arrivée des vols sur les aéroports et dans l'espace aérien français, ainsi qu'au-dessus de la haute mer en Atlantique et en Méditerranée dans des zones que lui a confiées l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), à l'exception des zones déléguées aux centres de contrôle de Genève et de Jersey. Elle exerce des compétences également en outre-mer (Antilles-Guyane, St Pierre et Miquelon, La Réunion et Mayotte, Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna).

Ses missions : assurer jour et nuit, toute l'année, l'écoulement du trafic aérien civil de manière sûre, fluide et rapide dans le respect de l'environnement, tout en maîtrisant les coûts ; rendre les services de communication, de navigation et de surveillance afférents ; élaborer et diffuser l'information aéronautique nécessaire à la préparation des vols.

La DSNA est structurée autour d'un échelon central et de deux directions :

- l'**échelon central** (EC) comprend les 3 sous-directions de la planification et de la stratégie (SDPS), des ressources humaines (SDRH) et des finances (SDFI), la mission management de la sécurité, de la qualité et de la sûreté (MSQS) et la mission environnement (ME) ;
- la **direction des opérations** (DO) regroupe 5 centres de contrôle en-route (CRNA), 9 services de la navigation aérienne (SNA) régionaux métropolitains et 3 ultramarins en charge du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome, ainsi que le service de l'information aéronautique (SIA) et le centre

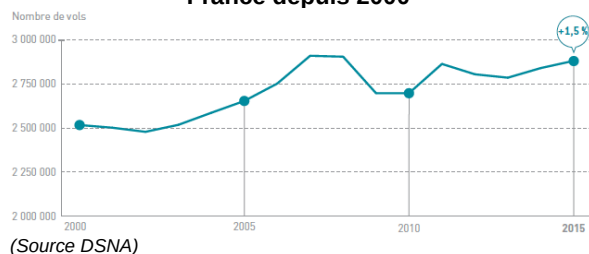
d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux (CESNAC) ;

- la **direction de la technique et de l'Innovation** (DTI) anticipe la mise en œuvre des futurs concepts opérationnels et technologiques en lien étroit avec les besoins exprimés par la DO, achète ou fait développer, déploie et maintient en conditions opérationnelles les équipements techniques.

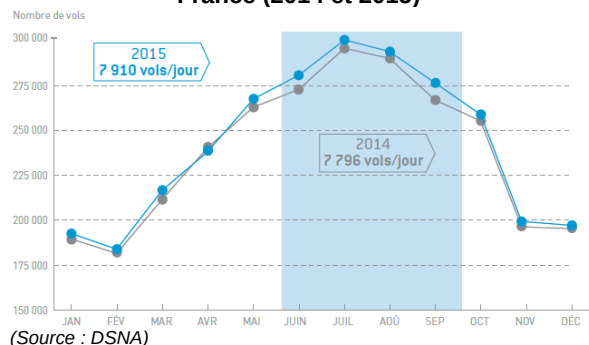
b) Caractéristiques du trafic

Au total, 2 887 215 vols ont été contrôlés en France métropolitaine en 2015, soit une moyenne de 7 910 vols par jour, avec un nouveau record français et européen de trafic journalier, établi le vendredi 17 juillet 2015 : 10 173 vols contrôlés.

Évolution annuelle du trafic IFR contrôlé en France depuis 2000



Répartition mensuelle du trafic IFR contrôlé en France (2014 et 2015)



En 2015, les **survols** (48 % du trafic) ont augmenté de 2 % par rapport à 2014 en raison notamment des flux de trafic avec l'Espagne : Royaume-Uni/Espagne (+1 %), Benelux/Espagne (+6 %), Italie/Espagne (+9 %).

Principaux survols européens de la France - Nombre moyen de vols par jour

	2014 ⁽¹⁾	2015	Évol.
Espagne/Royaume-Uni	635	640	+1%
Espagne/Allemagne	457	457	=
Espagne/Benelux	229	242	+6%
Royaume-Uni/Italie	229	241	+5%
Espagne/Italie	218	237	+9%
Royaume-Uni/Suisse	172	167	-3%
Espagne/Scandinavie	163	157	-4%
Royaume-Uni/Portugal	124	120	-3%
Espagne/Suisse	94	97	+3%

(Source : DSNA) - ⁽¹⁾ Chiffres consolidés par la DSNA

Les **vols internationaux** (38 % du trafic) ont augmenté de 2 % par rapport à 2014 grâce au trafic en provenance de ou à destination de l'Espagne (+8 %) et de l'Italie (+2 %). Les vols internationaux avec l'Allemagne et l'Afrique connaissent, depuis trois ans, une baisse continue.

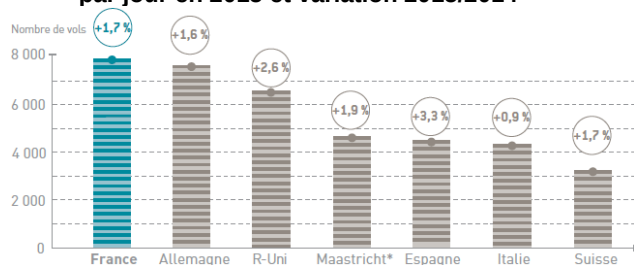
Principaux flux départ/arrivée de la France avec l'international - Nombre moyen de vols par jour

	2014	2015	Évol.
Royaume-Uni	421	421	=
Afrique	379	375	-1%
Allemagne	322	318	-1%
Italie	296	303	+2%
Espagne	280	302	+8%
Benelux	204	212	+4%
USA/Canada/Antilles	170	176	+4%
Suisse	147	141	-4%
Portugal	110	117	+6%
Moyen Orient	107	109	+2%
Scandinavie	100	98	-2%
Russie	72	62	-14%
Grèce	44	48	+9%

(Source : DSNA)

En 2015, le trafic aérien européen a augmenté de 1,5 % par rapport à l'année 2014, les plus fortes hausses en Europe de l'Ouest étant enregistrées en Belgique (+5 %) et en Espagne (+3 %).

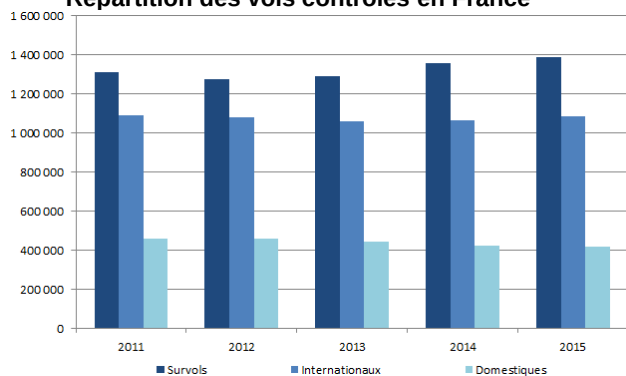
Trafic aérien en Europe - nombre moyen de vols par jour en 2015 et variation 2015/2014



* Centre de contrôle d'Eurocontrol gérant l'espace aérien supérieur du Benelux et d'une partie de l'Allemagne
(Sources : Eurocontrol)

Enfin, le **trafic intérieur** (14 % du trafic) a chuté de 1 % par rapport à 2014.

Répartition des vols contrôlés en France



(Source : DSNA)

c) Trafic des aéroports (mouvements IFR contrôlés)

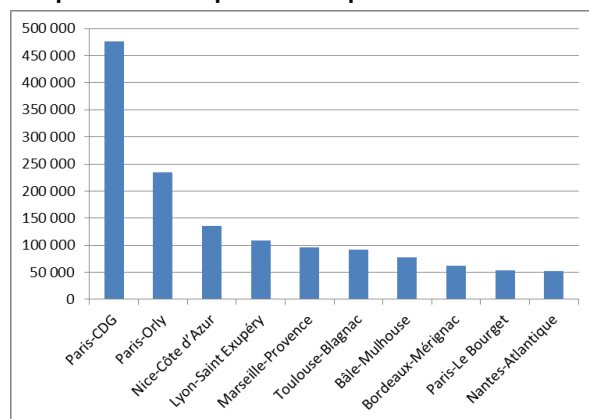
Le nombre de mouvements IFR sur les 10 premiers aéroports métropolitains (en termes de mouvements IFR – arrivées et départs) en 2015 augmente de 0,7 % par rapport à 2014.

Le nombre de mouvements IFR sur Paris-CDG (476 669) et celui sur Paris-Orly (234 462) augmentent respectivement de 1,2 % et de 1,5 %.

Seuls deux aéroports régionaux comptabilisent plus de 100 000 mouvements IFR : Nice avec 136 099 mouvements (-0,6 %) et Lyon-Saint-Exupéry 108 620 (+0,4 %).

A noter que deux corrections ont été opérées par la DSNA sur le nombre de mouvements IFR contrôlés à Marseille et Bordeaux en 2014 : durant cet exercice, Marseille a contrôlé 97 653 mouvements et non 90 497 comme indiqué dans l'OAC précédent (édition 2015), et Bordeaux 58 990 mouvements et non 54 635. Avec ces chiffres rétablis, Marseille et Paris-Le Bourget présentent les plus fortes baisses de mouvements contrôlés entre 2014 et 2015 (-1,8 % pour ces deux plates-formes) et Bordeaux la plus forte hausse (+4,9 %).

Nombre de mouvements contrôlés des dix premiers aéroports métropolitains en 2015



(Source : DSNA)

d) Premiers résultats 2016

De janvier à juillet 2016 les services de la navigation aérienne ont contrôlé 1,731 millions de vols IFR, soit une progression de 3,72 % par rapport à la même période de 2015.

II.2.2 Redevances

(actualisé en novembre 2016)

En 2015, les recettes liées à la navigation aérienne sont de 1 313 millions d'euros pour la redevance de route, 15 millions d'euros pour la redevance océanique et 264 millions d'euros pour la redevance pour le contrôle des zones terminales en métropole (236 millions) et outre-mer (28 millions). Au total,

le produit des redevances de navigation aérienne en 2015 s'élève à 1 592 millions d'euros, en progression de 7,7 % par rapport à 2014.

Trois types de redevances sont perçues en matière de circulation aérienne : la redevance de route, la redevance océanique (ROC) et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA).

La **redevance de route** (ou « en-route ») rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'État au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie.

La **redevance océanique** rémunère le même usage Outre-mer.

La **redevance pour services terminaux de la circulation aérienne** rémunère les services de la navigation aérienne fournis au départ et à l'arrivée des vols dans le périmètre de 20 km de la majorité des aéroports de métropole et d'Outre-mer.

a) Taux unitaire pour la redevance de route

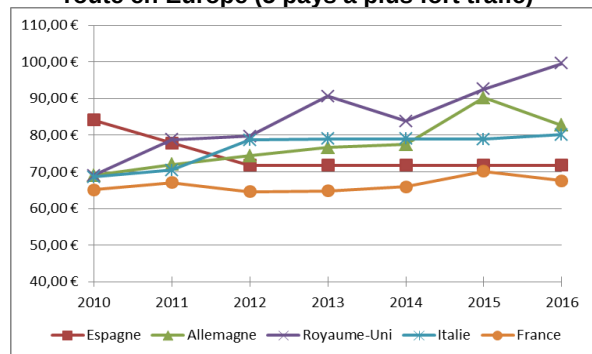
En France, le taux unitaire, fixé en décembre 2015, pour la redevance de route à partir du 1^{er} janvier 2016 (67,63 €) diminue de 3,54 % par rapport au 1^{er} janvier 2015. Ce taux est l'un des plus bas en Europe de l'ouest.

Taux unitaire de la redevance de route en Europe (5 pays à plus fort trafic)

Pays	Taux unitaire au 1 ^{er} janvier 2016 en €
Royaume-Uni	99,59 €
Allemagne	82,68 €
Italie	80,17 €
Espagne	71,78 €
France	67,63 €

(Source : DSNA)

Évolution du taux unitaire de la redevance de route en Europe (5 pays à plus fort trafic)



(Sources : DSNA - Legifrance)

b) Recettes des redevances

Les redevances dues sont fonction du taux unitaire de redevance (un taux par type de redevance) et du nombre d'unités de service ou UDS (dépend de la distance parcourue pour les redevances de route et océanique et de la masse maximale au décollage de l'aéronef pour ces deux redevance et pour la RSTCA).

Compte tenu de son étendue et de sa position géographique centrale, la France est le pays européen qui totalise le plus grand nombre d'unités de service de route (18 682 788 UDS en 2015).

Les recettes encaissées en 2015 se sont élevées à 1 313 M€ pour la redevance de route (+9,4 % par rapport à 2014), 15 M€ pour la redevance océanique (+19,1 %) et 240,6 M€ pour la RSTCA (-9 %).

II.2.3 Ciel unique européen et FABEC (Bloc d'Espace Aérien Fonctionnel Europe Centrale)

(actualisé en novembre 2016)

La mise en œuvre du Ciel unique européen suit le calendrier fixé par le Parlement européen et le Conseil.

Les 4 règlements « ciel unique européen » de mars 2004, régissant les services de navigation aérienne, l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien ainsi que l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne au niveau communautaire, sont entrés en vigueur le 31 décembre 2004.

Le règlement (CE) n°1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, dit « ciel unique 2 », a amendé ces règlements initiaux. Il a notamment créé un régime de gestion de la performance coordonné par la Commission européenne. Il prévoyait également la création de trois fonctions de gestion de réseau centralisées, concernant la coordination des routes aériennes au niveau du réseau, la coordination des fréquences radio et des codes de transpondeurs radar. Enfin, il donnait aux Etats jusqu'à fin 2012 pour mettre en place les blocs d'espace aérien fonctionnels, prévus par le premier paquet de 2004.

Les Etats, ont poursuivi la mise en place des blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB pour "Functional Airspace Block"). Les FABs visent à organiser le contrôle aérien en fonction des flux de trafic, sans tenir compte des frontières nationales. Le but est de raccourcir les routes et d'augmenter leur capacité et l'efficacité des services. Ceci doit permettre de réduire les

coûts et les émissions de CO₂. Un Traité créant le FAB Europe central (FABEC) a été signé le 2 décembre 2010 par la France avec cinq états voisins : l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Il est entré en vigueur en juin 2013.

D'ores et déjà, des routes aériennes transfrontalières plus courtes ont été mises en place, permettant des gains de temps de vol et de carburant, donc des économies aux compagnies aériennes. D'autres projets d'espace aérien et de nouvelles routes sont en préparation. Des projets de réalisations communes se traduiront dans les années à venir par des gains opérationnels et de coûts progressifs, notamment par des fonctions telles que : la coordination de l'utilisation de l'espace aérien et des capacités de contrôle, l'adoption de spécifications techniques communes, des achats en commun, la définition de formations communes.

Au cours de la première période de référence du système de performance, 2012-2014, des objectifs européens ont été adoptés par la Commission ainsi que des plans de performance par les Etats, finalement jugés globalement compatibles avec les objectifs européens. Ceci a concerné entre autres les taux unitaires des redevances, fixés à l'avance pour trois ans.

La Commission a adopté début 2014 les objectifs européens de performance pour 2015-2019 et les Etats ont soumis en juin 2014 leurs plans de performance pour cette période, par bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB). La Commission européenne a estimé début 2015 que certains de ces plans ne contribuaient pas suffisamment aux objectifs européens, dont ceux du FABEC. Les états membres concernés lui ont transmis, fin juillet, des plans de performance révisés. Prenant en compte des hypothèses de trafic révisées, la France a notamment pu présenter des coûts unitaires de redevances de route améliorés, tout en permettant le financement de l'important programme de modernisation de la DSNA. La Commission a soumis au comité Ciel unique début 2016 un projet de décision jugeant ces plans révisés encore insuffisants et demandant aux Etats du FABEC et du FAB-CE (FAB Central Europe¹²) de proposer des actions correctives. L'avis du comité ne lui permettant pas de trancher, elle a soumis à nouveau sa décision à un comité d'appel fin août dernier. Ce vote ayant manqué de peu rejeter la décision, la

Commission a entrepris une ultime discussion avec les Etats concernés pour une solution amiable.

La phase de développement du programme technologique SESAR, conduite par l'entreprise commune SESAR, initialement sur la période 2007-2013, a été prolongée jusqu'en 2020 par le règlement n°721/2014. Celui-ci étend ainsi la durée de l'Entreprise Commune SESAR (EC SESAR) jusqu'à fin 2024. Cette entreprise a continué à produire diverses démonstrations en 2014 et 2015. Le processus d'adhésion à l'EC SESAR pour la période 2016-2020 s'est achevé au premier semestre 2016. L'industrie française et la DSNA ont une participation majeure dans ce programme.

Une nouvelle édition du plan directeur européen de gestion du trafic aérien a été adoptée fin 2015.

Les mécanismes de pilotage du déploiement de SESAR ont été fixés par le règlement de la Commission n°409/2013 du 3 mai 2013 établissant des orientations pour le déploiement du programme SESAR, concernant les projets communs, leur gouvernance et leur financement. Le règlement de la Commission n°716/2014 du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet commun pilote a ensuite été adopté. Sur cette base, après appel d'offres, la Commission a désigné début 2015 le consortium « SESAR Deployment Manager » pour le rôle de « gestionnaire du déploiement ». Ce consortium, composé de 6 prestataires ou groupements de prestataires de services de navigation aérienne (dont la DSNA), de quatre grandes compagnies aériennes (dont Air France-KLM), et d'un groupe de 25 exploitants de grands aéroports, a édité un programme de déploiement, actualisé en novembre 2015, et sur la base duquel seront lancés les premiers programmes de mise en œuvre.

Enfin, en décembre 2014, le Conseil a adopté une orientation générale partielle sur le projet de refonte des règlements « Ciel unique ». Le texte du Conseil a modifié fortement la proposition initiale de la Commission de juin 2013, en ménageant l'équilibre de répartition des pouvoirs entre Commission et autorités nationales et en respectant le principe d'une distinction fonctionnelle des autorités nationales et des prestataires de services de navigation aérienne, sans obligation de séparation juridique, enfin en rejetant la séparation forcée des services dits d'appui et leur mise en concurrence. La phase de trilogue avec le Parlement a été bloquée en 2015 par le différend entre l'Espagne et le Royaume-Uni sur l'applicabilité à l'aérodrome de Gibraltar.

¹² Autriche, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Hongrie, République tchèque, Slovaquie, Slovaquie

Le rapport d'activité 2015 de la DSNA peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/DSNA-DGAC-RA-2015-FR_0.pdf

II.3 Industrie aérospatiale

En 2015, le chiffre d'affaires des adhérents du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS) s'élève à 58,3 Md€, en progression de 8 % sur un an à périmètre constant et des prises de commandes, qui ont atteint le niveau record de 78,3 Md€.

En 2015, Airbus reste derrière Boeing en termes de livraisons d'avions. En revanche, Airbus a conservé la première place en ce qui concerne les commandes grâce à une très bonne année marquée par 1 080 commandes nettes.

II.3.1 Situation générale

(actualisé en novembre 2016)

En 2015, le chiffre d'affaires des adhérents du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales s'élève à 58,3 Md€, en progression de 8,5 % à périmètre constant. L'activité civile participe à hauteur de 77 % de ce montant. Sur la base du chiffre d'affaires consolidé, la part des exportations atteint 83 %.

Les résultats du secteur aéronautique et spatial en font le premier contributeur à la balance commerciale en France. Les performances du secteur permettent de dégager, une fois de plus, le premier solde excédentaire de la balance commerciale française avec +22,2 Md€ en 2015. Ils procèdent d'une forte compétitivité technologique et d'un niveau de recherche et développement élevé.

Le montant des commandes totales aéronautiques et spatiales augmente encore avec 78,3 Md€ en 2015, soit +2,3 % par rapport à 2014 qui était déjà une année record. Le secteur civil représente 68 % des commandes reçues.

Enfin, en termes d'emplois, avec 60 000 recrutements ces cinq dernières années, le secteur aéronautique et spatial représente 185 000 emplois directs en France fin 2015.

II.3.2 L'aviation commerciale - porteurs de 100 places et plus

(actualisé en novembre 2016)

a) AIRBUS

Figure de proue d'Airbus Group, Airbus commercialise des appareils de transport de plus de 100 places. Les principaux produits commercialisés actuellement par Airbus sont :

- les appareils de la famille A320, monocouloirs court et moyen-courriers et leurs nouvelles

versions remotorisées NEO (New engine option) ;

- les appareils de la famille A330, long-courriers de moyenne capacité, voire très long-courriers polyvalents ;

- l'A350 XWB (*eXtra Wide Body*), long-courrier gros porteur dont la première livraison date de décembre 2014.

- le très gros porteur A380, dont le premier exemplaire a été livré en 2007 ;

En 2015, Airbus a conservé sa place de premier vendeur qu'il avait regagné en 2013 face à Boeing. Le constructeur européen a récolté un total de 1 190 commandes brutes (1 080 nettes) contre 1 796 commandes brutes (1 456 nettes) en 2014. La répartition de ces commandes par famille est la suivante : 1 015 A320, 156 A330, 16 A350 et 3 A380. L'année 2015 a été marquée par la certification de l'A320 NEO par les autorités européennes (EASA) et américaines (FAA) et la livraison de 14 A350 XWB à quatre compagnies aériennes. Un autre fait marquant de 2015 a été l'ouverture officielle de la première usine Airbus aux Etats-Unis (Mobile, Alabama)

Résultats 2015 d'Airbus

Type	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
Famille A320	1 015	70	945
A330	156	20	136
A350	16	19	-3
A380	3	1	2
TOTAL	1 190	110	1 080

(Source : Airbus)

Airbus a livré 635 appareils en 2015, dépassant de 6 unités son précédent record de 2014. 2015 est la 14^{ème} année consécutive de hausse des cadences de production, soit 491 livraisons de monocouloirs (contre 490 en 2014) et 144 appareils gros-porteurs (contre 139 en 2014).

Le chiffre d'affaires d'Airbus a augmenté de 8 % en 2015 pour atteindre 45,9 Md€, reflétant la hausse des livraisons d'appareils commerciaux.

En 2015, la marge opérationnelle d'Airbus s'élève à 2,30 Md€ d'euros (contre 2,67 Md€ en 2014).

Fin 2015, le carnet de commandes consolidé d'Airbus est de 6 831 appareils, dépassant le record de 2014 de 6 386 appareils et dépassant le carnet de commandes consolidé de Boeing qui est de 5 795 fin 2015. Il représente plus de 8 années de production aux cadences actuelles.

b) BOEING

Avec 768 commandes nettes d'avions et 762 livraisons en 2015 (contre 723 en 2014), Boeing a réalisé un nouveau record historique en termes de livraisons, battant à nouveau le record établi en 2014. Boeing reste devant Airbus pour la troisième année consécutive en nombre de livraisons. Concernant les commandes, l'année 2015 a été bien moins fructueuse que les années précédentes.

Côté commandes, de la même façon que l'A320 NEO dope les ventes d'Airbus, celles de Boeing sont dopées par le 737 MAX, version remotorisée de son appareil moyen-courrier, dont le premier exemplaire est sorti d'usine en 2015.

Côté livraisons, en 2015, Airbus a livré 491 appareils de la famille A320 et 144 appareils long-courrier, tandis que Boeing a fait légèrement mieux pour les moyen-courriers (495 appareils de la famille B737) mais bien mieux pour les appareils long-courriers (267 appareils).

Résultats 2015 de Boeing

Type	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
737	666	78	588
747	6	4	2
767	49	0	49
777	58	0	58
787	99	28	71
Total	878	110	768

(Source : Boeing)

II.3.3 L'aviation régionale

(actualisé en novembre 2016)

Le secteur des appareils régionaux à turbopropulseurs s'est progressivement concentré au fil des ans autour d'ATR, Embraer et Bombardier. Après plusieurs années de baisse de l'activité, le marché s'est fortement développé grâce aux excellentes performances de ces avions en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂, de surcroît adaptés à des dessertes régionales sur de petites pistes ou encore pour les îles.

Le GIE franco-italien ATR (Avions de Transport Régional) fondé en 1981 est détenu à parts égales par Leonardo - Finmeccanica (ex Alenia Aermacchi) et par Airbus ATR SAS, filiale d'Airbus Group. Il produit et commercialise des avions régionaux turbopropulsés offrant une capacité de 50 (ATR42) à 78 sièges (ATR72). La gamme ATR est fondée sur le concept de famille, qui permet des économies en matière de formation, de maintenance, de fourniture de

pièces détachées et de qualification croisée des équipages.

ATR a obtenu en 2015 les certifications pour deux nouveaux modèles de cabine de l'ATR 72-600 : la cabine « Haute densité » qui permet d'accroître jusqu'à 78 sièges la capacité maximale (contre 72 auparavant) ; et la cabine « Cargo Flex » qui combine jusqu'à 44 sièges passagers avec une capacité de fret doublée jusqu'à près de 20 m³.

En 2015 ATR a réalisé un nouveau record en termes de livraisons d'avions, avec 88 appareils (83 en 2014), confirmant son leadership sur le marché de l'aviation régionale. Son chiffre d'affaires s'élève à 2 Md\$, contre 1,8 Md\$ l'année précédente. En revanche, le constructeur n'a reçu que 76 commandes fermes en 2015, contre 160 en 2014. Au 31 décembre 2015, le carnet de commandes d'ATR comptait 260 avions (contre 280 fin 2014). La valeur de ce carnet, estimé à plus de 6,6 Md\$, lui assure près de trois années de production.

II.3.4 L'aviation d'affaires

(actualisé en novembre 2016)

a) Le groupe Dassault Aviation

Parmi les constructeurs aéronautiques mondiaux, le groupe Dassault Aviation est aujourd'hui le principal constructeur européen d'avions d'affaires à réaction. Il a la caractéristique d'être l'unique industriel au monde à construire à la fois des avions d'affaires (civils) et des avions militaires.

La gamme d'avions d'affaires de Dassault Aviation est composée du biréacteur Falcon 2000 et des triréacteurs Falcon 900 et Falcon 7X. Dassault Aviation a entrepris le renouvellement de sa gamme Falcon avec le développement du Falcon 5X et 8X.

Dassault Aviation a enregistré une nette baisse des prises de commandes d'avions d'affaires en 2015, avec 45 Falcon commandés (et 20 annulés), contre 90 en 2014. Dassault Aviation a livré 55 Falcon en 2015 (contre 66 en 2014). La baisse des prises de commandes s'explique par un contexte économique difficile, notamment dans les pays émergents.

En fin d'exercice, le carnet de commandes consolidé s'élevait à 91 Falcon, contre 121 en fin d'exercice 2014.

Les prises de commandes consolidées s'établissent à 9,88 Md€ en 2015 contre 4,64 Md€ en 2014. La part à l'export est de 96 %. Cependant, pour les seuls avions d'affaires, les prises de commandes consolidées

représentent 1,60 Md€ contre 3,95 Md€ en 2014.

Le chiffre d'affaires consolidé est en hausse à 4,18 Md€ en 2015 contre 3,68 Md€ en 2014, soit une progression de 13,5 %. Le chiffre d'affaires des avions Falcon a en revanche diminué de 6,7 % par rapport à celui de 2014.

Les concurrents directs de Dassault Aviation sur le segment des avions d'affaires à réaction dits « moyens et larges » (cabines spacieuses et rayon d'action compris entre 4 000 et 8 500 km) sont le groupe canadien Bombardier (Challenger 605, Global 5000 et Global Express XRS) et l'Américain Gulfstream (G350, G450 et G550).

b) Le groupe DAHER SOCATA

Daher Socata est l'autre acteur français de l'aviation d'affaires.

Début 2009, le groupe Daher a pris le contrôle de Socata.

L'entreprise commercialise depuis 2014 le TBM 900, turbopropulseur monomoteur, successeur amélioré du TBM 850. Les performances du TBM 900 se rapprochent de celles des « Very Light Jets » (VLJ), petits avions biréacteurs destinés à l'aviation d'affaires (Cessna Mustang, Embraer Phenom 100, Eclipse 500, ...etc.) arrivés sur le marché en 2006, tout en présentant des coûts d'exploitation significativement inférieurs.

Les concurrents directs du TBM 900 sont l'avionneur suisse Pilatus avec son PC12, et l'Américain Piper avec le PA-46 Meridian.

Si en 2015 les prises de commandes sont en recul par rapport au niveau record de 2014 (45 contre 64), les livraisons ont progressé de 10 %, avec 55 exemplaires du TBM 900 livrés (contre 51 en 2014).

Daher Socata est également un équipementier de premier rang dans le secteur aéronautique. Il est présent notamment sur l'A380 et l'A350 chez Airbus, sur le 777 chez Boeing, sur le Falcon Falcon 7X et Falcon 5X chez Dassault Aviation.

II.3.5 Les hélicoptères

(actualisé en novembre 2016)

La construction d'hélicoptères est réalisée en France par le groupe franco-germano-espagnol Airbus Helicopters, détenu à 100 % par Airbus Group.

Le groupe s'appuie sur trois pôles : la maison mère Airbus Helicopters dont le siège se situe à Marignane (France), Airbus Helicopters Deutschland GmbH en Allemagne et Airbus Helicopters España SA en Espagne. Les sites

industriels européens sont situés à Marignane et La Courneuve (France), Donauwörth et Kassel (Allemagne), Madrid et Albacete (Espagne). Le groupe emploie environ 23 000 personnes. Airbus Helicopters est présent à l'international grâce à ses filiales et participations implantées dans 24 pays. Le réseau Airbus Helicopters de centres de maintenance, de centres de formation, de distributeurs et d'agents agréés sert plus de 3 000 clients dans 150 pays à travers le monde. La flotte en service est d'environ 12 000 hélicoptères et totalise 3 millions d'heures de vol par an.

Avec près de 45 % des parts de marché, Airbus Helicopters est leader sur le marché mondial des hélicoptères civils et parapublics.

En 2015, civil et militaire confondu, les prises de commandes sont en recul à 333 commandes nettes (369 en 2014). Airbus Helicopters a notamment été touché par la baisse des prix du pétrole et la diminution des budgets de défense.

Fin 2015, le carnet de commandes d'Airbus Helicopters est de 831 hélicoptères (contre 893 fin 2014).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Helicopters est en hausse à 6,8 Md€ (contre 6,5 Md€ en 2014), dont 50 % sur le marché civil. Le nombre total de livraisons a été de 395 hélicoptères en 2015 (contre 471 en 2014). Les ventes d'hélicoptères représentent 53 % du chiffre d'affaires, la part des services s'élève quant à elle à 47 % (augmentation de 3 points par rapport à 2014).

Ses principaux concurrents sur le marché civil sont Leonardo (ex Agusta-Westland), Sikorsky, Bell et Russian Helicopters.

En 2015 et 2016, Airbus Helicopters a enregistré des avancées dans le plan de renouvellement de sa gamme avec la montée en cadence du H175, le premier vol et le lancement de la campagne d'essais en vol du H160 et la poursuite du programme X6 qui vise au remplacement des H225.

II.3.6 Les moteurs

(actualisé en novembre 2016)

Les moteurs d'aéronefs sont produits en France par des sociétés du groupe Safran. Safran est un groupe international de haute technologie, équipementier de premier rang dans les domaines aérospatial (propulsion et équipements), de la défense et de la sécurité. En 2015, son chiffre d'affaires est de 17,4 Md€, en hausse par rapport aux 15,4 Md€ de l'exercice 2014. Les activités « Propulsion

aéronautique et spatiale » représentaient 54 % du chiffre d'affaires du groupe.

a) Les moteurs d'avions

Au sein du groupe Safran, Snecma conçoit, développe, produit, et commercialise, seul ou en partenariat, des moteurs pour avions civils et militaires, lanceurs spatiaux et satellites. Au-delà de l'activité de première monte, le motoriste propose également des services de maintenance reposant sur la vente de pièces rechanges et de contrats de prestations de service.

Les moteurs civils de moyenne puissance CFM56 et LEAP sont développés par CFM international, société commune détenue à parité égale par Safran et General Electric, dans le cadre d'un accord de coopération industrielle exclusif sur la gamme de poussée comprise entre 18 500 et 34 000 livres. Cet accord est conclu jusqu'en 2040.

Le programme CFM56 génère environ 50 % du chiffre d'affaires de l'activité « Propulsion aéronautique et spatiale » de Safran. Avec plus de 29 000 moteurs CFM56 livrés en trente années pour équiper de nombreux avions de types Airbus et Boeing, c'est aujourd'hui la plus grande flotte de moteurs au monde. Sur le marché des avions court et moyen-courriers de plus de 100 places, sa part de marché cumulée est de plus de 70 %. La flotte en service chez plus de 550 clients et opérateurs a dépassé les 800 millions d'heures de vol. En 2015, 1 612 moteurs CFM56 ont été livrés, dépassant le record de production de 2014 qui était de 1 560 moteurs CFM56 livrés. La demande pour les moteurs CFM56 reste élevée, avec 736 moteurs commandés en 2015.

Le moteur LEAP de nouvelle génération devrait apporter jusqu'à 15 % de gain de consommation spécifique de carburant par rapport aux dernières versions CFM56. Il a été retenu en double source pour la motorisation de l'Airbus A320NEO (avec le PW1000G de Pratt & Whitney), en motorisation exclusive sur le Boeing 737 MAX et comme source exclusive occidentale sur l'avion chinois C919 de COMAC. Les prises de commandes de moteurs LEAP se substituent progressivement à celles du CFM56. En 2015, CFM International a enregistré 1 399 commandes de moteurs LEAP, portant le carnet de commandes global du programme LEAP à plus de 10 000 moteurs en début d'année 2016.

Safran Aircraft Engines (ex Snecma) est également présent dans la gamme des moteurs civils de forte puissance (GE90 et GP7000), en tant que partenaire à risques de General Electric avec des taux de participation de 8 % à 24 %.

695 moteurs de forte puissance ont été livrés en 2015 contre 690 en 2014.

S'agissant des moteurs civils de faible puissance, ils se répartissent entre les moteurs des avions de transport régionaux et ceux des avions d'affaires.

Sur le marché de l'aviation régionale, PowerJet, coentreprise créée par Safran Aircraft Engines et le motoriste russe NPO Saturn, développe le moteur SaM146 d'une poussée de 13 500 à 17 800 livres. Le SaM146 a été certifié en 2010 par l'AESA. Ce moteur est aujourd'hui monté en source unique sur l'avion SuperJet 100 de Sukhoï Civil Aircraft. En 2015, 55 moteurs ont été livrés (contre 52 en 2014).

Sur le marché de l'aviation d'affaires, Safran développe le moteur Silvercrest d'une poussée de 9 500 à 12 000 livres. Le Silvercrest a été sélectionné par Dassault Aviation pour le Falcon 5X. Safran rencontre quelques difficultés techniques dans le développement du moteur Silvercrest, ce qui retarde l'entrée en service du Falcon 5X.

b) Les moteurs d'hélicoptères

Filiale du groupe Safran, la société française Safran Helicopter Engines développe et fabrique, seule ou en collaboration, des turbines à gaz ou turbomoteurs pour hélicoptères. La gamme de puissance couverte s'échelonne de 450 à 2 600 shp.

Les moteurs de Safran Helicopter Engines sont pour la plupart des turbomoteurs modulaires, adaptables aussi bien sur hélicoptères civils que militaires, cette modularité facilitant également les opérations de maintenance. Les moteurs sont conçus avec un important potentiel d'augmentation de puissance permettant un large spectre d'application.

Pour les hélicoptères légers et moyens, mono et bimoteurs, Safran propose deux familles de moteurs : Arrius et Arriel. Ces moteurs et leurs dérivés équipent de nombreux appareils civils d'Airbus Helicopters (Ecureuil, Dauphin, H145, H135, H120...), de Leonardo (A109 Power), de Sikorsky (S76), mais aussi des hélicoptères militaires d'Airbus Helicopters (Fennec, Panther) et de Leonardo (A109 K2). Safran Helicopter Engines développe aujourd'hui l'Arrano, un moteur de 1 100 shp conçu pour équiper des hélicoptères de 4 à 6 tonnes. L'Arrano a été sélectionné en 2015 comme motorisation exclusive du nouvel appareil H160 d'Airbus Helicopters

Pour les hélicoptères moyens, Safran est présent sur le marché militaire des hélicoptères de combat avec le MTR390 équipant le Tigre et

le TM333 motorisant le Dhruv de Hindustan Aeronautics. Pour les applications à la fois civiles et militaires dans cette gamme d'appareils, Safran propose le moteur Ardiden.

Pour les hélicoptères lourds, les turbomoteurs Makila et RTM322 motorisent des hélicoptères d'Airbus Helicopters (H225/225M, Super Puma), NHIndustries (NH90), Leonardo (AW101) et Boeing (WAH-64 Apache).

Les moteurs Arrius, Arriel, TM333, Ardiden, Makila et RTM322 sont développés par Safran Helicopter Engines seul. Le moteur MTM390 est développé en collaboration avec MTU/Turbomeca/Rolls-Royce. L'indien HAL et Safran coopèrent pour la production de l'Ardiden 1H1, dédié au Dhruv.

Sur les ventes de moteurs pour hélicoptères sur la période 2011-2015, la part de marché de Safran Helicopter Engines est de 26 %. Le chiffre d'affaires de Safran Helicopter Engines est de 1,2 Md€ en 2015 (contre 1,3 Md€ en 2014). L'activité se répartit entre la vente de produits neufs et les services. En 2015, Turbomeca a livré 625 moteurs (contre 832 en 2014).

II.3.7 Salon aéronautique du Bourget

(actualisé en novembre 2015)

La 50^{ème} édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget s'est tenue du 15 au 21 juin 2015 et a rassemblé un nombre record d'exposants (2 303).

Le record de fréquentation a été battu avec 351 000 visiteurs (+ 11,4 % par rapport à 2013) dont 151 000 professionnels (+ 8,6 % par rapport à 2013). Parmi les autres chiffres qui permettent de mesurer l'ampleur de cet événement pour la profession, on peut citer la présence de 26 pavillons nationaux, 296 délégations officielles en provenance de 91 pays, 4 359 journalistes accrédités ou encore 130 aéronefs exposés.

Sur le plan commercial, l'absence de lancement de nouveaux programmes n'a pas permis aux avionneurs de battre les records de vente obtenus lors des précédentes éditions. Toutefois, l'édition 2015 reste fructueuse. Airbus a obtenu 421 commandes ou intentions d'achat pour un montant brut de 57 Md\$ contre 331 et un montant de 50 Md\$ pour Boeing. Safran, à travers sa joint-venture CFMI avec General Electric, a enregistré pour sa part 835 moteurs en commande.

L'ensemble de la filière profite pleinement de ses résultats. Au total, 130 Md\$ de commandes ont été annoncées lors de cette édition.

II.4 Comptes du transport aérien

II.4.1 Compagnies aériennes

(actualisé en décembre 2016)

a) Groupe Air France-KLM

Le chiffre d'affaires 2015 du groupe Air France-KLM s'élève à 26,06 milliards d'euros contre 24,91 milliards d'euros en 2014, soit en hausse de 4,6 % mais en recul de 3,2 % une fois le chiffre d'affaires 2014 corrigé de l'impact estimé de la grève de septembre 2014¹³ et à change constant. Le résultat opérationnel courant 2015 s'établit à 816 millions d'euros, en hausse de 945 millions d'euros par rapport à celui de 2014 et de 698 millions d'euros hors impact estimé de la grève et à change constant.

Ventilation du chiffre d'affaires du groupe Air France-KLM par activité (en millions d'euros)

Activité	Chiffre d'affaires 2014	Chiffre d'affaires 2015	Part dans le CA 2015
Passage réseaux ^(*)	19 570	20 541	78,8%
Fret	2 681	2 425	9,3%
Maintenance	1 251	1 577	6,1%
Low-cost ^(**)	1 056	1 099	4,2%
Autres activités ^(***)	354	417	1,6%
Total	24 912	26 059	100%

(Source Air France-KLM)

(*) Transport de passagers par Air France, KLM et HOP! et autres compagnies avec partage de codes

(**) Transport de passagers par Transavia (au Pays-Bas comme en France).

(***) La principale activité de ce secteur est l'activité catering

Pour 2015 le chiffre d'affaires de l'activité passage s'établit à 20 541 millions d'euros, en hausse de 5,0 % par rapport à 2014 mais en baisse de 2,6 % à données comparables. Le résultat d'exploitation de l'activité est de 842 millions d'euros contre -83 millions d'euros en 2014 ramené à 289 millions d'euros après correction de l'impact estimé de la grève de septembre 2014.

Avec un chiffre d'affaires à 2 425 millions d'euros en 2015 l'activité fret (ou cargo) est en baisse de 9,5 %, ramenée à -17,4 % à données comparables. Son résultat d'exploitation se porte à -245 millions d'euros, après -212 millions d'euros en 2014 ramené à -188 millions d'euros hors grève de septembre 2014.

Le chiffre d'affaires de l'activité maintenance s'élève à 1 577 millions d'euros, en hausse de 26,1 % par rapport à 2014 et de 7,3 % à données comparables. Le résultat d'exploitation de 214 millions d'euros (contre 174 en 2014 ramené à 196 millions d'euros hors grève).

Le chiffre d'affaires de l'activité low-cost (Transavia) atteint 1 099 millions d'euros en 2015 après 1 056 millions d'euros en 2014 (+4,1 %) et son résultat d'exploitation s'établit à -35 millions d'euros, soit quasiment stable par rapport à 2014 (-36 millions d'euros), tandis que la marque poursuivait l'augmentation de ses capacités (+5 %).

Enfin, l'activité catering réalise un chiffre d'affaires de 947 millions d'euros, en hausse de 8,7 % par rapport à 2014 ramenée à +7,5 % après correction de l'impact estimé de la grève de septembre 2014. Avec les mêmes corrections sur 2014, le résultat d'exploitation, qui s'établit à 37 millions d'euros en 2015, serait en augmentation de près de 28 % par rapport à 2014.

Compte de résultat du groupe Air France-KLM

(en millions d'euros)	2014 ^(*)	2015	2015/2014
Chiffre d'affaires	24 912	26 059	4,6%
Autres produits de l'activité	18	3	-83,3%
Produits des activités ordinaires	24 930	26 062	4,5%
Charges courantes	(22 768)	(22 590)	-0,8%
<i>Dont charges de personnel</i>	(7 316)	(7 852)	7,3%
EBITDA	1 589	2 447	54,0%
Amortissements, dépréciations et provisions	(1 718)	(1 631)	-5,1%
Résultat opérationnel courant	(129)	816	732,6%
Autres produits et charges non courants	880	305	-65,3%
Résultat opérationnel	751	1 115	48,5%
Résultat financier	(729)	(915)	25,5%
Impôts sur les résultats	(195)	(43)	-77,9%
Résultat net des entreprises intégrées	(173)	157	190,8%
Résultat net part du groupe	(225)	118	152,4%

(Source Air France-KLM)

(*) Comptes 2014 retraités : changement de présentation du compte de résultat concernant la production capitalisée, modification de la méthode de conversion des provisions en devises et revue de la présentation des états financiers en cohérence avec les autres éléments de communication financière.

Sur l'exercice 2015, les charges courantes s'élèvent à 22 590 millions d'euros après 22 768 millions d'euros en 2014 (-0,8 %). On note une augmentation des frais de personnel de 7,3 % et une baisse des charges de carburant de 6,7 %.

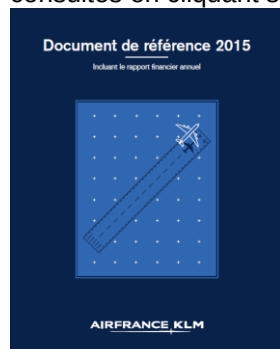
¹³ Grève des pilotes d'Air France du 15 au 29 septembre 2014 sur les modalités de développement de Transavia en France

En 2015, l'excédent brut d'exploitation (EBITDA) s'établit à 2 447 millions d'euros (en hausse de 54 % par rapport à 2014) et le résultat opérationnel courant à 816 millions d'euros après -129 millions d'euros en 2014, soit une très forte augmentation. Cependant, corrigé de l'impact estimé de la grève, celui de 2014 se porterait à 296 millions d'euros et son niveau en 2015 en constituerait presque le triple.

En 2015, le résultat net part groupe s'élève à 118 millions d'euros après -225 millions d'euros en 2014 (comptes retraités).

Après correction des éléments non récurrents (dont les plus-values de 218 millions d'euros sur la vente d'actions Amadeus et de 230 millions d'euros sur la cession de slots à Londres Heathrow, les charges de restructuration de 159 millions d'euros et le résultat de change non réalisé de -294 millions d'euros), le résultat net retraité part du groupe s'est établi à 220 millions d'euros contre -540 millions d'euros en 2014, progressant ainsi de 760 millions d'euros.

Les détails des résultats 2015 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af_kl_doc_de_ref_2015.pdf

Résultats financiers du premier semestre de l'exercice 2016

Pour le premier semestre 2016, le chiffre d'affaires s'élève à 11,82 milliards d'euros, en recul de 2,6 % à données comparables. Le résultat d'exploitation ressort positif à 218 millions d'euros.

Liens vers le communiqué de presse du groupe Air France-KLM sur les résultats du premier semestre 2016 :

AIRFRANCE KLM

27 juillet 2016

Exercice 2016 : Résultats du premier semestre

http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiques/2016-q2_press_release_fr_def_0.pdf

b) Autres compagnies françaises (moyen et long courrier)

Le tableau suivant donne les principaux résultats financiers (en millions d'euros) de l'exercice 2015 pour les 10 premières compagnies françaises (hors Air France) en termes de PKT (passagers-kilomètres-transportés) en 2015 (classées par ordre décroissant sur ce critère - source : bulletin statistique 2015 de la DGAC).

Résultats financiers pour l'exercice 2015 des 10 premières compagnies françaises (hors Air France) en termes de PKT en 2015

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Résultat net
1. Corsair	480	NA	NA
2. Air Caraïbes	378	41	19,4
3. Air Austral	347	6,9	8,8
4. XL Airways	269	NA	3,5
5. Air Tahiti Nui	298	35,9	40
6. Aigle Azur	290	NA	NA
7. Aircalin	151	2,6	2,7
8. Air Méditerranée (*)	NA (411 en 2013)	NA	NA
9. Air Corsica	NA (174 en 2013)	NA	NA
10. ASL Airlines France (**)	NA (196 en 2013)	NA	NA (2,7 en 2013)

(Sources : 1 : lesechos.fr ; 2, 4 : air-journal.fr ; 3 : tourmag.com ; 5, 6, 9 et 10 : compagnie concernée ; 7 : Chambre territoriale des comptes de Nouvelle-Calédonie ; 8 : latribune.fr ;).

(*) Le Tribunal de Commerce de Tarbes a prononcé lundi 15 février 2016 la liquidation de la compagnie aérienne Air Méditerranée lors d'une audience destinée à se prononcer sur son éventuelle reprise.

(**) Europe Airpost est devenue ASL Airlines France en 2015.

II.4.2 Aéroports

(actualisé en décembre 2016)

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Aéroports de Paris s'élève à 2 916 millions d'euros pour l'exercice 2015 (+4,5 % par rapport à 2014).

a) Aéroports de Paris

En 2015, le trafic passager (Paris-CDG et Paris-Orly) augmente de 3,0 % à 95,4 millions de passagers ; le chiffre d'affaires consolidé du groupe progresse de 4,5 % grâce à :

- la forte progression du produit des redevances aéroportuaires (+5,0 % par rapport à 2014), portée par la bonne dynamique du trafic passagers et la hausse du tarif de ces redevances (+2,4 % au 1er avril 2015) ;
- la croissance de 8,8 % du produit des redevances spécialisées, portée par la

- hausse des activités de dégivrage (+31,0 % par rapport à 2014) du fait d'un hiver rude au 1er trimestre 2015, ainsi que celle des redevances d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), de banques d'enregistrement et de tris de bagages ;
- la performance des activités commerciales (+8,0 %) soutenue par la forte activité des boutiques côté pistes, sous l'impact favorable de l'euro faible, de l'ouverture en octobre 2014 des boutiques de la place centrale du hall K du terminal 2E et de la progression des revenus publicitaires, compensant la baisse des recettes des parcs et accès (-3,9 %), due à la diminution de la durée moyenne de stationnement ;
 - la forte progression du segment international et développements aéroportuaires (+21,2 %), sous l'effet de la hausse d'activité d'ADP Ingénierie et le début de la concession de Santiago du Chili.

Les comptes consolidés présentés ci-après sont ceux du groupe Aéroports de Paris constitué par la société Aéroports de Paris SA (maison-mère du groupe) et l'ensemble de ses 26 filiales (25 en 2014) et 23 entreprises associées (22 en 2014).

Compte de résultat du groupe ADP

(en millions d'euros)	2014 retraité 14	2015	2015/ 2014
Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires)	2 791	2 916	+4,5%
Valeur ajoutée	2 042	2 139	+4,8%
Charges courantes	(1 693)	(1 737)	+2,5%
<i>Dont charges de personnel</i>	<i>(686)</i>	<i>(707)</i>	+3,1%
EBITDA	1 109	1 184	+6,8%
Résultat opérationnel courant	737	787	+6,8%
Résultat opérationnel	730	787	+7,8%
Résultat financier	(115)	(106)	-7,8%
Impôt sur les résultats	(210)	(256)	+21,9%
Résultat net part du groupe	402	430	+7,0%

(Source : ADP)

Le résultat net part du Groupe atteint 430 M€ en 2015, en hausse de 6,9 % par rapport à 2014 du fait, principalement :

- de l'importante progression du résultat opérationnel courant (+6,8 %) en lien avec la

- hausse des dotations aux amortissements (+2,5 %) et en dépit de la baisse de la quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence après ajustements liés au prises de participation (-18,5 %),
- de la baisse de 7,7 % de la charge que représente le résultat financier (106 M€ après 115 M€ en 2014),
- d'une réduction de l'endettement financier net du groupe qui passe de 2 805 M€ au 31 décembre 2014 à 2 676 M€ en 2015).

Analyse par secteurs opérationnels

Le groupe Aéroports de Paris identifie les 5 secteurs opérationnels suivants dont les résultats sont régulièrement examinés en vue d'évaluer leurs performances et de prendre des décisions en matière d'affectation de ressources : « Activités aéronautiques », « Commerces et services », « Immobilier », « International et développements aéroportuaires » et « Autres activités ».

Ventilation du chiffre d'affaires du groupe ADP par secteurs opérationnels

(en millions d'euros)	2014 retraité	2015	2015/ 2014
Activités aéronautiques	1672	1735	+3,8%
Commerces et services	884	917	+3,8%
Immobilier	264	265	+0,4%
International et développements aéroportuaires	79	96	+21,2%
Autres activités	200	215	+7,3%
Éliminations inter-secteurs	(308)	(312)	+1,1%
Chiffre d'affaires consolidé	2791	2916	+4,5%

(Source : ADP)

Le chiffre d'affaires du secteur **Activités aéronautiques**, d'un montant de 1 735 M€, progresse de 3,8 % par rapport à 2014, essentiellement du fait de la croissance du trafic passagers (+3,0 %) et de l'augmentation des tarifs des redevances aéronautiques (+2,4 % au 1^{er} avril 2015). Le produit des redevances spécialisées progresse nettement à 208 M€ (+8,8 %) et bénéficie de la hausse du produit des redevances de tri des bagages (+14,0 %), des redevances d'assistance PHMR et d'enregistrement et de celle du produit des redevances de dégivrage (+31,0 %) liée à rigueur de l'hiver durant 1er trimestre 2015. Enfin, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire sont stables (+0,2 %).

Le chiffre d'affaires du secteur **Commerces et services**, d'un montant de 917 M€, progresse de 3,8 % par rapport à celui de 2014. Dans ce secteur, les activités commerciales (revenus

¹⁴ La production immobilisée de 2014 (79 M€) a été répartie en diminution des frais de personnels (-52 M€) et en diminution des autres coûts (-27 M€) et 6 M€ de frais de formation présentés en « Impôts et taxes » sont désormais présentés en « Autres services et charges externes »

perçus sur les boutiques, les bars et restaurants, la publicité, les activités banques et change et les loueurs de voitures) affichent un chiffre d'affaires à 433 M€ avec une croissance de 8,0 % en grande partie permise par les loyers issus des boutiques côtés pistes (311 M€) qui progressent de 9,6 % grâce à l'augmentation du trafic passagers et du chiffre d'affaires par passager (très bonne performance des activités Mode). En revanche, le chiffre d'affaires des parkings décroît de 3,9 %, principalement du fait de la baisse de la durée moyenne de stationnement, et s'établit à 176 M€. Enfin, Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'électricité et d'eau) progresse de 3,6 % à 133 M€ après 128 M€ (2014 retraité).

Le chiffre d'affaires du secteur **Immobilier**, d'un montant de 265 M€ en 2015 est en légère hausse par rapport à celui de 2014 (+0,4 %).

Le chiffre d'affaires du secteur **International et développements aéroportuaires**, d'un montant de 96 M€, progresse fortement (+21,2 %) essentiellement sous l'effet, d'une part, de la croissance du volume d'activité au Moyen-Orient et à Santiago du Chili et, d'autre part, de la reprise de la concession de l'aéroport de la capitale chilienne par le consortium Nuevo Pudahuel (ADP 45 %, Vinci 40 % et Astaldi 15 %).

Enfin, le chiffre d'affaires du secteur **Autres activités** est également en forte hausse, +7,3 %, à 215 M€, grâce à la bonne performance de la division Mobility de la filiale Hub One (services en technologies de l'information et de communication) et au nouveau marché de Hub Safe (anciennement Alysia Sûreté) sur l'aéroport de Nantes.

Investissements du groupe ADP

En 2015, les investissements corporels et incorporels réalisés par le groupe ADP s'élèvent à 526 M€ dont 512 pour la maison mère ADP SA (390 M€ en 2014).

Sur l'aéroport de **Paris-CDG**, les investissements ont principalement porté sur :

- le commencement des travaux de construction d'un nouveau système de convoyage / tri / sécurisation des bagages au départ des banques d'enregistrement situées à l'est du terminal 2E ;
- l'alimentation de l'aéroport en 225KV ;
- la construction d'une canalisation pour mise en conformité du traitement des eaux polluées en période hivernale ;
- la réhabilitation du satellite 3 du terminal 1 ;
- la création d'un passage pour véhicules sous la voie avions Echo ;

- la création d'un bâtiment dédié à la maintenance des engins pistes ;
- l'entrée en vigueur en septembre 2015 de la nouvelle réglementation concernant la détection des explosifs sur les passagers et les bagages en cabine ;
- la création d'un salon Qatar Airways au terminal 1 ;
- la refonte globale de la zone commerciale internationale du terminal 1 et de son ambiance, en vue d'optimiser les surfaces ainsi que l'offre commerciale ;
- le commencement des travaux de construction du centre de correspondances longues au Hall L du terminal 2E ;
- la réhabilitation des aires avions EM3 ;
- les aménagements du quartier hôtelier de Roissy-pôle ;
- le commencement des travaux de construction du nouveau siège social d'Aéroports de Paris.

Sur l'aéroport de **Paris-Orly**, ils ont porté principalement sur :

- la poursuite de l'extension de la jetée Est du terminal Sud de Paris-Orly ;
- le commencement des travaux de construction du bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest de Paris-Orly ;
- la refonte d'un des processus d'inspection filtrage du terminal Ouest de Paris-Orly devant permettre un passage aux équipements nouvelle génération (EDS standard 3 à horizon réglementaire 2020 ;
- la création d'une nouvelle salle faux-contact (au large) au terminal Sud ;
- la rénovation de la salle au large Schengen du terminal Ouest de Paris-Orly ;
- la refonte des commerces de la zone côté ville du terminal Ouest ;
- les aménagements liés au projet Cœur d'Orly.

Sur l'aéroport du Bourget, ils ont porté principalement sur :

- l'acquisition et la viabilisation de terrains pour l'accueil de deux nouveaux centres de maintenance de deux grands opérateurs d'aviation d'affaires ;
- la mise en place d'un balisage axial sur les voies de circulation avions, permettant notamment de sécuriser la circulation des grands porteurs dans les virages.

Au 31 décembre 2015, l'endettement financier brut du groupe s'établit à 4 502 M€ (4 195 M€ fin 2014).

Les détails des résultats 2015 du groupe Aéroports de Paris peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



<https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9-amf/documents-de-r%C3%A9f%C3%A9rence/2015/2016-03-31-document-reference-2015.pdf>

Résultats financiers du premier semestre de l'exercice 2016

Sur le 1er semestre 2016, le chiffre d'affaires consolidé du groupe Aéroports de Paris s'élève à 1 416 M€, en baisse de 0,5 % par rapport à la même période de 2015.

Cette évolution s'explique principalement la progression du produit des redevances aéronautiques (+0,9 % à 478 M€), la croissance du produit des redevances spécialisées (+4,7 % à 107 M€) en raison principalement de la croissance du produit de la redevance tri bagages (+28,1 % à 21 M€), la hausse d'activité d'Hub One (+6,7 % à 69 M€), la baisse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (-6,1 % à 232 M€) et la diminution du produit des activités commerciales (-2,3 % à 201 M€), impactées par le ralentissement du trafic international et par un effet de change défavorable.

Compte de résultat du groupe ADP au 1er semestre 2016

(en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2016
Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires)	1 422	1 416
Valeur ajoutée	1 046	1 025
Charges courantes	(915)	(935)
Dont charges de personnel	(360)	(358)
EBITDA	509	523
Résultat opérationnel courant	313	270
Résultat opérationnel	313	270
Résultat financier	(50)	(59)
Impôt sur les résultats	(104)	(89)
Résultat net part du groupe	167	127

(Source : ADP)

Les résultats du groupe Aéroports de Paris sur le 1^{er} semestre 2016 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



Aéroports de Paris SA
Rapport financier semestriel
au 30 juin 2016

Le présent rapport financier semestriel est établi conformément au 8 de l'article L.461-1-2 du code monétaire et financier.

Aéroports de Paris
Société anonyme au capital de 295 881 000 euros
Siège social : 20, Boulevard Raspail
75013 - PARIS Cedex 13
R.C.S. Paris 5 501 011 033

https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9-amf/Rapports-financiers-semestriels/fr-rapport-financier-2016_28072016.pdf?sfvrsn=2

b) Principaux aéroports régionaux

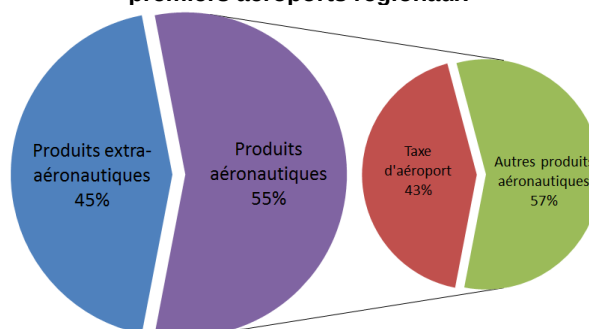
Ce chapitre présente les résultats des 10 aéroports régionaux métropolitains à plus fort trafic en 2015 : Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes, Beauvais, Lille et Montpellier.

Les grands aéroports régionaux enregistrent une nouvelle progression de leur activité en 2015, avec 60,8 millions de passagers locaux, soit une augmentation de 4,5 % par rapport à 2014.

Cette augmentation de trafic s'accompagne d'une augmentation du chiffre d'affaire global de ces 10 aéroports de 4,1 % pour s'établir sur la totalité de l'exercice 2015 à 1,025 milliards (après 985 M€ en 2014).

Les produits aéronautiques représentent 55 % du chiffre d'affaires global de ces grands aéroports régionaux et les produits extra-aéronautiques 45 %. La taxe d'aéroport représente 43 % des produits aéronautiques (24 % du chiffre d'affaires global).

Ventilation du chiffre d'affaires 2015 des 10 premiers aéroports régionaux



(Source DGAC)

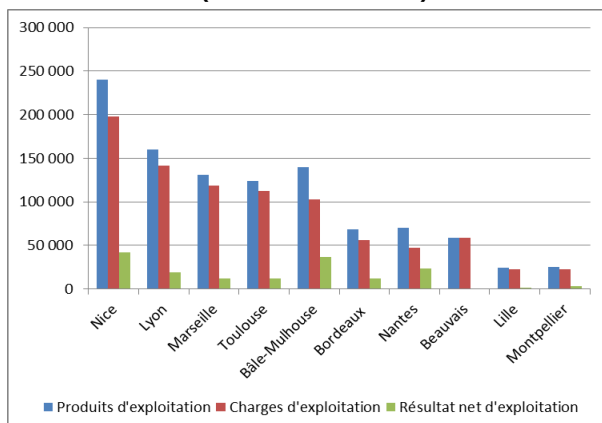
Résultats financiers 2015 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)

Principaux aéroports régionaux	Total des recettes aéronautiques	Total des recettes extra-aéronautiques	Total du chiffre d'affaires	Total des produits d'exploitation
Nice	132 959	102 259	235 218	240 197
Lyon	93 375	67 092	160 467	160 469
Marseille	71 653	58 518	130 171	131 346
Toulouse	71 930	51 008	122 938	124 264
Bâle-Mulhouse	68 595	68 038	136 633	139 724
Bordeaux	36 981	30 068	67 049	68 009
Nantes	38 412	27 224	65 636	70 518
Beauvais	24 398	34 436	58 834	59 034
Lille	12 808	11 376	24 184	24 509
Montpellier	14 631	9 574	24 205	25 324

Principaux aéroports régionaux	Total des charges d'exploitation	Résultat net	Capacité d'autofinancement	Investissements
Nice	197 820	25 509	74 845	49 813
Lyon	141 481	9 205	43 011	71 078
Marseille	119 035	8 566	33 224	21 500
Toulouse	112 099	4 998	33 069	15 787
Bâle-Mulhouse	103 191	30 298	49 289	27 056
Bordeaux	56 118	7 053	19 664	7 585
Nantes	46 904	13 962	18 116	7 913
Beauvais	58 380	1 162	5 769	?
Lille	22 926	839	4 794	2 189
Montpellier	22 297	2 137	5 903	3 487

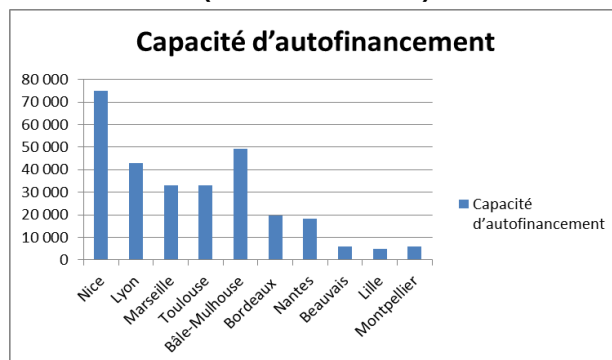
(Source DGAC)

Produits et charges d'exploitation 2015 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)



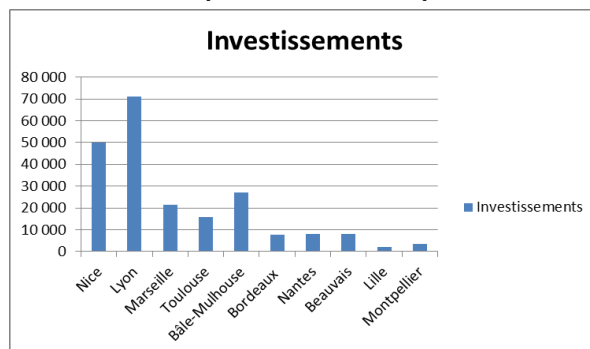
(Source : DGAC)

Capacités d'autofinancement 2015 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)



(Source : DGAC)

Investissements 2015 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)



(Source : DGAC)

Aéroport de Nice-Côte d'Azur¹⁵

L'exploitant enregistre en 2015 une hausse de 3,0 % de son chiffre d'affaires qui atteint le montant de 235,2 M€.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en hausse de 3,2 % par rapport à 2014, totalisant 142,7 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 74,8 M€, soit une hausse de 4,5 % par rapport à 2014.

Les investissements se montent à 49,8 M€ en 2015 contre 37,7 M€ en 2014.

L'endettement financier du concessionnaire s'élève à 152,4 M€ fin 2015 contre 166,5 M€ fin 2014.

Aéroport de Lyon-Saint Exupéry¹⁶

Le chiffre d'affaires est en augmentation de 1,8 % en 2015 par rapport à 2014 et atteint 160,5 M€.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en augmentation de 2 % en 2015 et atteignent 107,2 M€.

¹⁵ et Cannes-Mandelieu, qui fait partie de la même concession aéroportuaire.

¹⁶ et Lyon-Bron, qui fait partie de la même concession aéroportuaire.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 43 M€, soit une baisse de 1,1 % par rapport à 2014.

Les investissements 2014 se montent à 71,1 M€ contre 47 M€ en 2014.

L'endettement financier s'élève à 132,1 M€ contre 107,1 M€ en 2014.

Aéroport de Marseille-Provence

Le chiffre d'affaires a crû de 1 % à 130,2 M€ par rapport à l'année 2014.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en augmentation de 0,4 % à 92,5 M€ en 2015.

L'exercice 2015 s'est soldé par une CAF de 33,2 M€, en baisse de 1,4 % par rapport à l'exercice 2014.

Les investissements 2015 se sont montés à 21,5 M€ contre 20,8 M€ en 2014.

L'endettement financier est très bas : il s'élève à 9,2 M€ à fin 2015 contre 15,2 M€ à fin 2014.

Aéroport de Toulouse-Blagnac

Le chiffre d'affaires 2015 de l'aéroport est en augmentation de 1,9 % par rapport à 2014, totalisant 122,9 M€.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions augmentent en 2015 de 2,1 % à 82,2 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 33,1 M€, en hausse de 2,5 %.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 15,8 M€ contre 12 M€ en 2014.

L'endettement financier de l'aéroport s'élève dans ces conditions à 121,5 M€ à fin 2015 contre 139,1 M€ à fin 2014.

Aéroport de Bâle-Mulhouse

Le chiffre d'affaires augmente de 17 % en 2015 à 136,6 M€ avec un effet positif des taux de change.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en hausse de 9,1 % par rapport à 2014 à 80,2 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 49,3 M€, soit une hausse de 15,5 % par rapport à 2014.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 27,1 M€ après 33,4 M€ en 2014.

L'endettement financier de l'aéroport s'élève dans ces conditions à 97,4 M€ fin 2015 contre 104,9 M€ fin 2014.

Aéroport de Bordeaux-Mérignac

Le chiffre d'affaires de l'aéroport augmente de 5,0 % à 67 M€ par rapport à 2014.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions progressent de 1,8 % par rapport à 2014 pour atteindre un montant de 43,2 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 19,7 M€, soit une hausse de 8,7 % par rapport à 2014.

Le programme d'investissements 2015 s'élève à 7,6 M€ après 5,5 M€ en 2014.

L'endettement financier de l'aéroport fin 2015 s'élève à 11,9 M€ contre 15,3 M€ fin 2014.

Aéroport de Nantes-Atlantique¹⁷

Le chiffre d'affaires croît de 3,3 % par rapport à l'année 2014 et atteint un montant de 65,6 M€.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en baisse de 2,6 % par rapport à l'exercice précédent et totalisent 41,2 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 18,1 M€, soit une baisse de 1,2 % par rapport à l'exercice 2014.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 7,9 M€ après 7,7 M€ en 2014.

L'endettement financier de l'aéroport fin 2015 s'élève à 11,2 M€ contre 11 M€ à fin 2014.

Aéroport de Beauvais-Tillé

Le chiffre d'affaires 2015 s'élève à 58,8 M€, en progression de 2,6 % par rapport à 2014.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions s'élèvent à 53,7 M€ et sont en hausse de 3 % par rapport à 2014.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 5,8 M€, en progression de 7,4 % par rapport à 2014.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 8,0 M€ après 3,3 M€ en 2014.

L'endettement financier s'élève à 9,2 M€ en 2015 contre 10,4 M€ en 2014.

Aéroport de Lille-Lesquin

Le chiffre d'affaires 2015, stable (+0,3 %) par rapport à 2014, s'élève à 24,2 M€.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions, également stables par rapport à 2014 (+0,3 %), s'établissent à 18,9 M€.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 4,8 M€, en progression de 3,1 % par rapport à 2014.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 2,2 M€ après 3,4 M€ en 2014.

L'endettement financier est nul en 2015 contre 0,5 M€ en 2014.

Aéroport de Montpellier-Méditerranée

Le chiffre d'affaires atteint 24,2 M€, en progression de 1,9 % par rapport à 2014.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en augmentation de 2,3 % par rapport à 2014 et totalisent 17,6 M€.

¹⁷ et Saint-Nazaire-Montoir et le futur aéroport de Notre Dame des Landes qui font partie de la même concession aéroportuaire.

L'exercice 2015 se solde par une CAF de 5,9 M€, en progression de 5,4 % par rapport à l'année 2014.

Le programme d'investissements 2015 se monte à 3,5 M€ après 3,2 M€ en 2014.

L'endettement financier de l'aéroport fin 2015 s'élève à 13,6 M€ contre 15 M€ à fin 2014.

Certaines des données ci-dessus peuvent être consultées, avec d'autres, via le lien suivant :



<http://www.aeroport.fr/uploads/documents/dossier%20de%20Opresse%20Conf%202015.pdf>

II.4.3 Comptes de l'Aviation civile – DGAC

(actualisé en août 2016)

La mission budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est composée de trois programmes :

- le programme 612 « navigation aérienne » ;
- le programme 613 « soutien aux prestations de l'Aviation civile » ;
- le programme 614 « transports aériens, surveillance et certification ».

a) Comptes 2015

La loi de finances (LFI) pour 2015 prévoyait un équilibre global du budget annexe « Contrôle et Exploitation aériens » (BACEA) en dépenses et en recettes à 2 151 M€.

Au terme de l'exécution 2015, les recettes et les dépenses comptabilisées nettes (hors dotation aux amortissements de 155,3 M€) s'établissent à 2 179,3 M€. Ces données prennent en compte les fonds de concours et attributions de produits en dépenses (5,6 M€) et en recettes (11,2 M€).

Le résultat de cet exercice se traduit par un excédent d'exploitation de 124,1 M€, en augmentation de 101,1 M€ par rapport à 2014. De plus, le fonds de roulement est en augmentation de 33 M€, en raison de recettes d'exploitation en nette augmentation par rapport à 2014 (+110 M€).

Au global, les recettes réalisées sur l'exercice 2015 (hors dotation aux amortissements) sont supérieures à la LFI 2015 de +28,3 M€ mais la réalisation par produit est plus contrastée. Les recettes de la section des opérations courantes s'élèvent à 2 010,4 M€, pour une prévision LFI de 1 983,2 M€ et celles de la section en capital

atteignent 448,2 M€, pour une prévision en LFI de 482,6 M€.

Les recettes de redevances s'élèvent à 1 619,3 M€, dont 1 592 M€ au titre des redevances de navigation aérienne et 27,3 M€ au titre des redevances de surveillance et certification. Elles présentent un excédent de 26,7 M€ par rapport à l'évaluation LFI de 1 592,6 M€ en raison notamment d'un niveau de redevance de route particulièrement élevé, porté par une bonne dynamique du trafic aérien en 2015. Le produit de la taxe de l'aviation civile, d'un montant de 364,1 M€, est légèrement en-deçà de la prévision inscrite en LFI 2015 (373,7 M€), du fait d'un impact plus marqué que prévu de l'exonération de 50 % du tarif de taxe d'aviation civile pour les passagers en correspondance.

Les produits divers et de cessions immobilières s'élèvent à 20,9 M€, soit une hausse de 10,2 M€ par rapport à la prévision en LFI. Cette hausse s'explique principalement par des recettes provenant des cessions immobilières budgétées en 2014 mais encaissées en 2015.

Enfin, au sein de la section en capital, les recettes de 2015, hors reprise du résultat d'exploitation, s'élèvent à 324,2 M€, dont 167,9 M€ de levée d'emprunt conformément à la LFI, 155,3 M€ au titre de la dotation aux amortissements et 1 M€ au titre des autres recettes en capital.

L'ensemble des éléments des comptes 2015 de la DGAC est disponible dans le document suivant :



Lien vers RAP 2015 (format pdf) sur le site de la performance :

http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/far-andole/ressources/2015/rap/pdf/RAP2015_BA_Controlle_exploitation_aeriens.pdf

Ce document est une annexe au projet de loi de règlement prévue aux 4° et 5° de l'article 54 de la loi organique relative aux lois de finances du 1er août 2001 (LOLF).

b) Comptes 2016

Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » a été élaboré dans le cadre du 2^e plan de performance du prestataire de navigation aérienne, couvrant la période 2015-2019 (RP2).

Tout en poursuivant son effort d'investissement et de modernisation de ses actifs lui permettant d'assurer la sûreté et la sécurité du transport aérien, il s'inscrit dans une volonté d'assainissement financier durable grâce à une réduction importante de ses dépenses.

Le dynamisme du trafic aérien permet en 2016 une hausse globale de 1,1 % des recettes d'exploitation. Des économies de fonctionnement ont été opérées, conduisant à des dépenses d'exploitation en baisse par rapport à 2015 (-1,7 %). Ainsi, l'amélioration du résultat d'exploitation permet d'augmenter la capacité d'autofinancement du BACEA et de réduire le recours à l'emprunt, ce qui permet de poursuivre l'assainissement financier dynamique du BACEA.

Par conséquent, la LFI 2016 prévoit un niveau d'emprunt de 112,6 M€, en nette diminution de 32,9 % par rapport à la LFI 2015 (167,9 M€) mais permettant néanmoins de préfinancer les investissements stratégiques de navigation aérienne essentiels à la modernisation de son système, tant sur le plan économique que sur celui de la sécurité et de la sûreté du transport aérien.

La poursuite d'une politique d'investissement soutenue permet à la France de se conformer aux exigences du Ciel unique européen en matière de renouvellement des règlements européens et de performance. Elle permet d'accompagner la reprise du trafic aérien dans de bonnes conditions, en garantissant la modernisation des infrastructures de modernisation aérienne.

Les dépenses de fonctionnement prévues dans la LFI 2016 représentent 472,6 M€. Elles comprennent les dépenses d'exploitation, les dépenses consacrées aux organismes extérieurs, la subvention versée à l'opérateur ENAC et diverses subventions. La DGAC diminue ainsi ses dépenses de fonctionnement de 11,9 M€ par rapport à la LFI 2015 (-2,5 %).

Le budget 2016 voit également se poursuivre les efforts de rationalisation des dépenses de personnel, se traduisant notamment par un solde net de 100 suppressions d'emplois en 2016. La masse salariale baisse de 2,6 M€, passant de 1 144,8 M€ en 2015 à 1 142,3 M€ en 2016 (soit -0,2 %).

Enfin, l'amélioration du résultat d'exploitation résultant de ces efforts permet d'augmenter la capacité d'autofinancement du BACEA tout en maintenant une politique d'investissements productifs. De ce fait, la baisse du recours à

l'emprunt permet d'envisager la poursuite de la trajectoire de désendettement amorcée en 2015.

Les principales recettes du BACEA pour 2016 sont constituées :

- des redevances de navigation aérienne, hors autorité de surveillance, perçues en contrepartie des services rendus aux usagers : elles ont augmenté de 0,3 % entre 2015 et 2016. Les recettes prévisionnelles, conformes à celles prévues dans le plan de performance 2015-2019 (RP2), sont estimées en LFI 2016 à 1 569 M€ ;
- des redevances de surveillance et de certification, estimées à 28,5 M€, en hausse (+0,8 %) par rapport à la LFI 2015 ;
- de la totalité du produit de la taxe de l'aviation civile suite à un amendement déposé en PLFR 2015¹⁸ : son produit est estimé à 420,6 M€ en 2016.
- des frais de gestion et de recouvrement sur les taxes perçues pour le compte de tiers (taxe de solidarité, taxe d'aéroport, et taxe sur les nuisances sonores aériennes), estimés à 6,4 M€ en 2016 ;
- des produits divers (rémunération de prestations de services, produits financiers, produits exceptionnels hors cessions immobilières, produits de cessions immobilières) estimés en 2016 à 4,3 M€.

On constate une progression de 2,3 % des recettes d'exploitation. Le montant prévisionnel de l'excédent d'exploitation est de 225,6 M€ en LFI 2016, contre un excédent de 148,9 M€ en LFI 2015. Cette progression tient compte de la quotité supplémentaire de TAC affectée au BACEA, portant les prévisions de recettes initiales de TAC de 393,9 M€ à 420,6 M€ pour 2016.

Malgré l'amélioration du résultat d'exploitation, et de la capacité d'autofinancement du BACEA, il reste nécessaire de recourir à l'emprunt pour assurer le préfinancement des investissements. L'autorisation d'emprunt inscrite pour la LFI 2016 s'élève à 112,6 M€, soit 55,3 M€ de moins par rapport à l'année précédente (-32,9 %).

Le BACEA poursuit en 2016 sa trajectoire de désendettement avec une diminution significative de 107 M€ du montant de son encours de dette, qui s'élèvera ainsi à 1108,2 M€.

¹⁸ Suite à cet amendement, le régime de la TAC évolue. Le BACEA sera désormais le seul affectataire de cette taxe qui tient compte également de l'exonération totale des passagers en correspondance à partir du 1^{er} janvier 2016. Ce nouveau régime a pour objectif de renforcer la compétitivité du transport aérien.

L'ensemble des éléments pour la loi de finances 2016 de la DGAC est disponible dans le document suivant :



Lien vers PAP 2016 (format pdf) sur le site de la performance :

http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/far-andole/ressources/2016/pap/pdf/PAP2016_BA_Controle_Exploitation_Aeriens.pdf

Ce document est une annexe au projet de loi de finances prévue par l'article 51-6° de la loi organique du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF).

II.4.4 La taxe de solidarité

(actualisé en février 2017)

L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2005 (n°2005-1720 du 30 décembre 2005) a instauré, à compter du 1er juillet 2006, une majoration à la taxe de l'aviation civile (TAC) perçue au profit du Fonds de solidarité pour le développement (FSD). Celle-ci est codifiée à l'article 302 bis K du code général des impôts.

Ce fonds, géré par l'Agence française de développement (AFD), a pour objet de contribuer au financement des pays en voie de développement et de tendre à réaliser les « objectifs du millénaire pour le développement » notamment dans le domaine de la santé. Pour ces raisons, cette majoration est aussi appelée « taxe de solidarité sur les billets d'avion » (TS).

Celle-ci est due, à l'instar de la taxe de l'aviation civile, par toutes les entreprises de transport aérien public, pour chaque passager embarqué sur un vol commercial (régulier ou non) au départ de la France.

La loi a cependant prévu un certain nombre de cas où les règles applicables à la taxe de l'aviation civile et à la taxe de solidarité diffèrent, notamment en matière d'assiette et de tarifs.

a) Assiette

La taxe de solidarité sur les billets d'avion ne s'applique qu'aux passagers aériens et non au

fret ou courrier transporté. Elle n'est pas due lorsque le passager est en correspondance.

Est considéré comme passager en correspondance sur un aéroport donné, celui qui remplit les trois conditions suivantes :

- l'arrivée a eu lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur un aéroport faisant partie du même système aéroportuaire, pour Paris : Paris-Orly, Paris CDG et Paris-Le Bourget¹⁹ ;
- le délai maximum entre les heures programmées de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures ;
- l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

b) Tarifs

La taxe de solidarité sur les billets d'avion est modulée selon la destination finale et les conditions de transport du passager.

c) Destination finale

Est considéré comme destination finale le premier point d'atterrissage où le passager n'est pas en correspondance. Les tarifs de la taxe varient selon que la destination finale du passager est située :

- soit en France métropolitaine, dans les DOM/TOM-COM, dans un autre Etat membre de la Communauté Européenne, dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen (Islande, Liechtenstein et Norvège) ou dans la Confédération suisse (depuis le 1er janvier 2007),
- soit dans d'autres Etats ou territoires.

d) Conditions de transport du passager

Le tarif de la taxe de solidarité est majoré « lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement ». L'application de ce tarif majoré s'apprécie par rapport au confort de la cabine ou des sièges. Sont concernés par ce tarif majoré, les vols effectués en classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente, telles que « First » ou « Business » ou toute autre reconnue par la profession.

En cas de correspondances, que les vols successifs soient effectués à bord de la même compagnie ou non, le tarif applicable de la taxe est le tarif majoré dès lors que l'un au moins des tronçons compris entre le premier point

¹⁹ Décret n° 2014-661 du 23 juin 2014 fixant la liste des aéroports constituant un système aéroportuaire.

d'embarquement où le passager n'est pas en correspondance et la destination finale est effectué dans des conditions telles que sur ce tronçon, « le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement ».

En cas de surclassement, et quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, la taxe doit être liquidée au tarif correspondant à la classe réelle de transport du passager.

En vertu des dispositions de l'article 108 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, les tarifs actualisés applicables aux vols opérés à compter du 1er avril 2014 s'établissent comme suit :

Destination finale du passager :	Conditions de transport du passager :	Tarif applicable :	
France métropolitaine, DOM/TOM, autre Etat membre de la Communauté Européenne, Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ou Confédération suisse	Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	11,27 €
	autres classes	normal	1,13 €
Autres destinations	Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	45,07 €
	autres classes	normal	4,51 €

(Source : DGAC)

e) Plafond d'affectation et frais de gestion

L'article 46 de la loi n°2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 instaure un plafonnement de la contribution solidarité à 210 M€ par an.

Ce plafond a été reconduit pour les lois de finances des exercices suivants et s'applique donc en particulier pour 2015 (versement de l'excédent au budget général).

Par ailleurs, avant qu'il ne soit procédé au versement de son produit au FSD, la TS fait l'objet d'un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement qui s'établit, conformément aux dispositions du XVII de l'article 1647 du code général des impôts, à 0,5 % des sommes acquittées par les redevables²⁰.

Les sommes recouvrées par la DGAC, en tant qu'administration chargée de collecter la taxe auprès des compagnies aériennes redevables, sont reversées mensuellement à l'AFD au profit du FSD, après déduction des frais de gestion de 0,5 % et, le cas échéant, écrêtement en fin d'année de la partie du produit de la taxe ayant excédé le plafond d'affectation.

f) Affectation et utilisation de la TS en 2015

Au terme de l'année 2015, la DGAC a été amenée à verser au Budget Général la partie du produit de la taxe ayant excédé le plafond d'affectation à l'AFD fixé par le législateur à 210 M€. L'écrêtement a porté sur 10,1 M€. Le dernier versement « tronqué » a donc été effectué à l'AFD en décembre 2015, d'un montant de 9,91 M€ portant ainsi le versement 2015 à l'AFD à 210 M€.

Les ressources du FSD, gérées par l'AFD, sont exclusivement destinées à contribuer au financement des pays en développement et à réaliser les « objectifs du millénaire pour le développement », notamment dans le domaine de la santé. Elles sont dorénavant utilisées (cf. décret 2006-1139 du 12 septembre 2006 modifié par le décret 2013-1214 du 23 décembre 2013) pour le remboursement de la première émission d'emprunt de la facilité de financement internationale pour la vaccination (IFFim), ainsi que pour le financement des organismes suivants :

- le Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, de la facilité internationale d'achat de médicaments (UnitAid),
- le Fonds vert pour le climat, de l'Alliance mondiale pour les vaccins et l'immunisation (GAVI),
- le Fonds fiduciaire de l'Initiative pour l'alimentation en eau et l'assainissement en milieu rural (RWSSI) de la Banque africaine de développement et de l'Initiative solidarité santé Sahel (I3S).

II.4.5 L'emploi dans le transport aérien

(actualisé en juin 2017)

Le nombre d'emplois directement dédiés à l'activité de transport aérien (passagers et fret) correspond aux effectifs des compagnies aériennes (y compris les exploitants d'aviation d'affaires).

Le nombre d'emplois du secteur du transport aérien correspond à ces effectifs auxquels sont ajoutés ceux de la DGAC (navigation aérienne, sécurité, sûreté, régulation économique, développement durable,

²⁰ Mesure introduite par la loi de finances initiale pour 2013 n° 2012-1509 du 29 décembre 2012

réglementation, coopération internationale, formation aéronautique) et des sociétés dont l'activité permet, au quotidien ou sur le long terme, la réalisation du transport aérien : gestion d'aéroport, assistance en escale, maintenance aéronautique, sûreté aérienne et aéroportuaire et industrie aéronautique.

Ces effectifs sont détaillés ci-après. Au total, le secteur du transport aérien en France emploie environ 300 000 personnes en 2014.

a) Compagnies aériennes

Pour l'exercice 2015, l'effectif moyen du groupe Air France-KLM s'élève à 93 300 personnes équivalent temps plein (ETP), en baisse de 1,4 % par rapport à 2014.

	Exercice	Personnel au sol (PS)	Personnel navigant commercial (PNC)	Personnel navigant technique (PNT)	Total
Air France-KLM	2014	65 087	21 552	8 027	94 666
	2015	64 157	21 287	7 856	93 300
Groupe Air France (*)	2014	45 514	13 720	4 720	63 954
	2015	44 882	13 449	4 554	62 885
Groupe KLM (**)	2014	19 574	7 832	3 306	30 712
	2015	19 275	7 838	3 302	30 415

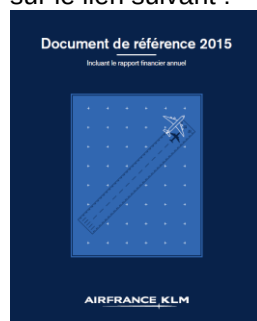
(Source : Air France-KLM)

(*) Les filiales d'Air France consolidées pour l'exercice 2015 sont : Aero Maintenance Group, Airlinair, Blueink, Brit Air, CRMA, Regional, groupe Servair (ACNA, Orly Air Traiteur, PAC SA, Servair SA et Passerelle), Sodexi et Transavia France.
N.-B. : En avril 2013, le groupe Air France a regroupé ses trois compagnies opérant en France des avions régionaux (de moins de 100 places) - Airlinair, Brit Air et Régional - dans une nouvelle entité : HOP!.

(**) Les filiales de KLM consolidées pour l'exercice 2015 sont : Cygnific, Cobalt Ground Solutions, KLM UK Engineering Limited, KLM Cityhopper (UK et BV), Transavia, KLM Catering Services Schiphol BV et Martinair.

En septembre 2014, le groupe Air France-KLM a présenté son plan stratégique « Perform 2020 » pour la période 2015-2020. Ce plan succède à « Transform 2015 » et s'inscrit dans sa continuité en termes d'efforts de compétitivité.

Plus de détails sur les effectifs du groupe Air France-KLM peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af_kl_doc_de_ref_2015.pdf

Le tableau ci-après donne les effectifs des compagnies françaises (hors Air France et ses filiales) assurant du transport passager moyen et long courrier.

Transporteurs	Effectif total
Aigle Azur	1 200 (données 2014)
Aircalin	553 (données 2015)
Air Austral	919 (données 2012)
Air Caraïbes	850 (données 2013)
Air Corsica	677 (données 2013)
Air Tahiti Nui	703 (données 2013)
ASL Airlines France	389 (données 2014)
Corsair	1 300 (données 2014)
Openskies	134 (données 2013)
XL Airways	597 (données 2012)

(Source : DGAC / Compagnies)

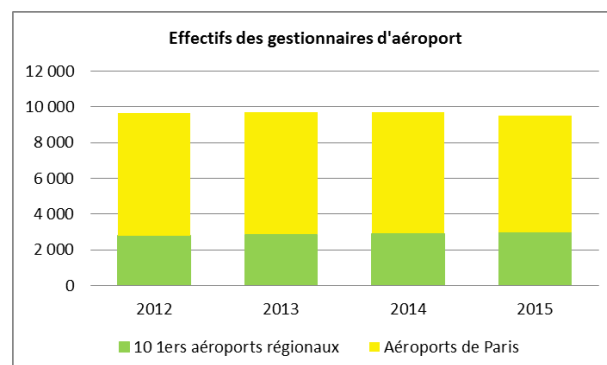
N.-B. : Le Tribunal de Commerce de Tarbes a prononcé lundi 15 février 2016 la liquidation de la compagnie aérienne Air Méditerranée lors d'une audience destinée à se prononcer sur son éventuelle reprise.

b) DGAC

Au 31 décembre 2015, la DGAC (ENAC incluse) comptait 11 514 agents (en baisse de 2,1 % par rapport à 2014). La répartition des effectifs par corps montre la prépondérance des corps techniques (79 % des effectifs) avec 9 107 agents (+11,3 % par rapport à 2014) dont 4 084 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (-1,1 % par rapport à 2014).

c) Aéroports

Au cours de l'année 2015, ADP et les gestionnaires des 10 premiers aéroports régionaux (représentant environ 82 % du trafic passagers métropole hors ADP) ont employé un effectif moyen (i-e : rapporté à l'exercice complet) d'environ 9 528 salariés (après 9 706 en 2014).



(Sources : DGAC, ADP)

L'effectif moyen (ETP) du groupe Aéroports de Paris s'est élevé en 2015 à 8 966 employés, en baisse de 0,2 % par rapport à l'effectif 2014 retraité au niveau des filiales (9 018), et les effectifs de la maison-mère à 6 553, en baisse de 3,6 %.

Pour plus de détails sur les effectifs d'Aéroports de Paris, un lien vers le « document de référence » 2015 d'ADP est disponible :



<https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9-amf/documents-de-r%C3%A9f%C3%A9rence/2015/2016-03-31-document-reference-2015.pdf>

d) Assistance en escale et maintenance aéronautique

Les effectifs déclarés par les entreprises d'assistance en escale s'élèvent à 8 250 équivalent temps plein fin 2015 (ne sont concernées que les entreprises appliquant la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien) et ceux des entreprises de maintenance aéronautique à 1 650 équivalent temps plein.

(source : rapport de branche du secteur 2015 – FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande)).

Toutefois, il convient de préciser que certaines compagnies aériennes ont, dans leurs effectifs, des personnels qui travaillent sur les métiers de l'assistance en escale pour leur propre compte et que certains gestionnaires d'aéroports, comme ADP, ont également une partie de leurs personnels assurant cette activité. De même, les grandes compagnies aériennes constituent les premiers employeurs des mécaniciens d'entretien d'avions.

Le rapport de branche de l'année 2015 du secteur est consultable via le lien suivant :



<http://www.fnam.fr/presse/publications>

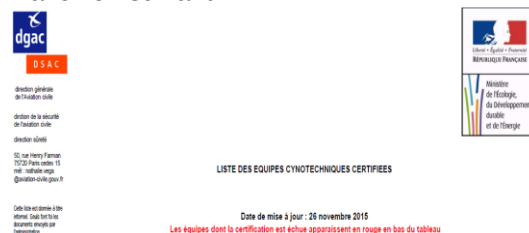
e) Sûreté aérienne et aéroportuaire

L'annexe VIII dédiée aux emplois de la sûreté aérienne et aéroportuaire a été ajoutée en juillet 2002 à la convention collective des entreprises de prévention et de sécurité.

Elle s'applique aux entreprises et aux personnels employés par elles exerçant effectivement toutes activités de contrôle de sûreté des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules effectuées sur les aéroports français.

Les sociétés privées exerçant dans ce domaine de la sûreté aérienne et aéroportuaire aux côtés des services compétents de l'État, dans le but de prévenir toute intrusion de personnes malveillantes ou d'objets dangereux en zone réservée et à bord des avions, représentent, en 2015, 7 650 salariés (contre 8 550 en 2014) et un chiffre d'affaires de 368 millions d'euros (après 395 millions d'euros en 2014) (Source : SESA - dossier de presse juin 2017. Le SESA, Syndicat de entreprises de sûreté aérienne et aéroportuaire, est le partenaire d'OPCALIA représentant la branche professionnelle « Sûreté aérienne et aéroportuaire »).

Les équipes cynotechniques (un chien détecteur d'explosifs - CDE - et un (ou plusieurs) conducteur(s)) certifiées mises en œuvre par certaines de ces sociétés sont, en 2015, au nombre de 174. Cette liste peut être consultée via le lien suivant :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/liste-des-equipes-cynotechniques-certifiees>

f) Industrie aéronautique française

L'industrie aéronautique, est un secteur hautement qualifié qui bénéficie d'une conjoncture favorable et créatrice d'emploi.

Au 31 décembre 2015, le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) comptait 349 sociétés adhérentes pour un effectif total estimé à 185 000 salariés en France (+1,7 % par rapport à 2014)

Le rapport annuel 2015/2016 du GIFAS est consultable via le lien suivant :



<https://www.gifas.asso.fr/rapport-annuel>

II.5 Transport aérien et économie

II.5.1 Transport aérien et économie nationale

(actualisé en juin 2017)

En moyenne annuelle, la croissance de l'activité économique française s'établit à 1,2 % en 2015 et 1,1 % en 2016, tandis que les taux de la croissance mondiale atteignaient 2,4 % en 2015 et 2,2 % en 2016, ce dernier taux étant le plus faible depuis la Grande Récession de 2009. Selon les projections macro-économiques pour la France, effectuées dans le cadre de l'Eurosystème et publiées le 8 juin 2017, la croissance du PIB national atteindrait 1,4 % en 2017 (Source : INSEE).

Selon l'INSEE, le secteur aéronautique et spatial est le secteur industriel qui a, en proportion, le plus fort effet d'entraînement sur le reste de l'économie. Son activité propre induit une génération de presque cinq fois sa propre valeur ajoutée dans les autres secteurs d'activité.

L'impact économique du transport aérien peut être évalué d'une part à partir du chiffre d'affaires des différents intervenants, d'autre part en étudiant les effets indirects et induits.

Le chiffre d'affaires d'Air France-KLM s'élève à 26 Md€ en 2015, en hausse de 4,6 % par rapport à 2014. Le nouveau PDG d'Air France-KLM, J-M. Janailac, a présenté un nouveau projet stratégique, « Trust Together », le 3 novembre 2016. L'objectif du groupe Air France-KLM est d'atteindre en 2020 un chiffre d'affaires d'environ 28 Md€ pour 100 millions de passagers transportés.

Le chiffre d'affaires du groupe Aéroports de Paris augmente en 2015 de 4,5 % (après des hausses de 1,3 % en 2014, 4,3 % en 2013 et 5,4 % en 2012) pour atteindre 2,92 Md€.

En 2017, le montant total du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) s'élèvera à 2 135 millions d'euros, soit une hausse de 25 millions d'euros par rapport à 2016 (+1,18 %).

En 2015, les adhérents du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) ont enregistré un chiffre d'affaires de 58,3 Md€, en augmentation de 8,5 % par rapport à 2014, avec une très forte part (39,4 Md€) réalisée à l'exportation, en augmentation de 14 %. En termes de commandes, 2015 est une année record avec 77,6 Md€, soit une progression de 6,2 % par rapport à 2014. Le carnet de commandes global de la profession représente environ 6 années de production et le secteur civil représente 70 % des commandes enregistrées.

Ces performances permettent au secteur de dégager, une fois de plus, le premier solde excédentaire de la balance commerciale française avec +22,2 Md€ en 2015, même si ces résultats sont en baisse de 6 % par rapport à 2014 (+23,6 Md€).

Les équipementiers et PME de la chaîne de sous-traitance obtiennent eux aussi d'excellents résultats en 2015, avec un chiffre d'affaires estimé à 20,3 Md€ (+10 % à périmètre constant) et 15 Md€ de commandes enregistrées.

Les constructeurs se trouvent dans la situation enviable de ne pas produire assez pour des clients qui veulent être livrés rapidement. L'enjeu est alors de gérer la croissance en assurant l'accompagnement des sous-traitants.

Indicateurs conjoncturels France (source Banque de France)

vt : variation trimestrielle

PIB, inflation et finances publiques															
(variations du PIB et de ses composantes en %, contributions en points de PIB ; variations de l'IPCH en moyenne annuelle en %)															
	2015	2016	2016 (vt)				Prévisions 2017					Prévisions 2018			
	Moyenne annuelle	Moyenne annuelle	T1	T2	T3	T4	Gouv't (a)	FMI (b)	CE (c)	OCDE (d)	BdF (e)	FMI (b)	CE (c)	OCDE (d)	BdF (e)
Produit intérieur brut	1,2	1,1	0,6	-0,1	0,2	0,4	1,5	1,3	1,4	1,3	1,3	1,6	1,7	1,6	1,4
Consommation des ménages	1,5	1,8	1,3	0,1	0,1	0,6	1,6		1,3	1,1	1,2		1,6	1,6	1,5
Consommation publique	1,4	1,5	0,4	0,4	0,3	0,4			1,0	2,3	1,1		1,2	1,0	0,9
Formation brute de capital fixe	0,9	2,8	1,2	0,0	0,3	0,8			3,2	3,2	1,8		4,2	2,9	1,9
Exportations	6,0	0,9	-0,3	0,0	0,5	1,1	3,5		3,1	3,6	4,3		4,0	3,2	3,8
Importations	6,4	3,6	0,6	-1,5	2,5	0,8	4,0		3,8		4,1		4,9	3,4	3,9
Contributions															
Demande intérieure (hors stocks)	1,3	1,9	1,0	0,1	0,2	0,6			1,6	1,4	1,3		2,1	1,8	1,5
Variation de stocks	0,2	0,0	-0,2	-0,8	0,7	-0,2			0,0	0,1	-0,1		0,0	0,0	0,0
Commerce extérieur	-0,3	-0,9	-0,3	0,5	-0,7	0,1			-0,3	-0,2	0,0		-0,4	-0,1	-0,1
IPCH	0,1	0,3**					0,8*		1,3	1,2	1,2		1,4	1,2	1,4
Solde des administrations publiques	-3,5						-2,7		-2,9	-3,0	-3,1		-3,1	-2,9	
Dettes publiques	96,2						96,1		96,8	99,4	96,8		97,1	100,2	

* Prévisions IPC ; ** IPCH : moyenne annuelle 2016 (12/01/2017).

(a) Projet de loi de finances 2017 (28/09/2016) et PLF rectificative 2016 (18/11/2016) ;

(b) Prévisions WEO – mise à jour janvier 2017 ; (c) Prévisions d'automne – 9 novembre 2016 ; (d) Perspectives économiques – novembre 2016 ;

(e) Projections macroéconomiques établies par la Banque de France dans le cadre de l'Eurosystème – décembre 2016 ; (f) Note de conjoncture Insee – 15 décembre 2016.

Source : Insee, données trimestrielles (cvs-cjo). Dernières données au 31 janvier 2017 (première estimation 4^e trimestre).

II.5.2 Le tourisme international

(actualisé en février 2017)

Selon les données de l'Organisation Mondiale du Tourisme, en 2015 les arrivées de touristes internationaux (ATI) ont atteint 1,186 milliards au niveau mondial (+4,6 % par rapport à 2014) pour un niveau de recettes du tourisme international (RTI) de 1,136 milliards d'euros (+4,4 % en tenant compte des fluctuations des taux de change et de l'inflation). Les Amériques et l'Asie et Pacifique ont enregistré près de 6 % de croissance des arrivées de touristes internationaux. L'Europe, région la plus visitée au monde, a affiché pour sa part 5 % de croissance. Les arrivées ont augmenté de 2 % au Moyen-Orient alors qu'elles ont connu une baisse de 3 % en Afrique.

Arrivées de touristes internationaux en 2015

Selon la définition de l'OMT, un touriste est un visiteur qui passe au moins une nuit dans le pays visité. Les statistiques indiquent le nombre d'arrivées de touristes et non pas le nombre de personnes physiques, un même individu pouvant effectuer plusieurs séjours par an.

En 2015, les touristes ont majoritairement (54 %) pris l'avion pour rejoindre leur destination. Le reste a emprunté des transports de surface (46 %) : la route (39 %), le train (2 %) ou le bateau (5 %). Au fil des ans, la tendance est à une augmentation légèrement plus rapide du transport aérien.

L'Europe connaît une progression légèrement inférieure à 5 %, avec 608 millions d'arrivées de touristes, et demeure la région la plus visitée au monde (51 % des arrivées dans le monde).

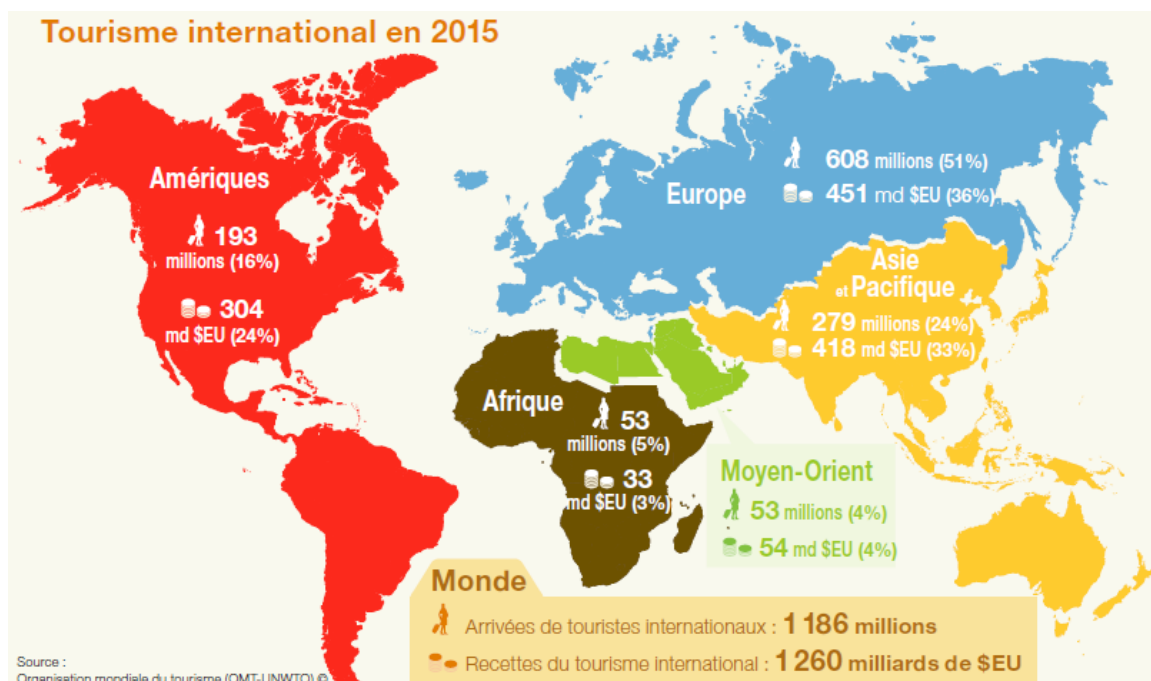
En 2015, la région est rendue plus intéressante pour les marchés hors zone euro du fait d'un euro plus faible. Elle bénéficie par ailleurs d'une stimulation touristique intra-régionale liée à la reprise économique dans de nombreux pays européens. Cette progression est surtout portée par les sous-régions de l'Europe du Nord (+7 %), de l'Europe centrale et orientale (+5 %) et de l'Europe méditerranéenne et méridionale (+5 %) tandis que la croissance est plus modérée en Europe occidentale (+3 %).

En Europe du Nord, l'Islande, l'Irlande et la Suède enregistrent une croissance à deux chiffres. Malgré l'appréciation de la livre sterling qui en a fait une destination plus chère pour les marchés émetteurs de la zone euro, le Royaume-Uni se porte pour sa part à +6 %.

Après -5 % entre 2013 et 2014, l'Europe centrale et orientale retrouve la croissance en 2015 (+5 %). Comme en 2014, la Fédération de Russie – sa destination pesant le plus lourd – progresse de 5 %. On notera également une croissance à deux chiffres pour la Hongrie, la Roumanie, la Slovaquie et la Lettonie.

En Europe méditerranéenne et méridionale, l'Espagne et l'Italie, première et deuxième destinations de la sous-région, progressent respectivement de 5 % et 4 %. La Turquie, troisième destination, baisse de 1 % et la Grèce, quatrième destination, progresse de 7 %, ces taux étant le plus bas et le plus élevé des dix premières destinations en Europe.

Avec +3 %, l'Europe occidentale connaît la croissance la plus faible des quatre sous-régions, les attentats de Paris (France : +1 %) puis de Bruxelles (Belgique : +2 %) ayant pesé négativement sur l'ensemble de l'année. Les Pays-Bas (+8 %), l'Allemagne et l'Autriche (+6 % pour les deux) ont néanmoins une croissance solide et la Suisse progresse de 2 %.



Arrivées de touristes internationaux dans les grandes régions mondiales en 2014 et 2015

	Arrivées de touristes internationaux en 2014 (millions)	Arrivées de touristes internationaux en 2015 (millions)*	Variation 2015*/2014 (%)
Europe	580,2	607,7	4,7
Europe du Nord	70,8	75,9	7,3
Europe Occidentale	174,4	180,0	3,2
Europe Centrale et Orientale	120,2	126,6	5,3
Europe médit. et méridionale	214,8	225,2	4,8
Asie et Pacifique	264,3	279,2	5,6
Asie du Nord Est	136,3	142,1	4,3
Asie du Sud Est	97,3	104,6	7,6
Océanie	13,3	14,2	7,4
Asie du Sud	17,5	18,3	4,4
Amériques	181,9	192,6	5,9
Amérique du Nord	120,9	127,6	5,5
Caraïbes	22,3	23,9	7,4
Amérique Centrale	9,6	10,3	7,1
Amérique du Sud	29,1	30,8	5,8
Afrique	55,3	53,5	-3,3
Afrique du Nord	20,4	18,0	-11,7
Afrique subsaharienne	34,9	35,4	1,6
Moyen-Orient	52,4	53,3	1,7
Monde	1 134,0	1 186,0	4,6

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)

* Chiffres provisoires

L'**Asie-Pacifique**, avec 279 millions d'arrivées en 2015 (+6 % par rapport à 2014), représente 24 % des arrivées dans le monde.

En Asie du Sud-Est (+8 % d'arrivées par rapport à 2014), la Thaïlande dépasse la Malaisie (-6 %) et devient la première destination de la sous-région avec un rebond de +20 % des arrivées de touristes internationaux. Le Myanmar (ancienne Birmanie), qui part il est vrai d'un niveau modeste (3,1 millions d'arrivées en 2014), réalise à nouveau la plus forte progression de la région avec +52 % (après +51 % en 2014 et +93 % en 2013). Le Laos (+12 %), les Philippines (+11 %) et l'Indonésie (+10 %) connaissent également de fortes progressions.

L'Océanie connaît une croissance solide avec ses destinations phares que sont la Nouvelle-Zélande (+10 %) et l'Australie (+8 %).

Les résultats sont plus contrastés en Asie du Nord-Est (+4 %) : la Chine, première destination

asiatique, progresse faiblement (+2 %) et Hong-Kong (Chine) chute de 4 % tandis que le Japon connaît une croissance de 47 % (après +29 % en 2014 et +24 % en 2013).

En Asie du Sud, les arrivées progressent de 4 % portées par l'Inde et l'Iran (+5 % pour les deux), respectivement première et deuxième destinations de la sous-région. Le Sri Lanka enregistre une croissance à deux chiffres (+18 %) pour la sixième année consécutive.

Les **Amériques** (+6 %) connaissent, comme en 2014, la plus forte croissance des cinq régions mondiales avec 193 millions d'arrivées (16 % des arrivées mondiales) ; les Caraïbes et l'Amérique centrale devenant les deux sous-régions à plus forte croissance (+7 % chacune).

En Amérique du Nord (+6 %), le Mexique et le Canada connaissent tous les deux une croissance de 9 % et la croissance des États-Unis d'Amérique (3 %) est la plus modeste de la sous-région en raison de l'appréciation du dollar qui en fait une destination plus chère pour la plupart de ses marchés d'origine de touristes.

La croissance des Caraïbes (+7 %) est tirée par celle de Cuba (+18 %), Aruba (+14 %), la Barbade (+14 %), Haïti (+11 %), la République dominicaine et Porto Rico (+9 % pour les deux).

En Amérique centrale (+7 %), les arrivées internationales dépassent pour la première fois les 10 millions. Le Panama marque la plus forte croissance de la région avec +21 %. Le Belize reçoit +6 % d'arrivées, le Costa Rica et le Honduras +5 %, la République du Salvador et le Nicaragua +4 % et le Guatemala +1 %.

Les arrivées internationales en Amérique du Sud progressent de 6 % en 2015, avec des résultats variables selon les destinations : le Paraguay, même s'il part d'un bas niveau, double pratiquement ses arrivées et le Chili (+22 %) et la Colombie (+16 %) bénéficient d'une croissance à deux chiffres. Le Pérou et l'Uruguay reçoivent respectivement +7 % et +3 % d'arrivées, alors que l'on observe une légère baisse en Argentine et au Brésil.

L'**Afrique** aurait (les résultats sont fondés sur un nombre relativement limité de données disponibles) accueilli un total de 53 millions de touristes internationaux en 2015 (-3 % par rapport à 2014) et la part de la région reste à 5 % du total des arrivées mondiales.

En Afrique du Nord (-12 %), les arrivées de touristes internationaux dans la destination la plus prisée, le Maroc, ont enregistré une légère baisse en raison de la diminution des arrivées en provenance de France, son principal marché émetteur. En Tunisie (-25 %) et en Algérie (-26 %), les arrivées internationales de touristes ont considérablement baissé suite à différents actes terroristes.

L'Afrique subsaharienne connaît une croissance estimée à 2 % même si les arrivées dans la destination la plus importante de la sous-région, l'Afrique du Sud, baissent sensiblement (-7 %) principalement en raison de la mise en place de nouveaux régimes de visa. À part le Zimbabwe (+9 %), seules les destinations insulaires bénéficient d'une croissance significative, parfois même à deux chiffres (les Seychelles +19 %, Maurice +11 % et Madagascar +10 %).

D'après les estimations, le nombre d'arrivées de touristes internationaux au **Moyen-Orient** en 2015 s'élève à 53 millions (+2 %). La région confirme la remontée enclenchée en 2014 mais la part de la région devient de 4 % du total des arrivées dans le monde en 2015 après 5 % en 2014. Oman (+16 %) et le Liban (+12 %) connaissent tous les deux une croissance à deux chiffres tandis que le Qatar progresse de 4 %, ce qui en fait le seul pays de la région à rester sur une trajectoire constante de croissance depuis plus de dix ans. La destination dominante de la région, l'Arabie saoudite, affiche une légère baisse (-1 %) et l'Égypte accuse une baisse de 5 %.

10 premiers pays en termes d'arrivées de touristes internationaux en 2015

Arrivées de touristes internationaux					
Rang		(millions)		Variation (%)	
		2014	2015*	14/13	15*/14
1	France	83,7	84,5	0,1	0,9
2	États-Unis	75,0	77,5	7,2	3,3
3	Espagne	64,9	68,2	7,0	5,0
4	Chine	55,6	56,9	-0,1	2,3
5	Italie	48,6	50,7	1,8	4,4
6	Turquie	39,8	39,5	5,3	-0,8
7	Allemagne	33,0	35,0	4,6	6,0
8	Royaume-Uni	32,6	34,4	5,0	5,6
9	Mexique	29,3	32,1	21,5	9,4
10	Féd. de Russie	29,8	31,3	5,3	5,0

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)

* Chiffres provisoires

Recettes du tourisme international en 2015

Les recettes du tourisme international correspondent aux dépenses d'hébergement, de restauration et de consommation de boissons, de divertissement et d'achat d'autres biens et services par les touristes internationaux donc non-résidents). En 2015, ces recettes se portent à 1 136 milliards d'euros.

Outre les recettes du tourisme international, le tourisme génère également des recettes au titre des services de transport international de voyageurs (fournis à des non-résidents). D'après les estimations, ces dernières se sont élevées à 190 milliards d'euros 2015.

Les deux constituent les recettes des « exportations du tourisme international ». Celles-ci s'élèvent donc, en 2015, à 1 326 milliards d'euros.

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)

Les recettes du tourisme international pour l'année 2015 s'élèvent à 1 136 milliards d'euros, ce qui représente une augmentation de 4,4 % par rapport à 2014 en termes réels (prise en compte des fluctuations des taux de change et de l'inflation).

Avec 406 milliards d'euros de recette, **l'Europe** représente 36 % des recettes mondiales du tourisme international. **L'Asie-Pacifique** (33 % de part) enregistre 377 milliards d'euros de recette et les **Amériques** (24 %) 274 milliards d'euros. Viennent ensuite le **Moyen-Orient** (4 %) et **l'Afrique** (3 %) avec des recettes touristiques respectives de 49 et 30 milliards d'euros.

En devises locales, les Amériques enregistrent la progression de recette la plus forte sur les cinq régions mondiales (+8 % par rapport à 2014), suivi du Moyen-Orient et de l'Asie-Pacifique (+4 % chacune) puis de l'Europe (+3 %) et l'Afrique (+2 %).

Enfin, dans le classement des pays par ordre décroissant des recettes du tourisme international, la France, avec 41,4 milliards d'euros en 2015 (en baisse de 5,4 %^(*) par rapport aux recettes de 2014), conserve sa quatrième position de 2014, derrière les États-Unis (+6,9 %^(*) à 184,4 milliards d'euros - position inchangée), la Chine (+9,8 %^(*) à 102,9 milliards d'euros - passe de la troisième à la deuxième position de ce classement) et l'Espagne (+4,0 %^(*) à 50,9 milliards d'euros - passe de la deuxième à la troisième position).

(*) Variations en devises locales

10 premiers pays en termes de recettes du tourisme international en 2015

Rang		Recettes du tourisme international ¹		Devises locales	
		(milliards)		Variation (%)	
		2014	2015*	14/13	15*/14
1	États-Unis	191,3	204,5	7,8	6,9
2	Chine	105,4	114,1	n/a	9,8
3	Espagne	65,1	56,5	3,9	4,0
4	France	58,1	45,9	2,8	-5,4
5	Royaume-Uni	46,5	45,5	6,2	5,2
6	Thaïlande	38,4	44,6	-2,7	22,0
7	Italie	45,5	39,4	3,6	3,8
8	Allemagne	43,3	36,9	4,9	1,9
9	Hong-Kong (Chine)	38,4	36,2	-1,5	-5,8
10	Macao (Chine)	42,6	31,3	-1,1	-26,5

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)

¹ Suite à des changements de méthodologie, la Chine, les États-Unis et le Royaume-Uni ont révisé à la hausse leurs séries de recettes

* Chiffres provisoires

Premières estimations 2016

En 2016, la croissance devrait se poursuivre à un rythme soutenu de +3,5 % à +4,5 % à l'échelle mondiale.

Du point de vue des régions telles que définies par l'OMT, ce sont l'Asie et Pacifique et les Amériques qui devraient tirer cette croissance (+4 % à +5 % toutes les deux), suivies de l'Europe (+3,5 % à +4,5 %). Les projections pour l'Afrique et le Moyen-Orient (+2 % à +5 % toutes les deux) sont favorables, mais avec une plus forte marge d'incertitude et de variation.

Plus d'informations sur le tourisme mondial peuvent être consultées dans le rapport « Faits saillants du tourisme » édition 2016 de l'OMT accessible via le lien suivant :



<http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418169>

Le tourisme des résidents étrangers en France en 2015

La France demeure le pays le plus visité au monde avec 84,5 millions de touristes internationaux, après 83,7 millions en 2014²¹. La

fréquentation est ainsi en augmentation de 0,9 %, et cela malgré un quatrième trimestre 2015 marqué par une forte baisse, particulièrement en Île-de-France, en raison des attentas du 13 novembre.

En 2015, 67 millions de touristes internationaux sur un total de 84,5 millions, soit près de 79,4 % et en recul de 1,9 % par rapport à 2014, proviennent des pays européens. La plus forte baisse de fréquentation en nombre provient des touristes allemands (1,4 millions d'arrivées en moins par rapport à 2014, soit -11,1 %) et la plus forte hausse des touristes britanniques (+4,1 %), le Royaume-Uni ravissant ainsi la première place à l'Allemagne en termes d'arrivées en provenance d'Europe. Des baisses de fréquentation sont également relevées pour les résidents russes (-11,3 %), suisses (-7,3 %) et néerlandais (-6,6 %). Cependant, à l'instar du Royaume-Uni, certains pays ont été davantage attirés par la France durant l'année 2015. C'est le cas de l'Italie et de l'Espagne dont les arrivées ont progressé de 3,2 % pour les deux.

L'année 2015 est marquée par une très forte progression des touristes en provenance d'Asie (+25,4 %) : Avec 2,2 millions d'arrivées, l'accueil des touristes chinois établit un record tandis que le nombre de touristes indiens, qui part il est vrai d'un niveau plus modeste, marque une croissance particulièrement notable de 45,4 % après +17,1 % en 2014. Avec près d'un demi-million d'arrivées en 2015, l'Inde devient peu à peu un marché émetteur d'importance pour la France. À l'inverse, les touristes japonais, très sensibles au contexte sécuritaire et pénalisés par le niveau des parités monétaires, sont venus moins nombreux (-12,2 %). Le nombre de touristes en provenance des Amériques progresse de 7,1 %, tiré par l'essor des touristes en provenance des États-Unis (+14,9 %) qui bénéficient d'une parité dollar/euro avantageuse. À l'inverse, et en lien avec les graves difficultés que traverse leur pays, les Brésiliens ont restreint leurs déplacements (-10,6 %). La fréquentation de touristes en provenance des autres continents est en progression : +11,7 % pour l'Afrique et +2,8 % pour l'Océanie.

²¹ Données l'Enquête auprès des Visiteurs venant de l'Étranger (EVE) réalisée par la DGE et la Banque de

France. Ces données portent sur la France métropolitaine et ne tiennent donc pas compte des touristes internationaux dans les territoire ultra-marin.

Arrivées des touristes étrangers en France en 2015 selon le continent d'origine

	Nombre de touristes en 2015 (millions)	Part dans l'ensemble en 2015 (%)	Évolution 2015/2014 (%)
Europe	67,0	79,4	-1,9
Allemagne	11,5	13,6	-11,1
Royaume-Uni	12,2	14,5	4,1
Belgique et Luxembourg	10,8	12,8	1,4
Italie	7,6	9,0	3,2
Espagne	6,1	7,3	3,2
Russie	0,6	0,7	-11,3
Amérique	7,1	8,4	7,1
États-Unis	3,6	4,3	14,9
Canada	1,0	1,2	-0,9
Brésil	1,2	1,4	-10,6
Asie	6,1	7,2	25,4
Proche et Moyen-Orient	1,4	1,6	23,0
Chine	2,2	2,6	32,8
Japon	0,7	0,8	-12,2
Inde	0,5	0,6	45,4
Océanie	1,4	1,7	2,8
Afrique	2,8	3,3	11,7
Afrique du Nord	1,9	2,3	12,4
Total	84,5	100	0,9

(Source : enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger (EVE), DGE, Banque de France)

Le tourisme des Français²² en France en 2015

En 2014, 74,8 % des Français de quinze ans et plus sont partis au moins une fois en voyage pour des motifs personnels²³. C'est plus qu'en 2014 (74,3 %) mais ceux qui partent le font moins (-2,4 %) de sorte que le nombre total de voyages réalisés par les Français en 2015 s'élève à 198,8 millions, en baisse de 2,4 % par rapport à 2014.

88,0 % de ces voyages et 80,9 % de leurs nuitées sont réalisés en France métropolitaine. Le nombre de voyages en France métropolitaine s'élève à 175 millions, ce qui représente une baisse de 2,3 % par rapport à 2014, et le nombre de nuitées y baisse de 2,9 % à 910,5 millions, dont 35,0 % en hébergement marchand.

²² Résidents en France métropolitaine

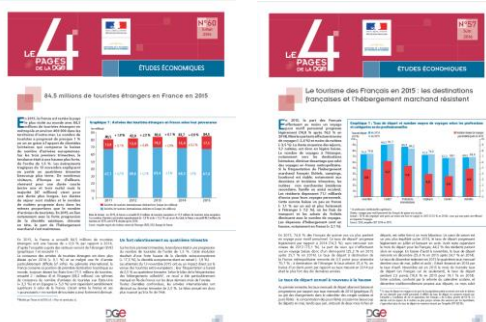
²³ Vacances, loisirs, visites chez la famille ou des amis, motifs de santé, études ou séjours linguistiques, autres motifs non professionnels.

Le nombre de voyages à l'étranger, notamment vers les destinations lointaines, s'élève à 23,8 millions et diminue davantage que celui des voyages en France métropolitaine (-3,6 %).

Ce sont les espaces urbains qui attirent le plus les Français en France métropolitaine (31,3 % des voyages) et la part des nuitées qui y sont effectuées (23,3 %) reste stable par rapport à 2014 (23,1 %). Avec 24,4 % des voyages, la campagne se place en deuxième position et représente 21,1 % des nuitées après 19,5 % en 2014. C'est cependant le littoral, troisième avec 23,0 % des voyages (après 22,3 % en 2014) qui progresse le plus en matière de nuitées, puisque sa part passe de 30,9 % en 2014 à 32,2 % en 2015 : la durée moyenne des séjours sur le littoral y est plus élevée que celles observées sur les autres espaces.

Enfin, le montant total des dépenses en hébergement et en transport des Français en voyage en France métropolitaine pour motif personnel en 2015 s'élève à 46,1 milliards d'euros (-1,1 % par rapport à 2014) et à 106,8 milliards d'euros (+0,8 %) si on y ajoute les dépenses de consommation courante et de loisirs.

Plus d'informations sur le tourisme des étrangers et des Français en France en 2015 peuvent être consultées sur le site de la direction générale des entreprises, dans la sous-rubrique « Tourisme » de la rubrique « Etudes - Statistiques » :



<http://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/statistiques-du-tourisme/accueil>

Poids du tourisme dans l'économie française

Le poids économique du secteur du tourisme est considérable. Il peut se résumer en quelques chiffres clés :

- la consommation touristique intérieure (visiteurs étrangers et Français confondus) est évaluée à **158,6 milliards d'euros** en 2015 (après 157,3 en 2014, +0,9 %), ce qui représente **7,3 % du PIB** de la France,
- sur les **315,6 milliers d'entreprises** que comptent les secteurs du tourisme en 2014,

environ 210 000 concernent la restauration et les débits de boissons, 49 300 l'hébergement, 9 200 les agences de voyages et 6 100 les transports,

- Ces entreprises emploient environ 1 014 200 **équivalent temps plein**.

Des données plus détaillées sont consultables dans le rapport DGE « Chiffres clés du tourisme » édition 2016 accessible via le lien suivant :



https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/chiffres-cles/2016-Chiffres-cles-tourisme-FR.pdf

II.5.3 Perspectives du trafic aérien

(actualisé en décembre 2016)

a) Premiers résultats de 2016

Après une fin d'année 2015 marquée par des baisses de trafic en novembre et décembre suite aux attentats de Paris, le transport aérien en France enregistre sur les neuf premiers mois de 2016 une hausse de 2,3 % du nombre de passagers commerciaux transportés.

Une croissance du trafic tirée par l'international vers l'Union Européenne : la croissance observée de janvier à septembre 2016 est essentiellement due au trafic international avec l'Union européenne qui y contribue pour 2,2 points, au trafic métropole qui y contribue pour 0,4 point ainsi qu'au trafic au départ et à destination de l'outre-mer (0,3 point). Le trafic international hors UE, en recul sur les neufs premiers mois de l'année pour la première fois depuis 2009, contribue quant à lui à hauteur de -0,6 point à l'évolution du trafic total.

Parmi les destinations ayant connu les plus fortes hausses à l'international depuis le début de l'année 2016 figurent le Sénégal (+10,7 %), l'Espagne (+6,7 %) et le Royaume-Uni (+5,7 %).

La mauvaise dynamique du trafic international hors Union Européenne (à 28) : si les attentats de Paris ont indéniablement marqué un tournant, la croissance du trafic international

hors UE s'est enrayée dès le printemps 2015, avec notamment les attentats en Tunisie de mars (musée du Bardo) et juin (Sousse), déjà suivis de reculs du trafic sur le faisceau international hors UE.

Les attentats de Paris en novembre 2015, puis les attentats de Bruxelles de mars 2016 et de Nice en juillet 2016 ont accentué cette dynamique, en touchant le trafic international hors UE à destination de la France. Sur les neufs premiers mois de l'année 2016, la baisse du trafic s'est ainsi poursuivie vers les pays du Maghreb, mais surtout étendue à l'Asie, avec des reculs très importants sur certaines liaisons (-17,5 % pour le Japon, par exemple²⁴).

Toujours sur ce faisceau, l'instabilité politique en Turquie provoque une forte baisse du trafic aérien de 14,9 % du trafic passagers sur les 9 premiers mois de 2016 par rapport à 2015.

L'impact des attentats du 13 novembre 2015 et du 14 juillet 2016 : les attentats du 13 novembre 2015 à Paris ont entraîné une baisse du trafic aérien en France estimée au total à environ 1 % du trafic annuel. Sur l'année 2015 seule, l'impact est d'un million de passagers, soit 0,7 % du trafic de 2015.

Le nombre de mouvements contrôlés IFR (hors survols) (départs/arrivées France) progresse (+2,0 % par rapport à la période janvier à août 2015). A noter que les IFR contrôlés intérieur métropole progressent de 1,4 % sur les huit premiers mois de l'année ainsi que les IFR contrôlés internationaux et outre-mer (+2,2 %).

Poursuite de la tendance baissière de la part du pavillon français : le pavillon français continue à souffrir de la concurrence des compagnies à bas coûts et des compagnies du Golfe. Ainsi, sur l'ensemble des flux départ arrivée France (métropole), la part du pavillon français exprimés en nombre de passagers transportés a poursuivi sa baisse sur les neuf premiers mois de l'année 2016 comparé à la même période en 2015 (42,3 % en 2015 et 41,3 % en 2016).

L'érosion du pavillon français touche tous les faisceaux : -2,2 points sur le réseau intérieur, -1,2 point sur les liaisons internationales UE et -0,1 point sur les autres liaisons internationales. Sur la période 2005-2015, la baisse de la part du pavillon français est en moyenne de 0,9 % par an en nombre de passagers (-0,6 % en PKT).

²⁴ Un chiffre que l'on retrouve dans la fréquentation touristique de la France. En un an, le nombre de japonais en visite en France aurait ainsi baissé de 39 % (source http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/11/07/tourisme-la-france-en-etat-d-urgence_5026649_3234.html).

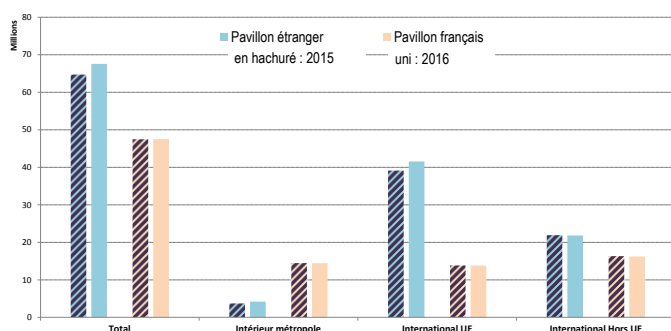
Part du pavillon français en métropole, en pourcentage du nombre de passagers sur les 9 premiers mois des années 2015 et 2016

	Total métropole	Intérieur métropole	Internat ^{al} UE	Internat ^{al} hors UE
Janv - Sept 2015	42,3%	79,7%	26,1%	42,7%
Janv - Sept 2016	41,3%	77,5%	25,0%	42,6%

(Source : DGAC)

L'évolution 2015/2016 s'explique par un développement du pavillon étranger et un quasi statu quo du pavillon français, comme l'atteste le graphique ci-dessous.

Trafic passagers des neuf premiers mois de 2015 et 2016 par pavillon (métropole)



(Source : DGAC)

Poursuite de l'augmentation des parts de marché des compagnies bas-coûts : toujours dynamiques, les compagnies bas-coûts ont vu leur part de marché s'accroître sur les neuf premiers mois de l'année 2016 notamment sur le réseau intérieur (+1,9 point).

Les augmentations sur les réseaux internationaux UE et hors UE sont respectivement de +1,0 point et +0,9 point.

Part du trafic passagers réalisée par les compagnies bas-coûts en métropole sur les 9 premiers mois des années 2015 et 2016

	Total métropole	Intérieur métropole	Internat ^{al} UE	Internat ^{al} hors UE
Janv - Sept 2015	29%	19,8%	47,0%	10,7%
Janv - Sept 2016	30,5%	21,7%	48,0%	11,6%

(Source : DGAC)

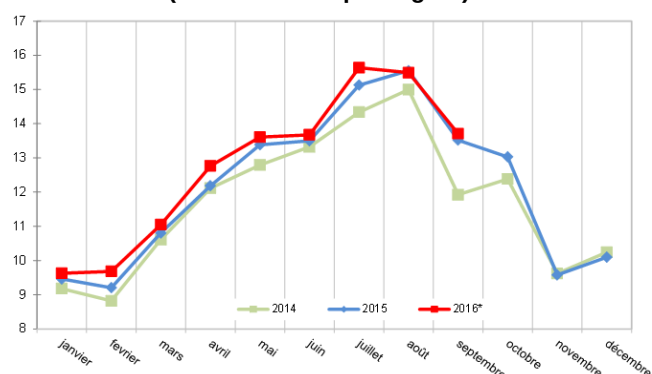
Trafic de la métropole (en flux) (en millions de passagers)

Trafic en flux (en millions de passagers)	Evolution du trafic janvier-septembre 2016/2015(1)		
	2015	%	millions de passagers
Intérieur Métropole	24,0	+2,4%	+0,45
dont radiales	16,3	+0,4%	+0,05
dont transversales	7,7	+6,7%	+0,40
Métropole - Outre Mer	3,8	+4,9%	+0,14
Métropole - International	117,6	+2,1%	+1,91
dont Union européenne 28	67,5	+4,8%	+2,56
dont hors UE 28	50,1	-1,7%	-0,64
Total Métropole	145,4	+2,2%	+2,50
Total France	149,9	+2,3%	+2,66

(1) source : statQV - Pour 2016 : échantillon 30 aéroports

(Source : DGAC)

Trafic total de la métropole (en flux) (en millions de passagers)



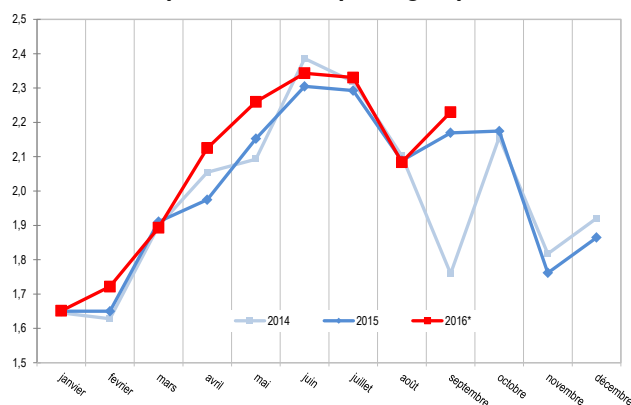
* Estimations pour 2016 réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français

(Source : DGAC)

Le trafic intérieur à la métropole

Le trafic intérieur à la métropole enregistre, au cours des neuf premiers mois de 2016, une nette augmentation de trafic (+2,4 %), qui s'observe essentiellement sur les liaisons transversales (+6,7 %), la progression des liaisons radiales restant légère (+0,4 %).

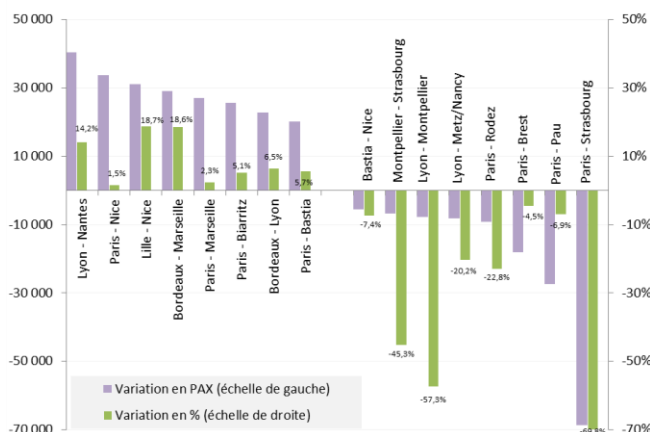
Trafic intérieur à la métropole (en flux) (en millions de passagers)



* Estimations pour 2016 réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français

(Source : DGAC)

Liaisons intérieures à la métropole : les marchés les plus dynamiques ou en déclin janvier – septembre 2016 (*) en passagers



* Variation du trafic des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de 2015, estimations réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français (Source : DGAC)

Les tendances sur les neuf premiers mois 2016 par segment :

- Les liaisons radiales gagnent 45 000 passagers : de légères hausses sont enregistrées sur deux lignes Paris-Nice (+31 000 passagers) et Paris-Marseille (+25 500 passagers). Les baisses les plus importantes concernent les lignes vers Strasbourg (-69 000 passagers), Pau (-27 500 passagers) et Brest (-18 200 passagers).
- Les lignes transversales gagnent 40 000 passagers : on note des hausses notables sur les lignes Lyon-Nantes (40 400 passagers), Lille-Nice (30 900 passagers) ou encore Bordeaux-Marseille (+28 900 passagers), ces villes profitant, pour partie, d'un effet « Euro 2016 ». Au maximum, l'estimation de cet effet sur les liaisons transversales est de l'ordre de 1 % sur juin 2016. Quelques liaisons enregistrent des baisses, telles Lyon-Nancy (-8 200 passagers), Lyon-Montpellier (-7 800 passagers) et Montpellier Strasbourg (-6 800 passagers).

Le trafic entre la métropole et l'Outre-mer

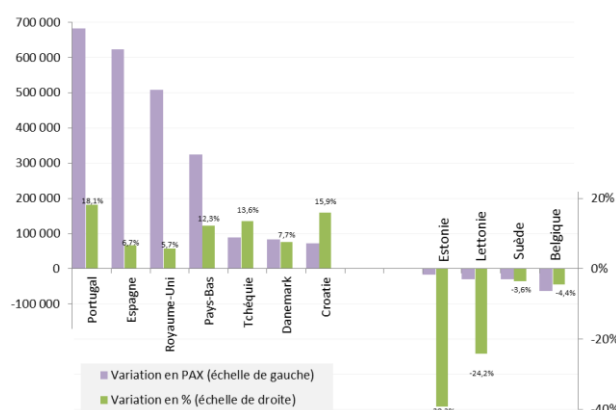
Le trafic entre la métropole et l'Outre-mer est en hausse de 4,9 % au cours des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de 2015 à l'image du trafic avec Pointe-à-Pitre (+98 400 : +5,3 %), Saint Denis (+83 100 : +1,2 %) ou encore Fort-de-France (+84 700 passagers : +5,1 %).

Le trafic passagers international : +2,1 %

=> Le trafic avec l'Union européenne : une progression très soutenue (+4,8 %) sur les neuf premiers mois de 2016.

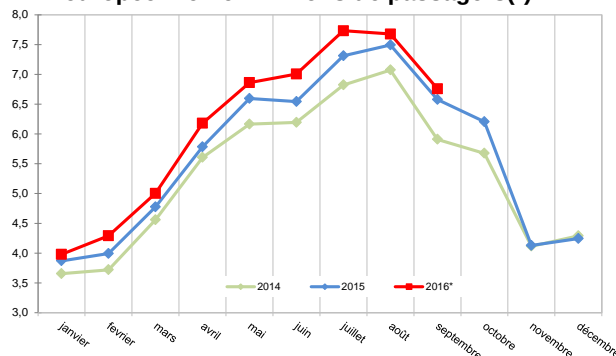
Les pays enregistrant les plus fortes croissances en nombre de passagers sont le Portugal, l'Espagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas. Ils poursuivent, en 2016, les bons résultats enregistrés sur les années 2013, 2014 et 2015.

Trafic France (métropole) et l'Union européenne : Un marché dynamique janvier – septembre 2016(*) en passagers



* Variation du trafic des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de 2015, estimations réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français. (Source : DGAC)

Trafic entre la France (métropole) et l'Union européenne - en millions de passagers(*)



* Estimations pour 2016 réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français. (Source : DGAC)

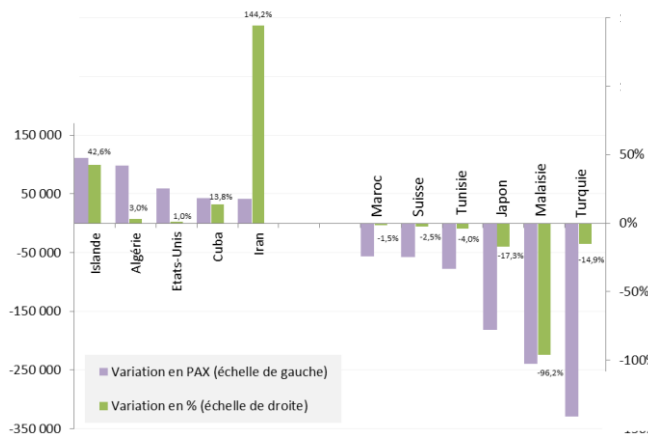
=> Le trafic international entre la France et le reste du monde (hors UE) : -1,7 %

La nette diminution de 1,7 % sur les neuf premiers mois de 2016 en nombre de passagers (-640 000 passagers au total) est essentiellement due aux troubles géopolitiques qui ont impacté les trafics avec la Turquie (-330 000 passagers : -14,9 %), mais également la suite de l'impact des attentats avec les pays du Maghreb et l'Asie (Tunisie : -77 000 passagers : -4,0 % ; Japon : -180 000 passagers : -17,3 %).

A noter également la fermeture de la ligne vers la Malaisie (-240 000 passagers: -96,2 %).

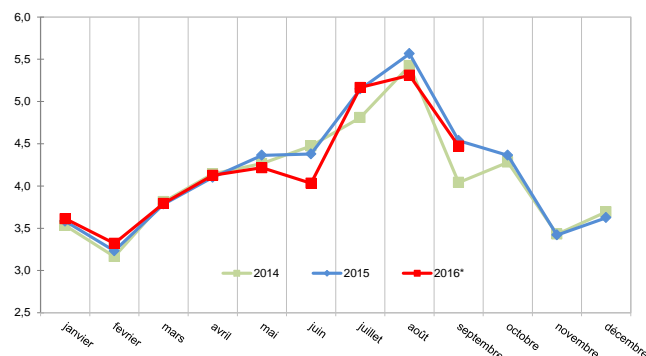
En revanche, l'Algérie avec une croissance de 3,0 % par rapport à la même période de 2015 poursuit sa progression, notamment grâce à l'augmentation des capacités d'Air Algérie, poussée par la constitution d'un hub à Alger. Le trafic avec les Etats-Unis poursuit sa progression avec +1,1 % soit près de +60 000 passagers.

Trafic passagers France (métropole) et l'international hors UE : les marchés les plus dynamiques ou en déclin janv. – sept. 2016 (*)



* Variation du trafic des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de 2015, estimations réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français.
(Source : DGAC)

Trafic entre la France (métropole) et l'international hors UE – en millions de passagers



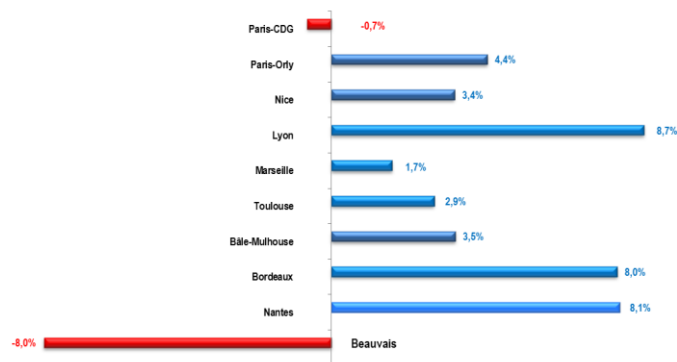
* Estimations pour 2016 réalisées à partir d'un échantillon d'aéroports français.
(Source : DGAC)

Evolution du trafic passagers par aéroport

En ce qui concerne les 10 plus grands aéroports français, tous sauf Paris-CDG et surtout Beauvais (-8,0 %) progressent sur les neuf premiers mois de l'année par rapport à la même période de l'année dernière. Les terrains parisiens connaissent donc des évolutions contrastées, +4,4 % à Orly contre -0,7 % à CDG, tandis qu'en Province, Lyon (+8,7 %), Nantes (+8,1 %) et Bordeaux (+8,0 %)

connaissent les progressions les plus importantes.

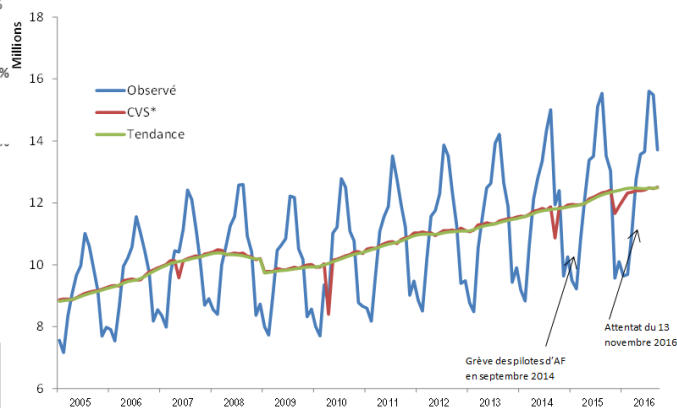
Principaux aéroports de la métropole : taux de croissance du trafic passagers des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de 2015



(Source : DGAC)

Analyse des tendances d'évolution

Trafic aérien de la France (nombre de passagers dép./arr. métropole)



* CVS : données corrigées des variations saisonnières
(source : DGAC)

b) Perspectives pour le reste de l'année 2016

L'année 2016 a été fortement impactée par les attentats survenus en 2015 et 2016 en France et dans le reste du monde. On estime que leur impact sur le trafic de 2016 pourrait être de l'ordre de 1,2 % du trafic de la métropole.

Concernant l'activité économique, à ce stade de l'année, la hausse la plus probable du PIB est de 1,3 %²⁵ en France, de 1,9 % en Europe (UE) et de 1,6 % pour l'ensemble des pays membres de l'OCDE avec un prix du baril de pétrole à environ 45 \$.

²⁵ Cf. prévision de l'INSEE du 6/10/2016 à +1,3%. A noter que ce n'est pas l'évolution retenue dans le PLF 2017 qui est de +1,5%.

Compte tenu des tendances observées jusqu'en septembre 2016, les perspectives de trafic aérien de passagers pour la France (métropole) sont comprises entre +2,3 % et +3,1 % pour 2016²⁶. La tendance la plus probable pour l'ensemble de l'année 2016 s'établit à +2,7 %.

Le trafic de la France (métropole) serait compris entre 148,8 et 150,0 millions de passagers en 2016, se situant dans la partie basse de la fourchette prévue lors de la Commission consultative économique de juin 2016 (148,7 à 152,9 millions de passagers selon le scénario).

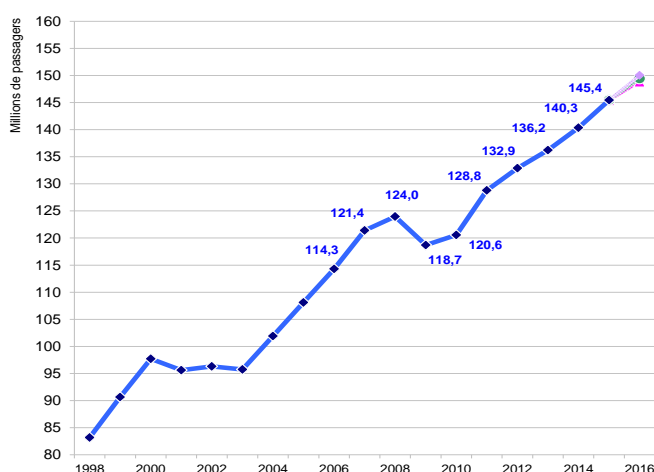
Trafic de la métropole (en flux) - en millions de passagers – perspectives 2016

	Trafic 2015 (*) millions de passagers	Taux de croissance 2016/2015		
		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Trafic total métropole	145,4	2,3%	2,7%	3,1%
Trafic intérieur	24,0	2,3%	2,9%	3,6%
Trafic métropole - OM	3,8	4,0%	4,6%	5,2%
Trafic UE 27 ⁽¹⁾	67,5	5,3%	5,7%	6,0%
Trafic international hors UE 27	50,1	-1,9%	-1,5%	-1,1%
Trafic total France ⁽²⁾	149,9	2,4%	2,8%	3,2%

(*) Flux de trafics observés

(1) UE 28 moins la France – (2) y compris le trafic intérieur et international de l'Outre-mer
(source : DGAC)

France (métropole) : flux de trafic de passagers depuis 1996 – prévisions 2016



(source : DGAC)

c) Prévision de trafic passagers pour 2017

Les instituts de conjoncture prévoient une activité économique un peu plus dynamique pour 2017 au niveau mondial, sauf en Europe.

Les perspectives économiques retenues pour 2017 s'établissent entre +0,9 % et +2,1 % suivant les scénarios pour la France, entre +1,0 % et +2,3 % pour l'Union européenne et entre +1,1 % et +2,4 % pour l'ensemble des pays membres de l'OCDE.

Quant au prix du baril de pétrole brut (Brent), il s'établirait à 53\$/baril dans tous les scénarios, conformément aux hypothèses du FMI d'octobre 2016.

Avec ces hypothèses, sans tenir compte d'un éventuel effet « Brexit » (autre que celui qui pourrait déjà être capté dans les prévisions de PIB et dans la tendance récente observée), et en supposant que les effets des attentats survenus en 2015 et 2016 perdurent jusqu'à la fin de l'année 2017, le trafic de la France (métropole) serait compris entre 150,4 et 155,5 millions de passagers en 2017, avec des taux de croissance variant, selon les scénarios, entre 1,1 % et 3,7 % par rapport à 2016.

En termes de volume de trafic, ces prévisions se situent dans la partie basse de la fourchette prévue lors de la Commission consultative économique de juin 2016 (149,3 à 158,4 millions de passagers selon le scénario).

Ces prévisions pour 2017 prennent en compte les améliorations de l'offre ferroviaire vers Bordeaux et la Bretagne.

Sur les liaisons internationales hors UE, il convient de signaler que les prévisions pour 2017 sont entachées d'une importante incertitude en partie liée aux impacts des attentats de 2015 et 2016, les résultats étant très sensibles au type de modèle retenu : ainsi, sur ce faisceau, un autre modèle ayant des propriétés statistiques tout à fait satisfaisantes fournit une prévision pour 2017 en baisse de 1,2 % par rapport à la prévision initiale (soit -600 000 passagers dans le scénario central).

²⁶ Les prévisions DGAC, réalisées fin octobre 2016, prennent en compte les évolutions du trafic de passagers à fin septembre 2016 (+2,2 % janvier-septembre 2016/2015 pour la métropole, et +2,3 % pour la France).

II.5.4 Les prix du transport aérien de passagers au départ de France

(actualisé en décembre 2016)

L'indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) construit et publié chaque mois par la DGAC, répond à un objectif de suivi d'évolution des prix des billets d'avion au départ de France par faisceau géographique.

La construction de l'IPTAP est fondée sur une collecte automatique mensuelle de plus de 200 000 relevés de prix de billets d'avion de façon à tenir compte de la grande diversité tarifaire qui existe en fonction de la destination et du transporteur choisis, mais aussi pour un même projet de voyage aérien, en fonction de la classe de transport, de la date du voyage, de la date à laquelle est effectuée la réservation, de la durée du séjour sur place, etc. Ces relevés de prix sont effectués auprès du système de réservation Travelport Galileo et des sites Internet des transporteurs sur plus de 300 relations directes et indirectes assurées par une soixantaine de transporteurs différents. Tous les prix sont collectés en euros et concernent des voyages aller-retour au départ de France (métropole ou DOM) ; ils incluent toutes les taxes, redevances et surcharges applicables. Pour les transporteurs à bas coûts, les prix relevés comprennent également le transport d'un bagage de 20kg ainsi que les frais de paiement par carte bancaire.

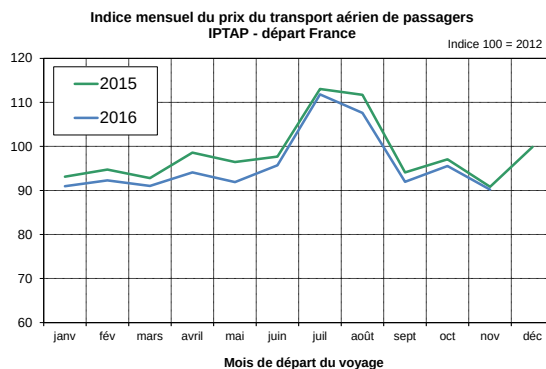
La pondération de ces différents prix est construite chaque année à partir de données de trafic et de résultats d'enquêtes réalisées auprès des passagers. Les indices de prix illustrent donc une évolution des prix à structure de consommation annuelle constante ; ils n'ont pas vocation à retracer une évolution de la recette moyenne du secteur. Par exemple, le transfert ponctuel de passagers d'une classe de transport vers une autre n'a pas d'effet sur les indices mensuels des prix du transport aérien alors qu'il modifie la recette moyenne des transporteurs. L'IPTAP mis au point par la DGAC reflète une évolution de prix telle qu'elle peut être ressentie par le passager qui cherche à planifier son voyage et non une évolution de recette moyenne constatée par les transporteurs.

Dans tous les paragraphes qui suivent, les figures représentent tout d'abord les indices mensuels, en référence 100 pour l'année 2012, des prix des billets d'avion en 2015 et de janvier à novembre 2016 ; ces figures permettent de mesurer la saisonnalité des prix. Puis, dans un second temps, les figures présentent l'évolution

annuelle par rapport au même mois de l'année précédente des prix du transport aérien en 2015 et en 2016.

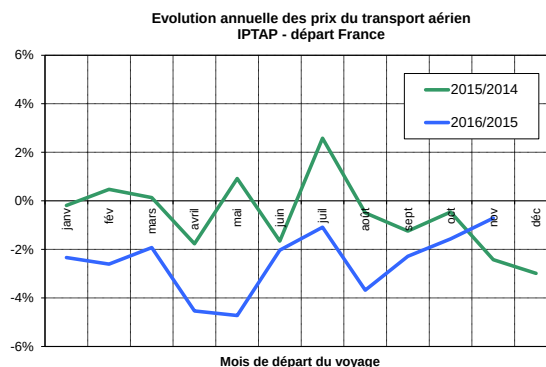
a) L'évolution des prix des billets d'avion au départ de France

Quelle que soit l'année considérée, les prix des billets d'avion les plus élevés au départ de France, toutes classes de transport, tous motifs de voyage et toutes destinations confondus, s'observent pour des départs durant les mois de juillet et août (resp. +14,9 % et +13,6 % par rapport à la moyenne annuelle en 2015) et dans une moindre mesure durant le mois de décembre (+1,6 % en 2015). En 2015, les mois d'avril et juin ont affiché des prix proches de la moyenne annuelle, tandis que tous les autres mois de voyage ont bénéficié de prix plus bas, le mois de novembre ayant été le mois de départ pendant lequel les prix des billets d'avion ont atteint un minimum en 2015 (-7,6 % par rapport à la moyenne annuelle).



(source : DGAC)

En 2015, les prix des billets d'avion au départ de France toutes destinations confondues ont diminué par rapport à 2014 (-0,6 % sur l'année). Une timide baisse de prix s'est observée en tout début d'année, en janvier 2015 (-0,2 %), puis ponctuellement en avril et en juin (resp. -1,8 % et -1,7 %), avant de s'installer durablement à partir d'août (-0,5 %) avec un net renforcement en novembre 2015 (-2,4 %).



(source : DGAC)

En 2016, la baisse des prix s'est poursuivie. De janvier à octobre 2016, les prix des billets

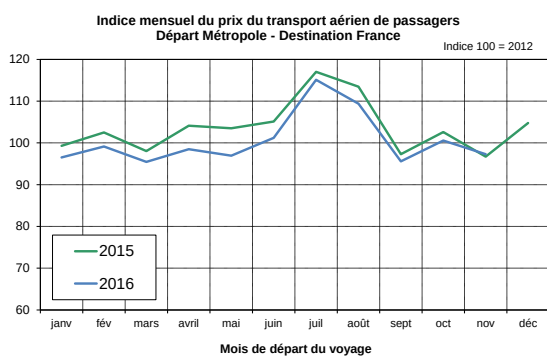
d'avion ont été inférieurs à ceux relevés en 2015 pour les mêmes destinations et les mêmes profils de passagers. Au cumul sur onze mois de l'année 2016, le prix du transport aérien au départ de France est en baisse de 2,5 % par rapport à la même période 2015, les plus importantes baisses de prix ayant été mesurées en avril et en mai 2016 toutes destinations confondues (respectivement -4,5 % et -4,7 % par rapport à avril et mai 2015).

b) L'évolution des prix par faisceau géographique

L'indice des prix construit par la DGAC est décliné par grand faisceau géographique. On notera toutefois que les évolutions de ces indices ne donnent pas d'indication sur le niveau des prix proposés à la vente dans chaque faisceau et qu'une plus forte variation de prix sur un faisceau ne signifie pas que les prix sont plus élevés sur ce faisceau géographique.

- **Les prix des voyages en France (départ métropole)**

Moins marquée qu'à l'international, une saisonnalité des prix des voyages aériens intérieurs s'observe tout de même, notamment du fait des voyages entre la métropole et l'outre-mer, les prix des voyages intra-métropolitains étant plus stables au fil des mois. En 2015, les prix des voyages intérieurs ont atteint leur maximum pour des départs durant les deux mois d'été : +12,8 % en juillet et +9,4 % en août par rapport à la moyenne annuelle 2015.

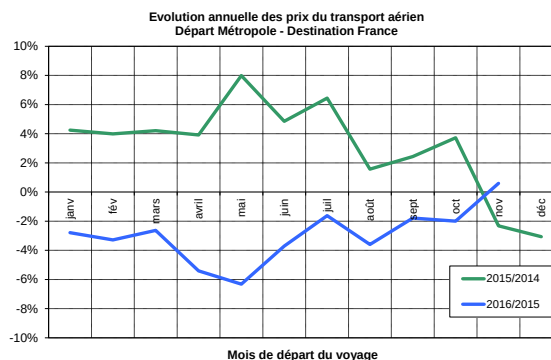


(source : DGAC)

Globalement, les prix des voyages aériens sur le réseau domestique ont augmenté de 3,1 % en 2015 par rapport à 2014, le renchérissement ayant été plus important pour les voyages intra-métropolitains (+3,6 %) que pour ceux à destination de l'Outre-mer (+1,4 %). Les baisses de prix observées dès le mois de novembre 2015 sur ce segment (-2,3 % par rapport à novembre 2014) n'ont pas réussi à infléchir cette tendance haussière.

Les baisses de prix amorcées en fin d'année 2015 se sont poursuivies tout au long de l'année 2016, jusqu'au mois d'octobre inclus. Au cumul

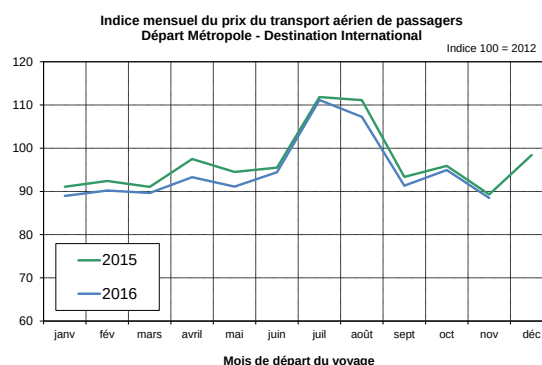
sur les onze mois de 2016, les prix des voyages aériens sur le réseau domestique ont en effet diminué de 3 % par rapport à la même période en 2015. Mais, après 12 mois consécutifs de baisses de prix, novembre 2016 semble renouer avec la hausse sur le réseau intérieur (+0,6 % par rapport à novembre 2015). La baisse observée en 2016 est en grande partie due aux prix des billets d'avion vers l'Outre-mer (-5,3 % sur onze mois), mais le réseau intra-métropolitain a également bénéficié d'une amélioration (-1,9 % au cumul sur onze mois de l'année 2016).



(source : DGAC)

- **L'évolution des prix des voyages internationaux (départ métropole)**

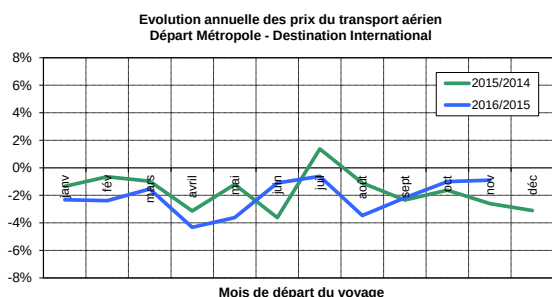
Les prix des voyages internationaux toutes destinations confondues sont également à leur plus haut niveau en juillet et en août (resp. +15,5 % et +14,7 % par rapport à la moyenne annuelle 2015) et atteignent leur minimum en novembre (-7,8 %). Le 1^{er} trimestre de l'année constitue également une période de voyage pendant laquelle les prix des voyages aériens internationaux sont relativement bas (-5,5 % par rapport à la moyenne annuelle 2015).



(source : DGAC)

Globalement, la baisse des prix des voyages aériens internationaux s'est encore accentuée en 2015 (-1,7 %, après -1 % en 2014), l'augmentation de 1,4 % mesurée en juillet 2015 n'ayant pas infléchi la tendance baissière. Contrairement à l'année précédente, les prix ont été tirés vers le bas par l'activité moyen-courrier en 2015 (-2,7 %), alors que le réseau long-courrier a bénéficié d'une baisse de prix plus

modérée (-1,0 %). Cette tendance se poursuit en 2016 avec des variations oscillant entre -4,3 % et -0,6 % selon les mois de l'année sur le réseau international. Au cumul sur les onze mois 2016, les prix des voyages internationaux ont encore diminué de 2,1 % par rapport à la même période en 2015, cette baisse étant particulièrement forte vers les pays d'Europe (-7,9 % vers l'Espace Economique Européen et -3,7 % vers les autres pays d'Europe).

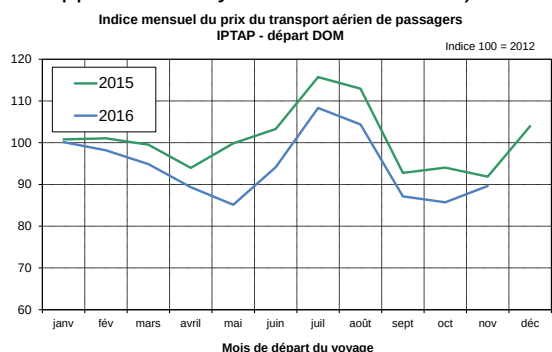


(source : DGAC)

• **L'évolution des prix des voyages aériens au départ des départements d'outre-mer**

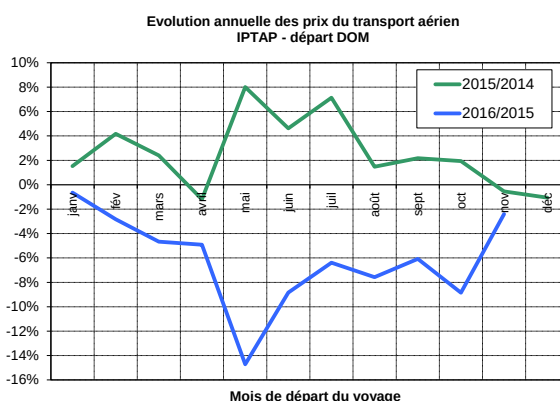
La DGAC relève également les prix des billets d'avion au départ de quatre départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) vers la métropole, vers les autres DOM mais aussi vers des destinations internationales. La méthodologie est exactement la même que pour les indices construits au départ de la métropole.

Les tarifs collectés pour des voyages aller-retour au départ des DOM permettent de mesurer une saisonnalité des prix des billets d'avion pour les résidents de ces départements un peu plus marquée que celle des prix des voyages aériens au départ de la métropole. Pour les quatre départements réunis, la haute saison tarifaire correspond aux mois de juillet et août, avec des prix respectivement supérieurs de 14,8 % et 12 % à la moyenne annuelle 2015, mais également dans une moindre mesure au mois de décembre (+3,1 %). Inversement, la basse saison se situe durant les mois d'avril et entre septembre et novembre (entre -8,9 % et -6,7 % par rapport à la moyenne annuelle 2015).



(source : DGAC)

Après la baisse mesurée en 2014, les prix des billets d'avion au départ des quatre DOM sont globalement repartis à la hausse en 2015 (+2,6 % par rapport à 2014), notamment depuis les Antilles avec l'interruption de la desserte d'XL Airways toute l'année (+4,6 % au départ de Guadeloupe et +5,2 % au départ de Martinique en 2015). Toutefois, dès la fin de l'année 2015, les prix des billets d'avion se sont à nouveau orientés à la baisse, le mois de mai 2016 ayant constitué un record avec une chute des prix des billets d'avion de 14,7 % par rapport à mai 2015, tous DOM de départ et toutes destinations confondus. Au cumul sur les onze mois de l'année 2016, les prix ont donc baissé de 6,2 % au départ des DOM, tirés vers le bas par la zone Antilles-Caraïbes (-9,5 % depuis la Guadeloupe, -8,2 % depuis la Martinique et -11,6 % au départ de Guyane), alors qu'ils stagnent au départ de la Réunion au cumul sur onze mois (+0,1 %).



(source : DGAC)

* * *

L'indice des prix du transport aérien de passagers est disponible à :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/indice-des-prix-du-transport-aerien-passagers>

III. Sécurité

En dépit de la survenue d'accidents particulièrement médiatisés, 2015 a été l'une des années les plus sûres de l'histoire du transport aérien moderne au plan mondial.

L'année 2016 s'inscrit dans la lignée des deux précédentes et se classe parmi les meilleures années en termes de sécurité aérienne. Seuls six accidents avec mort de passagers en transport régulier ont été recensés l'an passé, et ont conduit à 176 victimes.

Remarques préliminaires

(actualisé en janvier 2017)

Un « système de gestion de la sécurité » (SGS) consiste en une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs, au sol et en vol. Sont concernés la navigation aérienne, les aéroports, les compagnies et les organismes de maintenance.

Un SGS, système de management de l'organisation intégrant la notion de risque, vise à mettre la sécurité au cœur des préoccupations de l'organisme. Le « risque zéro » n'existant pas, et la réglementation ne pouvant couvrir tous les cas de figure possibles, faire de la gestion de la sécurité ne se limite pas à assurer sa conformité réglementaire, mais nécessite d'anticiper ou de prévenir les risques qui pourraient survenir. Ainsi le rôle d'un SGS, outil d'aide à la décision basé sur les risques, est de contrôler de manière réactive, proactive et prédictive les risques et de les maintenir à un niveau acceptable.

Un SGS repose sur 4 piliers fondamentaux : la définition d'une politique et d'une organisation (notamment en spécifiant les responsabilités des différents acteurs), la gestion des risques (identification de dangers potentiels par l'analyse d'événements, évaluation et limitation des risques associés), l'assurance du maintien de la sécurité (audits, mise en place d'indicateurs, comités sécurité pilotés au plus haut niveau) et la promotion de la sécurité (retour d'expérience, formation).

Un système efficace de gestion de la sécurité offre donc une approche claire et documentée pour la réalisation sûre des opérations (ainsi que l'identification d'inefficacités opérationnelles), la capacité de contrôler les risques opérationnels potentiels auxquels l'entreprise doit faire face et permet une participation active du personnel et

l'établissement d'une culture positive de sécurité dans l'organisme.

La Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC), Service à compétence nationale, fait respecter les normes internationales et européennes sur le territoire français et contrôle tous les acteurs aériens : compagnies, constructeurs, ateliers de maintenance, aéroports, y compris les prestataires de services de navigation aérienne. Elle s'assure de la mise en place d'un SGS chez les différents opérateurs.

III.1 Normalisation des activités de la DSAC par l'AESA

(actualisé en janvier 2017)

Le règlement (CE) N°216/2008 confère à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) un pouvoir d'inspection des autorités nationales. Dans ce cadre, la DSAC est fréquemment soumise à des inspections de normalisation de l'AESA.

Les inspections de normalisation de l'AESA sont régies par le règlement (UE) N°628/2013. Depuis 2014, l'Agence met en œuvre une stratégie de surveillance continue des autorités, basée sur une évaluation des risques. Périodiquement, l'AESA met à jour son évaluation de risques propre à chaque autorité, ce qui conditionne les fréquences et la durée des inspections.

En 2016, la DSAC a accueilli trois inspections de l'AESA : une inspection approfondie et une inspection ciblée dans le domaine des opérations aériennes, ainsi qu'une inspection ad hoc dans le domaine de la navigabilité.

Chacune de ces inspections est l'occasion pour la DSAC d'améliorer ses méthodes de travail et de s'assurer des progrès induits par les efforts de formation et d'harmonisation des personnels.

La DSAC participe également activement aux inspections réalisées au sein des autres autorités nationales. Ces échanges permettent un partage approfondi des méthodes de surveillance, dans une démarche collective d'amélioration continue.

III.2 Navigabilité des aéronefs

III.2.1 Certification européenne des aéronefs

(actualisé en janvier 2017)

À la suite de l'appel d'offres lancé par l'agence en 2012, la participation de la France aux missions de l'Agence s'est étendue à de nouveaux domaines dans le cadre d'un contrat signé avec l'AESA dont la certification des produits, l'approbation et la surveillance des organisations, l'approbation des aspects opérationnels, les systèmes ATM/ANS.

En 2016 l'agence a poursuivi sa coopération avec l'autorité française regroupant la DGAC, OSAC et la DGA.

Depuis début 2017, l'agence travaille avec les parties prenantes à la rédaction d'un accord de partenariat appelé à succéder au contrat en vigueur jusqu'alors. L'un des objectifs poursuivis est de renforcer la visibilité des partenaires sur les volumes d'activité externalisés par l'agence dans chaque domaine. En contrepartie, la DGAC, son sous-traitant OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile) et son partenaire DGA (Direction Générale pour l'Armement) s'engagent à maintenir les ressources et compétences nécessaires sur la même durée.

Les activités confiées qui impliquent plusieurs directions et pôles de la DGAC, ont représenté pour la France environ 27237 h en 2016 dont 3127 h pour la DGAC.

Outre la contribution financière au budget de la DGAC, la participation de la DSAC à l'activité de l'agence contribue à ce que la DSAC continue à être reconnue comme un interlocuteur majeur en matière de surveillance de la sécurité aérienne en Europe.

L'Agence contrôle les autorités nationales qui travaillent pour son compte : ainsi, en complément des inspections de standardisation, la DGAC-DSAC et OSAC font l'objet d'audits réguliers dits audits « d'accréditation » dont le dernier en date s'est tenu en juillet 2016.

L'Agence gère l'ensemble des grands programmes de certification d'aéronefs et de moteurs, tels Airbus, ATR, Dassault, Eurocopter, Safran. Pour ce faire, l'Agence externalise certaines activités de certification, notamment sur les dossiers d'aviation légère concernant les constructeurs français.

III.2.2 Aéronefs annexe II

(actualisé en janvier 2017)

Au-delà des travaux réalisés pour le compte de l'agence, la DGAC reste responsable de la navigabilité d'appareils dits « Annexe II » en référence à l'annexe II du règlement (CE) N°216/2008 qui définit les critères des aéronefs qui sont de la responsabilité, pour la certification et le suivi de navigabilité, de l'autorité de chaque Etat membre. Ce sont environ 2 650 aéronefs, comprenant les aéronefs anciens, les aéronefs de construction amateur et en kit, les aéronefs historiques, les aéronefs de recherche scientifique et les aéronefs construits à l'origine pour des besoins militaires auxquels s'ajoutent 15 300 ULM et les appareils télépilotés de moins de 150 kg (dont 7 500 drones professionnels).

III.2.3 Navigabilité continue

(actualisé en janvier 2017)

La certification initiale de navigabilité est complétée par un dispositif réglementaire visant à assurer la pérennité du niveau de sécurité constaté initialement : c'est celui de la navigabilité continue.

En 2016, la convention qui avait été signée entre la DSAC et OSAC en octobre 2010, a été renouvelée pour la période 2016-2022.

Pour réaliser les missions qui lui sont confiées au titre de cette convention, OSAC emploie une centaine d'inspecteurs qui effectuent la surveillance des organismes agréés pour la production (Part 21G et Part 21F), la maintenance des aéronefs (Part 145 et Part M/F), la gestion du maintien de navigabilité (Part M/G), la formation des techniciens de maintenance (Part 147). OSAC délivre les agréments correspondants. OSAC effectue également l'étude des dossiers des postulants à une licence de maintenance et délivre les licences Part 66.

L'arrêté d'habilitation associé à la nouvelle convention a été signé le 26 juillet 2016.

La France compte, au 31 décembre 2016, 200 organismes de production agréés Part 21G et 4 selon la Part 21F, 293 organismes agréés Part 145, 261 organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs Part M/G (dont 105 en transport public), 34 organismes de formation des mécaniciens Part 147 et 141 organismes de maintenance Part M/F.

III.2.4 Travail aérien par des drones civils

(actualisé en décembre 2016)

L'utilisation des aéronefs télépilotés pour réaliser des activités particulières, plus communément appelées « travail aérien » constitue un enjeu industriel pour les années à venir et ouvre des perspectives de nouvelles applications pour cette nouvelle famille d'aéronefs.

Afin d'accompagner cet essor, la DGAC avait publié en 2012 une première version de réglementation des activités aéronautiques avec drones. Suite au retour d'expérience sur les trois premières années de sa mise en œuvre, cette réglementation a fait l'objet d'une mise à jour par la publication de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent. Cet arrêté, qui sépare l'aéromodélisme des aéronefs télépilotés utilisés en « travail aérien », prévoit trois types de scénarios d'activités dits « simples » (S1 à S3) et un scénario de mise en œuvre plus complexe (S4) qui doit permettre d'encourager la créativité et le développement futur de l'activité mais demandant des justifications techniques plus conséquentes.

Cet arrêté du 17 décembre 2015 est complété par un autre arrêté, également du 17 décembre 2015, mais lui relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Les domaines d'emploi de ces « nouveaux » aéronefs sont extrêmement variés allant de la cartographie ou prises de photos, à de la recherche scientifique ou de la surveillance de pollution ou de feux de forêt sans oublier l'événementiel.

La DGAC continue de prendre en compte les retours d'expérience de ces opérations pour faire évoluer les textes réglementaires, tout en considérant les contenus des projets de textes européens élaborés par l'AESA et qui à terme devraient réglementer le domaine des drones dans l'Union Européenne.

En juillet 2017, on recensait plus de 4300 exploitants opérant plus de 7500 drones. Ces chiffres sont en augmentation constante.

En 2016, la DGAC a apporté des compléments aux différentes publications destinées aux opérateurs de drones et aux télépilotes.

III.3 Certification et surveillance des compagnies aériennes

III.3.1 Certification des opérateurs aériens

(actualisé en janvier 2017)

Les activités de certification des opérateurs aériens sont réalisées par **69** inspecteurs des opérations aériennes (IOPS) et **27** pilotes inspecteurs (FOI / flight operations inspectors), qui sont répartis entre l'échelon central de la DGAC et les échelons inter-régionaux. Ces personnels assurent le traitement des demandes de délivrance ou de renouvellement des certificats de transporteurs aériens (CTA) français et la mise en œuvre des plans de surveillance.

En date du 31 décembre 2016, **190** compagnies aériennes sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien. Elles se répartissent en **92** compagnies titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA) conforme au règlement européen AIR-OPS (**58** avions et **34** hélicoptères), **5** titulaires d'un CTA OPS 1R (avion, CTA restreint), **2** d'un CTA OPS3 (hélicoptère, non AIROPS), **8** d'un CTA OPS 3R (hélicoptère, CTA restreint) et **83** d'un CTA Ballon.

L'échelon central de la DSAC est chargé de définir et harmoniser les méthodes de surveillance et de fournir des expertises techniques particulières. Sa mission comporte aussi la surveillance de plusieurs exploitants, notamment la compagnie Air France.

Les méthodes de surveillance des compagnies aériennes prévoient la réalisation d'un programme d'audits, inspections et contrôles portant sur toutes les composantes d'exploitation. De façon générale, cette surveillance est basée sur des cycles de 2 ans. Le volume de surveillance dépend de la taille et de l'activité de l'opérateur. Sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016, **297** audits ou inspections, **330** contrôles en vol, **147** contrôles de formation des pilotes au simulateur, et **87** contrôles de cours de formation des pilotes au sol ont été réalisés. En complément, **243** réunions ont été tenues avec les exploitants, notamment en fin d'année pour établir le bilan de la surveillance avec les équipes dirigeantes des compagnies aériennes.

Sur le territoire français, les opérateurs titulaires d'un CTA français sont aussi soumis à un

programme d'inspections au sol, en cours d'exploitation. Ces inspections sont réalisées par des contrôleurs techniques d'exploitation (CTE) de la DSAC. La méthodologie de ces inspections « SANA » (*Safety Assessment of National Aircraft*) est similaire à celle des inspections SAFA et SACA décrites au paragraphe III.3.2. En 2016, **687** inspections de ce type ont été effectuées. Les résultats de ces inspections permettent de mieux cibler les faiblesses de gestion des exploitants et par suite de mieux définir les actions de surveillance à entreprendre.

En août 2016, sont entrées en vigueur les parties NCC (non-commercial with complex motor-powered aircraft) et NCO (non-commercial with other than complex-motor powered aircraft) de l'AIR-OPS, qui étendent son champ d'application aux exploitants non commerciaux, puis en avril 2017, la partie SPO pour les exploitants de travail aérien. Après avoir réalisé (lorsque requise), la phase de certification initiale de ces exploitants, la DSAC va progressivement mettre en œuvre des principes de surveillance similaires à ceux décrits précédemment pour les exploitants de transport aérien commercial, tels que requis par l'AIR-OPS.

III.3.2 Inspections des aéronefs étrangers

(actualisé en janvier 2017)

L'article 16 de la Convention de Chicago autorise les Etats contractants à inspecter les aéronefs étrangers desservant les aéroports de leur territoire. En Europe, cette faculté a été systématisée par la mise en œuvre d'un programme d'inspections techniques au sol des aéronefs, coordonné par l'Agence européenne de sécurité aérienne. Les inspections portent sur l'état général de l'aéronef (extérieur, cockpit, cabine, soutes), les équipements de sécurité, le chargement des soutes mais aussi sur la préparation des vols, la documentation de bord et les licences et certificats des pilotes.

Depuis l'entrée en vigueur du règlement AIR-OPS (n° 965/2012) le 28 octobre 2014, les contrôles techniques au sol sur les appareils d'exploitants communautaires sont réalisés sur la base du référentiel européen tandis que ceux portant sur des aéronefs de pays tiers restent réalisés selon le référentiel de l'OACI. On parle dans le premier cas d'inspection SACA (*safety assessment of community aircraft*, évaluation du niveau de sécurité des aéronefs communautaires) et dans le second d'inspection SAFA (*safety assessment of foreign aircraft* -

évaluation du niveau de sécurité des aéronefs de pays tiers).

En 2016, **1992** inspections SAFA/SACA ont été réalisées. La France est le plus grand contributeur au programme d'inspections techniques au sol, avec 16 % du total des inspections réalisées.

Naturellement, les opérateurs français sont également soumis à des inspections SACA et SAFA lors de leurs escales en Europe et hors d'Europe.

III.3.3 Établissement d'une liste communautaire de compagnies interdites

(actualisé en décembre 2016)

Les pays de l'Union européenne ont décidé, fin 2005, d'établir une liste unique communautaire des transporteurs aériens qui ne satisfont pas aux exigences internationales de sécurité et qui, de ce fait, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans toute l'Union européenne. Cette liste se substitue aux listes nationales de compagnies interdites.

Le règlement européen n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 a précisé les modalités d'établissement de cette liste, sa mise à jour et les mesures transitoires ou exceptionnelles qui peuvent être prises par les Etats membres pour les compagnies dont la poursuite de l'activité conduirait à des risques graves pour la sécurité. Les Etats membres assistent la Commission européenne dans l'élaboration et la mise à jour de cette liste en participant au comité de sécurité aérienne (« *Air Safety Committee* »).

La première liste communautaire a été publiée le 22 mars 2006 et comportait 92 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale en Europe. Depuis cette date, la liste est régulièrement mise à jour. La liste la plus récente a été rendue publique par le règlement européen (UE) n°2017/830 du 15 mai 2017 et comporte 181 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale et 6 compagnies faisant l'objet de restrictions d'exploitation.

En particulier, en date du 15 mai 2017, étaient interdites d'exploitation sur le territoire européen toutes les compagnies certifiées par les 16 autorités suivantes : celles de l'Afghanistan, de l'Angola (à l'exception de TAAG, soumise à des restrictions), de la République du Congo, de la République Démocratique du Congo, de Djibouti, de Guinée Equatoriale, d'Erythrée, du Gabon (à l'exception de deux compagnies,

soumises à des restrictions), de l'Indonésie (à l'exception de sept compagnies), du Kirghizistan, du Libéria, de la Libye, du Népal, de Sao Tomé et Príncipe, de la Sierra Leone et du Soudan. La liste inclut également sept compagnies inscrites à titre individuel : Iran Aseman Airlines (Iran), Iraqi Airways (Irak), Blue Wing Airlines (Suriname), Med-View Airlines (Nigeria), Mustique Airways (Saint-Vincent-et-les-Grenadines), Aviation Company Urga (Ukraine) et Air Zimbabwe (Zimbabwe). Il est à noter que tout transporteur figurant sur la liste d'interdiction peut néanmoins être autorisé à exercer des droits de trafic en Europe s'il affrète un aéronef avec équipage fournis par un transporteur qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation.

III.4 La certification

III.4.1 Certifications et surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne

(actualisé en janvier 2017)

Conformément à la réglementation européenne, la DSAC, agissant en qualité d'autorité nationale de surveillance, a délivré les certificats de prestataires de service de navigation aérienne suivants :

- Météo France : délivré en décembre 2006 et renouvelé en décembre 2016 pour une durée illimitée pour la fourniture de services météorologiques à la navigation aérienne ;
- DSNA : délivré en décembre 2006 et renouvelé en décembre 2016 pour une durée illimitée pour la fourniture des services suivants :
 - Contrôle en route et d'approche,
 - Service d'information de vol et d'alerte,
 - Communication, Navigation et surveillance,
 - Information Aéronautique.
- Prestataires AFIS : Hors collectivités d'outre-mer (cf. ci-après) plus de 60 certificats délivrés pour la fourniture du service d'information de vol et d'alerte d'aérodrome. Deux de ces prestataires AFIS sont également certifiés pour la fourniture de prestations CNS ;
- Prestataires des collectivités d'Outre-mer : Polynésie Française, la Nouvelle Calédonie, Wallis-et-Futuna, ainsi que Saint-Pierre-et-Miquelon, regroupant 9 prestataires rendant des services de contrôle, d'information de vol et/ou de CNS sur une trentaine d'aérodromes.
- Prestataire uniquement CNS: la DSAC a délivré un certificat de prestataire CNS à la société Eolane en date du 27 janvier 2016 pour une durée initiale d'un an. Au 31 décembre 2016, Eolane a repris l'exploitation de 8 ILS de Cat I. Dans le cadre de la certification initiale, un premier audit a été mené en 2016. Un audit de suivi est prévu en 2017.

La DIRCAM (Direction de la Circulation aérienne militaire) exerce les activités de surveillance et de certification des prestataires militaires pour le compte de la DSAC et en appliquant les méthodes définies par la DSAC. Les prestataires militaires certifiés sont : ALAVIA (Etat-major de l'aviation navale), CFA (Commandement des forces aériennes), CSFA (Commandement du soutien des forces

aériennes), COMALAT (Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre), DIA (Division information aéronautique), DGA-EV (Essais en vol) et DIRISI (Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense).

La DSAC a renouvelé en 2014 le certificat du centre de contrôle de Jersey, qui rend du service de contrôle et de CNS en FIR (région d'information de vol) France pour le compte de la DSNA. Cette certification a été permise grâce aux très bonnes relations avec l'autorité du Royaume-Uni qui assure la surveillance de ce prestataire pour le compte de la DSAC.

Une fois certifiés, les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une surveillance continue dont les exigences sont précisées par un règlement européen qui consiste notamment en :

- des audits : tous les 2 ans l'ensemble des domaines fonctionnels de chaque prestataire doivent être audités ;
- la surveillance des changements : les études de sécurité sont vérifiées par l'autorité de surveillance qui doit donner son accord pour la mise en service des changements qu'elle décide de suivre. Environ une centaine de changements opérationnels sont ainsi vérifiés tous les ans ;
- la surveillance de la performance sécurité : en particulier, à travers le suivi des indicateurs de performance sécurité imposés par la Commission Européenne, associés à des indicateurs nationaux ;
- la surveillance du règlement européen d'interopérabilité. Ce règlement vise à favoriser le développement d'un système navigation aérienne cohérent et interopérable. La commission publie dans ce cadre des règlements d'interopérabilités qui concernent les systèmes techniques et/ou les modalités d'exploitation de ces systèmes.

La DSAC assure également la surveillance des organismes porteurs de projet et des compétences des organismes concepteurs et de procédures de vol aux instruments.

S'agissant des méthodes de surveillance, l'année 2016 a été marquée par des réflexions de fond sur la mise en place d'une surveillance basée sur les risques, aussi appelée RBO (*Risk Based Oversight*). Dans le cadre du suivi des changements, l'expérimentation d'un RBO spécifique se poursuit, en anticipation d'une exigence de l'IR ATM-ANS. Enfin, dans le domaine des procédures IFR, la DSAC a

entamé un travail de consolidation des méthodes de surveillance.

Il convient également de noter l'importance des travaux réglementaires, aussi bien au niveau national qu'europpéen, avec en particulier la mise en place à venir de l'IR ATM-ANS, qui fait l'objet de plusieurs consultations par l'EASA. Les services de la DSAC restent mobilisés pour participer au processus d'élaboration des futures réglementations, en formulant de nombreux commentaires.

Enfin, la DSAC est présente à l'international, et en particulier au sein du FABEC au travers de la participation au NSAC (National Supervisory Authorities Committee) et aux groupes de travail associés. Les nombreux échanges autour d'un manuel commun de surveillance, et la mise en place d'échanges d'auditeurs œuvrent à l'harmonisation des méthodes de surveillance. La DSAC participe également aux groupes NCP (*NSA Coordination Platform*), notamment sur la surveillance de la sécurité, l'interopérabilité et les déploiements SESAR. Cette participation permet d'échanger sur les bonnes pratiques et de renforcer la coopération entre autorités de surveillance.

III.4.2 Aptitudes des personnels de la navigation aérienne

(actualisé en janvier 2017)

La DSAC assure depuis le 17 mai 2008 la délivrance et le maintien des licences, des mentions et qualifications des licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

Le format des licences ATCO (carte plastifiée disposant d'un QR code permettant d'accéder aux données non permanentes de la licence) a été modifié en 2016. Les licences répondent aux exigences du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission.

L'entrée en vigueur de ce nouveau référentiel réglementaire a également conduit à remplacer les certificats des organismes de formation et les agréments des plans de formation.

Nombre et répartition des licences ATCO au 1^{er} janvier 2017

	Licences stagiaire	Licences définitives
DSNA	94	3808
Défense	20	672
CICDA/ENAC	-	44

(Source : DGAC)

III.4.3 Certification des exploitants d'aérodrome

(actualisé en janvier 2017)

Depuis 2006, date de mise en place du cadre réglementaire approprié, la DSAC a délivré un certificat de sécurité aéroportuaire à 76 exploitants d'aérodrome. Cette activité de certification est réalisée par phases correspondant à des seuils de trafic.

Années	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aérodromes certifiés ou à certifier	11	9	7	6	3	13	20	7

(Source : DGAC)

Ce processus est arrivé à son terme en 2014 avec la certification de l'ensemble des aérodromes accueillant plus de 10 000 passagers commerciaux par an, hors aérodromes des COMs dont le trafic est compris entre 10 000 et 30 000 passagers commerciaux par an, qui s'achèvera ultérieurement.

Ce dispositif national est désormais remplacé par une certification selon des prescriptions européennes. Ce processus a débuté en mars 2014 avec l'entrée en vigueur du règlement (UE) 139/2014 définissant les règles d'exécution du règlement (CE) 216/2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Ce règlement prévoit notamment une période de transition jusqu'à fin 2017 pour la conversion de l'ensemble des certificats nationaux en certificats européens.

A noter que, conformément aux dispositions européennes, la DSAC a exempté les aérodromes recevant moins de 10 000 passagers par an et moins de 850 mouvements d'aéronefs annuels liés à des opérations de fret. Ainsi, 56 aérodromes sont concernés par le processus européen de certification, les autres aérodromes (essentiellement dans les COMs) restant sous le régime de certification nationale.

Le processus de conversion des certificats est aujourd'hui très largement avancé. Les conversions ont été initialisées et sont en cours d'instruction par la DSAC, et, début mai 2017, 24 certificats étaient d'ores et déjà délivrés. Les principales questions ouvertes avec les

exploitants d'aérodrome ont désormais une réponse, notamment sur les aspects de mise en œuvre des normes d'aménagement et d'exploitation des aérodromes ainsi que sur les périmètres de certification applicables aux opérateurs (champs de compétence).

Ce travail de conversion reste à confirmer par des audits (audits de suivi de conversion), organisés dans l'année qui suit la conversion du certificat afin de s'assurer que les processus mis en place par les exploitants pour se conformer aux exigences européennes fonctionnent dans la réalité conformément à ces exigences.

Toutefois, deux chantiers restent ouverts.

- La surveillance continue dans l'environnement européen doit encore être éprouvée. Ce chantier fera l'objet d'un séminaire prévu en 2017 avec les exploitants d'aérodrome.
- Le suivi des changements par la DSAC et notamment ceux nécessitant une approbation préalable à leur mise en œuvre demande encore de trouver un équilibre entre les contraintes des exploitants (mise en œuvre du changement) et de la DSAC (organisation des ressources pour répondre aux besoins).

Par ailleurs, l'expérience acquise dans la mise en œuvre des exigences européennes permet d'ores et déjà d'identifier un certain nombre de besoins d'évolutions réglementaires (convergence de la réglementation nationale vers la réglementation européenne). Le travail a été engagé en 2016 et sera poursuivi en 2017.

Le rapport d'activité 2015 de la DSAC peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/RapportDSAC_2015_FR_Web_final_0.pdf

III.5 Accidents et incidents d'aviation civile

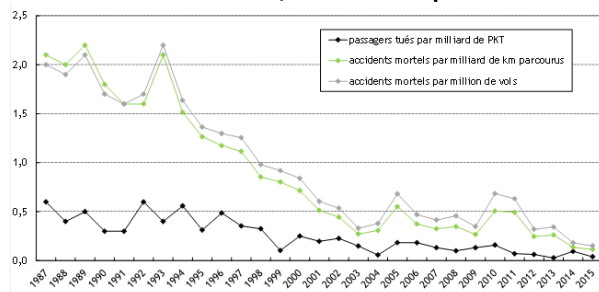
En dépit de la survenue d'accidents particulièrement médiatisés, 2015 a été l'une des années les plus sûres – sinon la plus sûre – de l'histoire du transport aérien moderne. S'ils ont été particulièrement peu nombreux, les quelques accidents mortels survenus l'an dernier en transport aérien régulier ont mis en évidence l'importance des facteurs humains dans les activités aériennes, notamment dans le cas atypique de l'accident du vol Germanwings. L'année 2015 nous a également rappelé, à travers la destruction en vol de l'A321 de Metrojet, que le transport aérien reste une cible privilégiée d'actes terroristes. Le pavillon français n'a eu à déplorer aucun accident mortel en transport public.

III.5.1 Au plan mondial

(actualisé en août 2016)

En service régulier – activité qui représente plus de 90 % du trafic aérien mondial – le nombre d'accidents ayant entraîné la mort de passagers a été égal à cinq en 2015, un chiffre légèrement inférieur à celui de l'année précédente. Le nombre total de passagers tués dans ces circonstances a été divisé par plus de deux, à 243, un chiffre inférieur à la moyenne historique sur 10 ans. Il convient de noter que ces données ne prennent pas en compte l'attentat contre l'A321 de la compagnie russe Metrojet, survenu le 31 octobre ; ils incluent en revanche l'impact au sol du vol Germanwings, le 24 mars 2015.

Évolution du taux d'accidents mortels de passagers sur les services réguliers mondiaux en aéronefs de 2,25 tonnes et plus



(sources : OACI et ASN)

Sur le plan de la sécurité, et sur la base des accidents recensés au premier semestre, 2016 apparaît comme une nouvelle année très prometteuse en matière de sécurité aérienne.

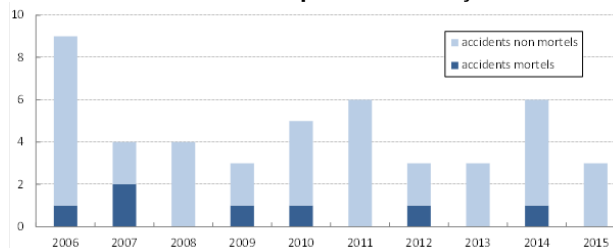
III.5.2 En France

(actualisé en août 2016)

a) Accidents en transport public

Le pavillon français a enregistré trois accidents d'avion en 2015 ; aucun d'eux n'a été mortel.

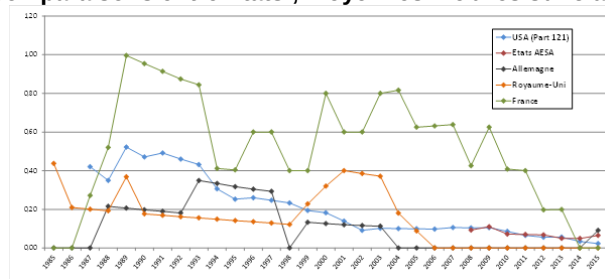
Évolution du nombre d'accidents en transport public - aéronefs d'exploitation française



(Source : BEA)

Le taux d'accident mortel (d'avions de plus de 19 sièges) par million d'heures de vol moyenné sur 5 ans - indicateur du niveau de sécurité en transport public choisi pour le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) – est resté égal à zéro, valeur qu'il avait atteinte en 2014 : cet indicateur place la France au meilleur niveau, notamment comparé à la moyenne des Etats de l'AESA ou aux résultats d'autres Etats européens dotés d'un secteur aérien de maturité comparable.

Nombre d'accidents mortels d'avions ≥ 20 sièges passagers* (ou leurs équivalents « tout-cargo ») par million d'heures de vol en transport public ; comparaisons entre États ; moyennes mobiles sur 5 ans**



(Sources : BEA, CAA UK, BFU, AESA (NoA) et NTSB)

* A l'exception des États-Unis, pour lesquels sont pris en compte les avions de 10 sièges passagers ou plus.

** La valeur pour l'année n est la moyenne calculée sur la période (n-4) à n.

b) Accidents en aviation générale

Avec 42 accidents mortels d'aéronefs immatriculés en France, qui ont provoqué la mort de 60 personnes, les résultats de 2015 marquent une régression en termes de sécurité dans le contexte de l'évolution favorable qui avait été enregistrée ces dernières années. L'ULM a particulièrement contribué à cette forte augmentation des accidents mortels et l'analyse typologique des accidents survenus met en lumière des lacunes portant sur le comportement des pilotes et les fondamentaux du pilotage. A ces chiffres, il faut ajouter les

quelque 195 accidents non mortels survenus dans l'année et dont le BEA a eu connaissance.

Par ailleurs, 35 accidents ayant concerné des aéronefs immatriculés à l'étranger se sont produits en France courant 2015, un chiffre en hausse sensible par rapport à 2014 ; six de ces accidents ont été mortels et ont provoqué la mort de 7 personnes au total, des chiffres en baisse par rapport à ceux de 2014, année dont le bilan des victimes avait été alourdi par un accident particulièrement meurtrier qui avait impliqué un hélicoptère, et dont les cinq occupants avaient perdu la vie.

Pour plus de détails sur les accidents et incidents d'aviation civile recensés en 2015, consulter le rapport « La sécurité de l'aviation civile en France – Année 2015 » publié par la DGAC en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/rapport_securite_aerienne_2015.pdf

IV. Sûreté



IV.1 La mise en œuvre des mesures de sûreté

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

Au titre de la sûreté aérienne proprement dite, les mesures visent donc à sécuriser les aéronefs, ce qui peut y être embarqué ainsi que certaines zones des aéroports dites « zones de sûreté à accès réglementé », non librement accessibles au public. Elles portent sur l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, sur l'inspection-filtrage des bagages mis en soute, sur le contrôle du fret, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ainsi que sur le contrôle des personnels accédant aux zones de sûreté à accès réglementé, mais aussi sur la surveillance générale des aéroports (prévention des actes criminels ou terroristes susceptibles de porter atteinte aux structures essentielles au fonctionnement de l'aéroport et aux personnes).

Les mesures de sûreté font l'objet de dispositions législatives et réglementaires (code des transports, code de l'aviation civile, arrêtés interministériels et ministériels, arrêtés préfectoraux), et sont contrôlées (audits, inspections, tests, agrément de certains opérateurs, contrôle de la formation des personnels, contrôle des programmes de sûreté et d'assurance qualité des opérateurs, sanctions administratives) par les services compétents de l'État, à savoir : DGAC (DSAC), police aux frontières (PAF), gendarmerie des transports aériens (GTA), douanes (pour le fret sur les plates-formes parisiennes). Elles font également l'objet d'une réglementation européenne conséquente ainsi que d'une annexe spécifique à la convention de Chicago adoptée dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) : l'Annexe 17. Ces mesures de sûreté concernent donc un grand nombre d'acteurs tels que les compagnies aériennes, les aéroports, les sociétés préparant, acheminant et sécurisant le fret, les sociétés qui

livrent des fournitures aux aéroports ou approvisionnent les avions.

Depuis 2014, les passagers ont la possibilité d'introduire en zone de sûreté à accès réglementé, et donc à bord des aéronefs, sous réserve d'inspection filtrage au moyen d'un équipement spécialisé dans la détection d'explosifs liquides, les liquides, aérosols et gels (LAG) contenus dans un sac à témoin d'intégrité achetés en duty free quels que soient le lieu ou la date d'achat, les LAG dits « essentiels à la personne » en quantité nécessaire à la durée du voyage (répondant à un besoin médical ou à un besoin diététique spécial, dont les aliments pour bébé) et les LAG contenus dans un sac individuel d'un litre dont le volume unitaire ne dépasse pas 100ml.

IV.1.1 Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine

(actualisé en décembre 2016)

Tous les aérodromes accueillant des passagers commerciaux mettent en œuvre une inspection filtrage des passagers et sont, à cette fin, équipés d'appareils de contrôle.

Sur les petits aéroports accueillant un petit nombre de passagers commerciaux, ces mesures peuvent être adaptées pour prendre en compte les spécificités de l'activité du terrain.

Les mesures de contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine comprennent notamment :

- l'analyse de l'ensemble des bagages de cabine par appareil à rayons X ou fouille manuelle (complétée par des analyses aléatoires),
- l'inspection des passagers par portiques de détection de masses métalliques, par scanner de sûreté ou palpation de sûreté,
- la stricte séparation des flux de passagers à l'arrivée et de ceux au départ lorsqu'ils n'ont pas été soumis à des mesures de sûreté de niveau équivalent.

Depuis le 1^{er} septembre 2015, la réglementation européenne a évolué afin de mieux détecter les explosifs susceptibles de se trouver sur un passager ou dans ses bagages de cabine, par une utilisation renforcée d'équipements de détection de traces d'explosif (ETD). Le principe général de ces nouvelles dispositions est d'introduire, en complément ou en substitut de la palpation et de la fouille manuelle aléatoires selon les cas, l'utilisation aléatoire et continue

de l'ETD pour inspecter-filtrer le passager d'une part et les bagages cabine d'autre part.

Afin d'améliorer la qualité du contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a lancé un appel à projets en juin 2014 à travers le programme d'innovation national VISION Sûreté. Ce programme a pour ambition d'améliorer voire rénover les procédures actuellement en place via une approche globale assurant la cohérence et l'efficacité du système de sûreté en place. Cette démarche doit permettre la prise en compte, d'une part, des contraintes économiques des parties prenantes et, d'autre part, des impératifs opérationnels de l'inspection filtrage des passagers.

A terme, l'objectif de ce plan triennal est de disposer de conclusions objectives et partagées afin d'émettre des recommandations nationales fin 2017. Ces solutions techniques et organisationnelles devront améliorer le niveau de sûreté et la qualité de service offerts au passager tout en maîtrisant les coûts liés à cet impératif.

IV.1.2 Contrôle des bagages de soute

(actualisé en décembre 2016)

Les aéroports accueillant des passagers commerciaux sont équipés de dispositifs de détection d'explosifs dans les bagages de soute permettant d'inspecter-filtrer la totalité des bagages embarqués à bord.

Les autres mesures applicables aux bagages de soute comprennent également :

- la procédure de vérification de concordance entre les bagages embarqués dans les soutes et les passagers effectivement montés à bord,
- la protection des bagages de soute jusqu'à l'embarquement.

IV.1.3 Contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementés des personnels

(actualisé en décembre 2016)

Pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, les passagers doivent détenir une carte d'embarquement valable et se soumettre à une inspection filtrage.

Comme les passagers, les personnels sont soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage pour accéder aux zones sensibles des

aéroports mais avec des moyens adaptés. Par exemple, les principaux aéroports ont été équipés en systèmes automatiques de contrôle des accès.

Ces systèmes reposent sur un système de badges délivrés par le Préfet après enquête d'antécédents réalisée par la police ou la gendarmerie nationale. La gestion des badges est effectuée par une base de données centrale et des serveurs locaux permettant des contrôles en temps réel. Ces contrôles peuvent être complétés par une vérification d'identité basée sur un contrôle biométrique.

Le contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé repose également sur :

- une formation des détenteurs de badges à leurs responsabilités en matière de sûreté (vigilance...),
- l'inspection filtrage de tous les personnels, adaptée par rapport à celle effectuée pour les passagers, en complément des dispositifs automatiques de contrôle d'accès,
- le contrôle et la fouille des véhicules entrant dans ces zones.

IV.1.4 Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes

(actualisé en décembre 2016)

Les compagnies aériennes mettent en œuvre les mesures qui les concernent, en rapport particulièrement avec leurs équipages et la sécurisation de leurs aéronefs.

Il s'agit notamment, suivant le stationnement ou la provenance de l'aéronef, de :

- la fouille de sûreté de l'aéronef avant chaque embarquement de passagers ou de fret,
- la vérification du titre d'accès de tous les personnels présents autour de l'aéronef pendant son exploitation et la justification de leur présence,
- la protection de l'avion pendant ses périodes de stationnement prolongé.

Durant la durée de l'état d'urgence, lors de l'embarquement des passagers, les compagnies assurent la vérification de concordance documentaire entre l'identité mentionnée sur la carte d'embarquement et un document attestant l'identité du passager.

Les compagnies aériennes appliquent également des mesures complémentaires ponctuelles ou spécifiques à certaines destinations. Il peut s'agir par exemple :

- de questionnement des passagers et d'inspection renforcée de certains passagers et de leurs bagages en fonction du résultat du questionnement réalisé,
- d'inspection filtrage aléatoire des passagers et des bagages de cabine à la porte ou dans les passerelles d'embarquement.

IV.1.5 Sécurisation du fret

(actualisé en décembre 2016)

Le contrôle physique des expéditions est généralisé à l'ensemble des marchandises et des colis postaux embarqués sur des avions transportant des passagers. Ces contrôles sont réalisés par les compagnies aériennes et les agents de fret habilités pour effectuer ces vérifications.

Des contrôles adaptés sont réalisés pour les expéditions embarquant à bord d'aéronefs dits « tout cargo » ne transportant pas de passagers.

Des mesures de sûreté appliquées sur l'ensemble de la chaîne logistique par des expéditeurs agréés permettent également de sécuriser les expéditions en amont de l'aéroport, et de maintenir leur intégrité jusqu'à leur embarquement.

Les entreprises qui mettent en œuvre les mesures de sûreté du fret sont agréées par l'Etat après vérification que les mesures en place respectent les règles en vigueur, et sont régulièrement contrôlées par les services de la DGAC (DSAC), de la gendarmerie des transports aériens et des douanes. 494 agents habilités et 172 chargeurs connus sont ainsi agréés en application de cette réglementation.

Les personnes qui mettent en œuvre ces mesures, ainsi que celles qui ont accès à ces expéditions sont soumises à une habilitation du même type que celle qui est demandée aux personnes ayant à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports et sont formées à la sûreté.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} juillet 2014, les transporteurs aériens de fret des pays n'appartenant pas à l'Union Européenne ou non reconnu par celle-ci doivent obtenir un agrément spécifique (dit « ACC3 » - Air Cargo Third Country Carriers) visant à garantir la mise en œuvre de mesures de sécurisation du fret en provenance de ces pays tiers et à destination de l'UE équivalentes à celle en vigueur au sein de l'UE (sécurisation de la chaîne de sûreté du fret ou inspection-filtrage). La délivrance de l'agrément par une autorité d'un pays de l'UE est conditionnée par une instruction

documentaire et une validation sur site par un validateur européen UE de sûreté aérienne, qui peut être une personne physique ou morale - y compris locale - émanant d'un État membre ou reconnue par un État membre ou la Commission européenne. La DGAC a certifié, suite à une formation spécifique, 13 validateurs ACC3.

IV.1.6 Approvisionnements de bord et fournitures d'aéroports

(actualisé en décembre 2016)

Le principe de contrôle de l'ensemble des articles qui pénètrent en zone de sûreté à accès réglementé est également applicable à toutes les fournitures d'aéroports (marchandises dans les duty free ou sur la piste par exemple) et les approvisionnements de bord (journaux, plateaux repas, matériels pour les toilettes des avions par exemple). Depuis le 1^{er} mars 2015, une nouvelle réglementation européenne a été mise en place afin de désigner des fournisseurs connus qui livrent ces marchandises et se voient confier des tâches de sécurisation de celle-ci pour faciliter ensuite leur accès en zone de sûreté à accès réglementé. Ces désignations, prononcées en majorité par les exploitants d'aéroports, sont basées sur l'étude documentaire et la visite sur site d'un validateur national de fournisseurs connus. Ainsi la DGAC a formé et certifié avant cette date 20 validateurs nationaux.

IV.2 Audits de sûreté dans les entreprises et les aéroports

IV.2.1 Audits de sûreté

(actualisé en décembre 2016)

Depuis 2006, l'Etat déploie un programme d'audits de sûreté sur les aéroports français selon une méthodologie normalisée. Ce programme interministériel est coordonné par la DGAC qui forme et certifie des auditeurs. Les audits sont conduits selon un référentiel européen qui évolue régulièrement au gré de la réglementation.

En 2015, 10 audits nationaux ont été effectués ainsi que 3 inspections de la Commission européenne.

En 2016, 9 audits nationaux sont prévus.

Ces audits viennent en complément des inspections réalisées par la DGAC et ses partenaires des services compétents de l'Etat de façon régulière et planifiée chez l'ensemble des acteurs de la sûreté.

IV.2.2 Dépenses de sûreté et sécurité dans les aéroports

(actualisé en août 2016)

Les dépenses de sûreté à la charge des exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport et sa majoration. Cette taxe est perçue auprès des entreprises de transport aérien public dont le trafic aérien embarqué ou débarqué s'élève au cours de la dernière année civile connue à plus de 5 000 unités de trafic (1 UDT est égale à 1 passager embarqué ou débarqué ou 100 kilogrammes de fret). Elle finance également les coûts de sécurité : services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), prévention du péril animalier et contrôles environnementaux.

La taxe d'aéroport comporte deux parts :

- une part correspondant au tarif fixé sur chaque aéroport dans la limite d'un tarif plafond, reversée à l'exploitant d'aéroport sur lequel elle est perçue et visant à couvrir ou à contribuer au financement de ses dépenses au titre des missions considérées ;
- une majoration du tarif précédent, dont le produit perçu sur l'ensemble des aéroports des classes 1, 2 et 3 est cumulé sur un compte de trésorerie, puis réparti entre les seuls aéroports de classe 3 ou non éligibles (moyens et petits aéroports) nécessitant un complément de financement.

Les tarifs annuels sont fixés depuis 2012, à partir du 1er avril de l'année. Par ailleurs, un abattement, dont le taux est fixé forfaitairement par l'arrêté dans la limite de 40 %, est applicable aux passagers en correspondance (le taux a été fixé à 40 % depuis le 1^{er} avril 2013).

Les tarifs planchers et plafonds applicables sur chaque aéroport en 2016 ont été fixés par arrêté du 10 mars 2016. A signaler pour la classe 3, un relèvement du plafond à 14€ au vu de la Loi de Finances 2016.

Tarifs de la taxe d'aéroport

Classe	1	2	3
nombre d'UDT de l'aéroport ou du système aéroportuaire	plus de 20 millions	plus de 5 à 20 millions	de 5001 à 5 millions
Tarif par passager	de 4,30 à 11,50 €	de 3,50 à 9,50 €	de 2,60 à 14,00 €

(Source : DGAC)

Pour le fret, le tarif est fixé de façon uniforme à 1 € par tonne de fret pour les aéroports des trois classes.

Le tarif de la majoration est également fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget dans la limite du plafond prévu par la loi. L'arrêté du 10 mars 2016, qui a défini les tarifs de l'année 2016 des aéroports éligibles, a également fixé le plafond de la majoration à 1,25 €, hormis pour les vols intérieurs en Polynésie française et en Nouvelle Calédonie.

Pour 2015, le coût total des missions de sûreté et de sécurité assurées par les exploitants d'aéroports est estimé à 941 M€ (inclus les frais généraux et les redevances liées aux certifications et audits de suivi de sûreté et de sécurité). Le produit de la taxe d'aéroport, y compris la majoration, s'élève à 960 M€, dont 853 M€ pour la taxe d'aéroport et 107 M€ pour la majoration.

Pour l'année 2016, les coûts de sûreté et de sécurité couverts par la taxe d'aéroport sont en progression. Ils devraient s'élever à environ 978 M€, frais généraux inclus (soit + 2 %) dont 762 M€ pour les coûts de sûreté et 198 M€ pour les coûts de sécurité. En termes de produit, les prévisions de trafic, établies sur la base des déclarations des exploitants d'aéroports produites à l'automne 2015, conduisent pour 2016 à un produit prévisionnel de taxe d'aéroport de 869 M€ et à un produit de majoration de 109 M€, soit 978 M€ de recettes totales.

V. Qualité de service

V.1 Démarche de certification au sein de l'aviation civile

V.1.1 Direction de la sécurité de l'aviation civile

(actualisé en février 2017)

La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a obtenu la certification ISO 9001 V2008 couvrant l'ensemble de ses entités et activités le 5 juin 2012. Ce certificat a été renouvelé pour 3 ans le 4 mai 2015.

Le système de management mis en place vise à :

- prendre en compte les enjeux de la sécurité et de la sûreté par le biais du respect des exigences réglementaires ;
- optimiser la surveillance exercée en prenant en compte les risques et en faisant en sorte que les usagers adhèrent à des démarches de progrès ;
- atteindre une meilleure satisfaction des usagers (simplification tangible des démarches administratives, réactivité aux demandes, garanties d'égalité de traitement, justesse des décisions) et des clients ;
- améliorer en permanence les performances de nos processus en les adaptant efficacement aux évolutions nationales et internationales.

Ce système de management fait l'objet d'évaluations régulières conduisant à des actions d'amélioration continue (évaluations internes et audits externes conduits dans le cadre du maintien de validité du certificat ISO, mais également dans le cadre d'évaluations fréquentes par les instances européennes).

V.1.2 Direction des services de la navigation aérienne

(actualisé en février 2017)

Pour améliorer sa performance globale en conformité avec les exigences européennes, la DSNA s'est engagée dans la mise en œuvre d'un système de management intégré (SMI) afin de mieux maîtriser les domaines de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et de la qualité.

Cette démarche permet d'améliorer aussi bien son fonctionnement interne que les relations avec ses interlocuteurs externes, principalement avec les usagers de l'espace aérien.

Le SMI contribue en particulier à maintenir :

- La certification de prestataire de services de navigation aérienne, délivrée par la DSAC,

l'Autorité nationale de surveillance, jusqu'au 14 décembre 2016 ;

- La certification ISO 9001 « Systèmes de management qualité », renouvelée par Bureau Veritas en septembre 2015 jusqu'en septembre 2018.

Cette certification porte sur la fourniture des services de gestion du trafic aérien (ATM), de communication / navigation / surveillance (CNS) et d'information aéronautique (AIS).

Cette certification permet à la direction de répondre aux exigences en matière de qualité définies dans le cadre du Ciel unique européen.

Des indicateurs permettent d'évaluer la qualité du service rendu par la navigation aérienne en matière de ponctualité des vols : le retard moyen dû aux régulations du trafic aérien, le retard ATFCM et la répartition des causes de retards par groupe d'acteurs pour les vols commerciaux.

V.2 La démarche qualité de service en aéroports

(actualisé en février 2017)

Depuis plus de 12 ans, les gestionnaires d'aéroports français ont cherché à développer des dispositions volontaristes propices à l'amélioration de la qualité de service délivrée sur leur plate-forme.

L'union des aéroports français (UAF) a mis en place un baromètre de la qualité de service en aéroport avec pour objectifs de :

- mesurer la satisfaction des passagers au départ ;
- définir les forces et les axes d'amélioration ;
- suivre l'évolution de la qualité de service d'une année sur l'autre.

Les indicateurs de la qualité de service sont les suivants :

- la satisfaction globale du passager ;
- la satisfaction suivant les étapes du parcours passager (de l'information avant le voyage à l'embarquement) ;
- la satisfaction sous 8 thématiques principales : l'accueil et la courtoisie, l'accès et le stationnement, la signalétique, l'état et la propreté de l'aérogare, l'attente, l'ambiance et le confort, l'information, les commerces et services.

Dans ce cadre, l'UAF organise les Assises Nationales de la Qualité en Aéroport, lieu d'échanges bisannuel entre professionnels sur les travaux effectués en matière de qualité de service dans les aéroports.

Les 8^{èmes} Assises Nationales de la Qualité en Aéroport se sont tenues à la Cité internationale de Lyon le 22 octobre 2015.

L'accueil a été le fil conducteur de cette journée, vu sous l'angle des nouvelles technologies et de l'Euro 2016.

Le programme et les présentations de ces Assises peuvent être consultés via le lien suivant :



<http://www.aeroport.fr/page/page/les-assises-nationales-de-la-qualit-en-a-roport>

V.3 Enquête Nationale auprès des Passagers Aériens 2014-2015

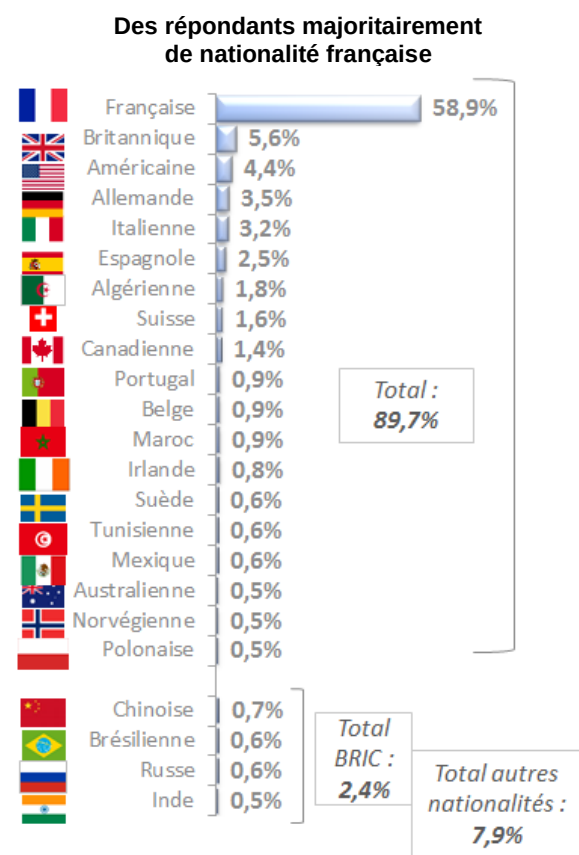
(actualisé en février 2017)

(source : DGAC pour l'ensemble du paragraphe)

L'enquête 2014-2015 a été réalisée auprès de plus de 42 450 passagers aériens dans les 13 aéroports parmi les principaux de la métropole²⁷, en trois vagues distinctes (été, automne, printemps).

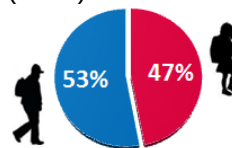
Les résultats de cette enquête apportent quelques éclairages sur les passagers, leurs destinations et leurs façons de voyager. Voici quelques-uns des principaux enseignements.

- 59 % des passagers aériens empruntant un vol au départ des aéroports enquêtés sont de nationalité française et 59 % également résident en France.

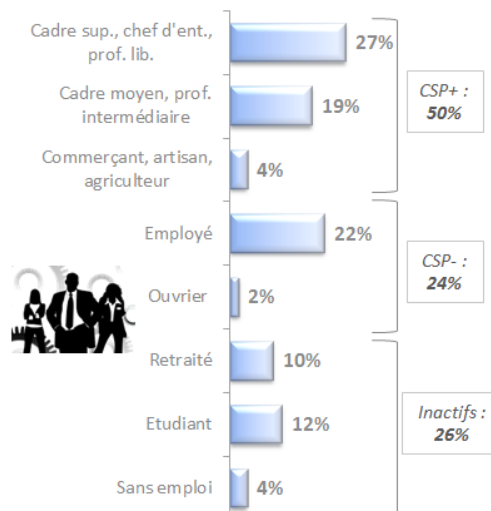


²⁷ Aux 10 aéroports traditionnellement enquêtés (Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique) se sont ajoutés trois autres aéroports : Toulon-Hyères, Carcassonne-Salvaza et Sant-Denis de la Réunion-Roland-Garros.

- Ces passagers sont en majorité des hommes (53 %) et 80 % sont âgés de moins de 55 ans.



- Le profil professionnel des passagers aériens est le suivant : 50 % de CSP+ (cadre sup., cadre moyen, commerçant, artisan), 24 % de CSP- (employé, ouvrier), 26 % d'inactifs (étudiant, retraité, sans emploi).



- 71 % des passagers se déplacent pour motif personnel (49 % pour « vacances/loisirs », 22 % pour « visites à de la famille ou à des amis ») et 28 % pour motif « professionnel » (1 % « autre »).

- 23 % des passagers utilisent un transport en commun pour se rendre à l'aéroport mais le mode d'accès reste majoritairement la voiture (pour 62 % des passagers) soit personnelle (43 %), soit taxi (16 %), soit VTC (3 %).

- 66 % des passagers ont réservé leur billet via internet. La réservation du billet s'effectue en moyenne 53 jours avant le déplacement.

- 1 voyageur sur 10 seulement se souvient avoir reçu de l'information sur la quantité de CO₂ émise par son vol, soit sur le billet, soit sur la confirmation du vol.

- La dépense moyenne déclarée lors de leur séjour par les passagers aériens empruntant un vol retour est de 86,7 euros par jour, ce chiffre étant variable selon les aéroports et les saisons.

- Enfin, concernant les mesures de sûreté appliquées aux postes d'inspection filtrage : 93 % des passagers estiment qu'elles sont bien appliquées par le personnel de l'aéroport, 91 %

qu'elles sont adaptées aux circonstances, 91 % les jugent utiles et 87 % rassurantes.

- Les résultats des différentes enquêtes nationales des passagers aériens peuvent être consultés via le lien suivant :



<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/enquete-nationale-des-passagers-aeriens-enpa>

V.4 Autorité de la qualité de service dans les transports

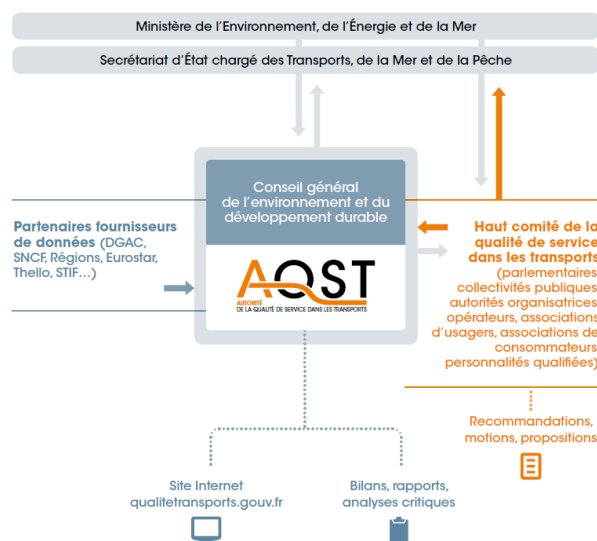
(actualisé en février 2017)

L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) et le Haut Comité de la qualité de service dans les Transports (HCQST) ont été créés par décrets n^{os} 2012-211 du 14 février 2012 et 2012-216 du 15 février 2012.

Entité administrative placée au sein du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), l'AQST est compétente en matière de qualité de service dans les transports terrestres, aériens et maritimes, publics et réguliers, de voyageurs, notamment en ce qui concerne la ponctualité (retards) et la régularité (annulations).

Elle est conduite par un directeur nommé par le ministre en charge des Transports, après avis du ministre en charge de la Consommation, et s'appuie sur le HCQST dont elle assure le secrétariat. Pascal Mignerey a occupé ce poste jusqu'à fin 2015 et c'est dorénavant Alain Sauvant qui est à la tête de l'AQST.

Grâce aux données fournies par ses partenaires, l'AQST produit des bilans et des analyses, qu'elle présente au HCQST, présidé par un parlementaire, afin de susciter des débats entre les parties prenantes. De ce processus de concertation émergent des propositions pour améliorer la qualité de service dans les transports.



(source : AQST)

Le site www.qualitetransports.gouv.fr rassemble notamment les principales informations susceptibles d'intéresser les voyageurs aériens en donnant notamment une information

mensuelle sur les vols retardés ou annulés dans les principaux aéroports de métropole.

Le HCQST s'est réuni à quatre reprises en 2015 et a notamment adopté, en juin, une motion sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, reconnaissant ainsi l'accessibilité comme un critère à part entière de la qualité de service dans les transports.

Durant cet exercice, l'AQST s'est en particulier attelée à développer de la médiation dans les transports et renforcer la sûreté des voyageurs. Son champs d'observation s'est par ailleurs élargi aux transports collectifs urbains, tant en Ile-de-France qu'en province, ainsi qu'aux transports par autocar librement organisés.

En 2015, la régularité générale du secteur aérien s'est améliorée sensiblement avec des taux les plus faibles depuis 2012. En revanche, la ponctualité s'est légèrement dégradée pour les différentes catégories de vols, excepté les vols intérieurs.

Les liaisons aériennes prises en compte par l'AQST sont celles sur lesquelles sont transportés plus de 200 000 passagers par an pour les vols internationaux et plus de 100 000 passagers par an pour les vols intérieurs et ultramarins, à partir ou à destination des aéroports métropolitains fréquentés par plus de 2 millions de passagers par an.

Afin de constituer des catégories significatives en termes de régularité (annulations) et de ponctualité (retards), les liaisons aériennes ainsi prises en compte sont réparties dans les 3 groupes suivants :

- le groupe « long-courriers » constitué des liaisons internationales et ultramarines long-courriers (de plus de 4h30 de vol),
- le groupe « moyen-courriers » constitué des liaisons internationales moyen-courriers,
- le groupe « intérieurs » constitué des liaisons intérieures (à la France métropolitaine).

En 2015, 10 liaisons outre-mer entrent dans le premier groupe, 226 liaisons internationales se répartissent entre le premier et le deuxième groupe et 94 liaisons intérieures composent le troisième groupe.

Dans son rapport 2015, l'AQST constate que la régularité générale du secteur aérien (au sens du taux d'annulation des vols programmés) s'est améliorée par rapport à l'année 2014 (fortement marquée par la grève des pilotes Air France en septembre), et cela malgré la grève des contrôleurs aériens en avril 2015 et celle des

personnels navigants de Lufthansa impactant les vols moyen-courriers en novembre 2015.

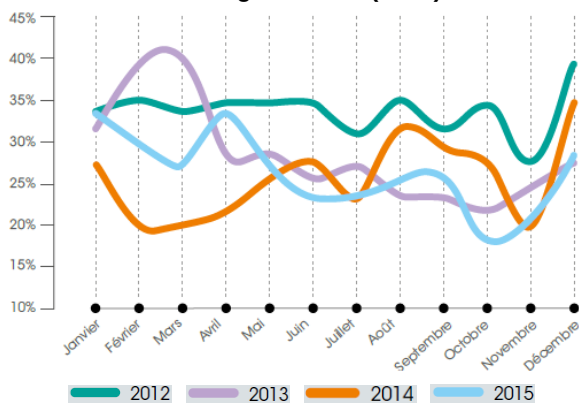
Le rapport souligne par ailleurs qu'en 2015, la ponctualité des vols intérieurs s'améliore par rapport à 2014 tandis que celle des vols des moyen-courriers se dégrade et que la bonne progression des vols long-courriers observée ces trois dernières années se stabilise.

Dans le détail, les vols intérieurs ont enregistré en 2015 un taux de retard à l'arrivée d'environ 11 % (après 13,1 % en 2014) avec une durée moyenne des retards à l'arrivée de 40 minutes (identique à 2014).

Les vols moyen-courriers ont connu plus de retards à l'arrivée en 2015, avec un taux de retard de près de 20 % en 2015 après 18,3 % en 2014 et 17,6 % en 2013 la durée moyenne des retards s'est élevée à un peu plus de 41 minutes après 40 minutes en 2014 et 42 minutes en 2013.

Enfin, le taux de retard des vols long-courriers demeure identique à celui constaté en 2014 (25 %) et la durée moyenne des retards s'établit à presque 52 minutes après 50 minutes en 2014.

Évolution 2012-2015 des retards à l'arrivée des vols long-courriers (en %)



(source : AQST)

Le rapport annuel 2015 de l'AQST peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/AQST-2015_web-2.pdf

VI. Environnement

VI. Environnement

(actualisé en novembre 2016)

Les nuisances environnementales générées par le trafic aérien représentent une préoccupation de premier plan de l'aviation civile. Trois sujets majeurs placent le transport aérien au cœur des problématiques de développement durable : les nuisances sonores autour des aérodromes, l'impact du transport aérien sur le changement climatique et sa contribution à la pollution atmosphérique. Les progrès environnementaux de l'aviation sont largement structurés par les travaux et discussions conduites au niveau mondial au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) où des méthodologies et décisions contraignantes sont élaborées. L'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago en décembre 1944 est exclusivement consacrée à ce sujet.

a) Le cadre OACI

Principe dit de « l'approche équilibrée »

L'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté en 2005 le principe dit de « l'approche équilibrée » pour résoudre les problèmes de nuisances sonores autour des aéroports. Il s'agit d'un principe d'action reposant sur quatre piliers :

1. Réduction du bruit à la source par l'utilisation d'aéronefs plus silencieux – donc en particulier par l'adoption de normes OACI plus contraignantes pour les futurs avions ;
2. Planification et gestion de l'utilisation des sols autour des aérodromes de manière à limiter la gêne sonore pour les populations – tels les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS) en France ;
3. Utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit – telles les opérations en descente continue (en anglais CDO) ;
4. Restrictions d'exploitation, c'est-à-dire d'interdiction d'accès à l'aéroport de certains avions.

L'approche équilibrée consiste à ne mettre en œuvre des restrictions d'exploitation que si l'impact des trois premiers leviers se révèle insuffisant. Elle permet de résoudre les problèmes de nuisances au moindre coût économique. Initialement adoptée dans le cadre de la lutte contre le bruit aéroportuaire, cette approche guide également les politiques contre la pollution atmosphérique causée par l'aviation.

Compensation des émissions de gaz à effet de serre

Un mandat a été donné, début 2014, par le Conseil de l'OACI à un groupe consultatif pour l'environnement (EAG) de veiller à l'avancement de la définition d'un mécanisme mondial basé sur le marché et au Comité chargé de l'environnement (CAEP) d'en étudier sans délai les aspects techniques.

L'objectif de ce mécanisme est d'instaurer un système de compensation des émissions de gaz à effet de serre obligatoire, sans génération de revenu.

Le 6 octobre 2016, lors de sa session triennale, l'assemblée de l'OACI a adopté une résolution en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale appelé CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation / plan de compensation et de réduction carbone de l'aviation internationale).

Le principe : toutes les émissions de CO₂ dépassant le niveau des émissions atteint en 2020 seront compensées par l'acquisition de "crédits de réduction des émissions de CO₂" acquis sur un marché alimenté par des secteurs d'activité qui réduisent leurs émissions.

Le mécanisme prévoit néanmoins plusieurs phases de mise en œuvre, afin de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des différents États dans le monde : une première phase entre 2021 et 2026 sur la base de volontariat, puis une seconde phase à partir de 2027 où 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 et/ou de leur faible poids dans le trafic mondial.

b) Le cadre européen

L'Union européenne fournit le cadre général des politiques d'atténuation des nuisances aéroportuaires mises en œuvre sur le continent. Entre autres textes réglementaires, méritent d'être mentionnés :

i) dans le domaine de la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes :

- La directive 2002-30 définissant la mise en œuvre de l'approche équilibrée dans l'Union, directive remplacée depuis le 13 juin 2016 par le règlement 598/2014 du 16 avril 2014 ;
- Le règlement 598/2014 relatif à l'instauration de restrictions d'exploitation sur les aéroports, qui illustre les principes de gouvernance dans l'Union en la matière : (i) définition au niveau communautaire des règles à suivre avant d'envisager une éventuelle restriction d'exploitation,

(ii) analyse dite d'approche équilibrée basée exclusivement sur le contexte des nuisances locales autour de l'aéroport considéré suivie éventuellement (iii) d'une décision de restriction qui relève de la compétence de chaque Etat membre.

- La directive 2002-49 relative au bruit dans l'environnement qui, entre autres dispositions, impose l'établissement des cartes stratégiques de bruit (CSB) et des plans de prévention du bruit en environnement (PPBE) ;
- La directive 2008-50 relative à la qualité de l'air qui définit entre autres les plans de protection de l'atmosphère (PPA).

ii) dans le domaine de la lutte contre le changement climatique :

- La directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 qui modifie la directive 2003/87/CE et a permis d'intégrer l'aviation dans le système européen d'échange de quotas d'émission de CO2 depuis le 1er janvier 2012.

Le dispositif européen sera amené à être revu pour prendre en compte le mécanisme CORSIA mis en place par l'OACI mais sera néanmoins maintenu jusqu'en 2020.

c) Moyens déployés

L'Etat poursuit son soutien (en particulier dans le cadre du programme des investissements d'avenir – PIA) aux efforts des industriels français de l'aéronautique pour l'innovation, entre autres en matière d'atténuation des nuisances aéroportuaires.

L'action régalienne de l'Etat contre les nuisances environnementales liées à l'aérien concerne des activités de concertation avec les parties prenantes, de définition des politiques publiques (études, négociations internationales, élaboration du droit, ...etc.), de mise en œuvre (élaboration des textes juridiques, de guides d'application, de documents de planification et de gestion des sols – plans d'exposition au bruit, plans de gêne sonore - ...etc.) et de surveillance (calcul d'indicateurs de nuisance, actions en cas d'infraction en collaboration avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires – ACNUSA).

Les principaux résultats obtenus en 2015 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/DGAC_Rapport_environnement_fr_2015-WEB.pdf

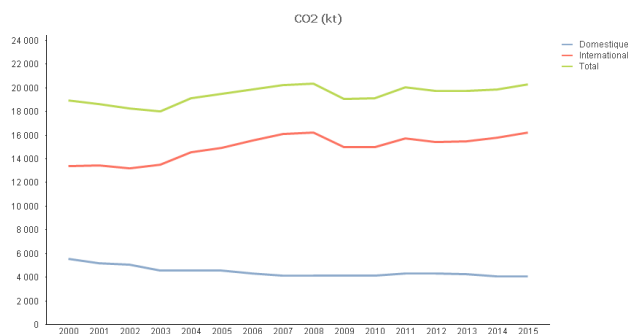
d) Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France

D'après les chiffres CITEPA 2014, le transport aérien intérieur est à l'origine de 1,0 % des émissions de CO2 de la France dont une part importante (49 %) est liée à la desserte de l'outre-mer incluse dans l'Union Européenne.

Toujours selon ces chiffres 2014, ces émissions représentent 3,4 % de celles de l'ensemble du secteur des transports, lui-même à l'origine de 28,3 % des émissions de CO2 en France.

En comptabilisant celles dues au transport aérien international, les émissions de CO2 en France s'élèvent en 2015 à 22,1 millions de tonnes, en augmentation de 4,5 % par rapport à 2014.

Émissions de CO2 du transport aérien français de 2000 à 2015 (en milliers de tonnes)



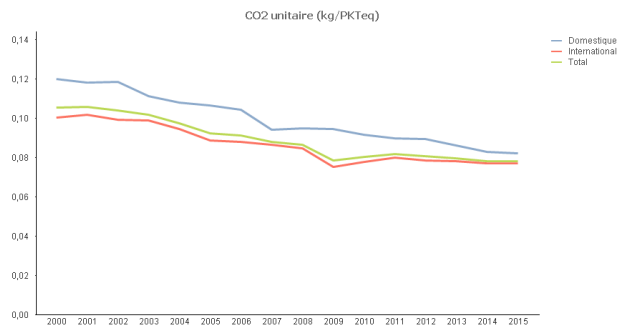
(millions de tonnes CO2)	2000	2010	2011
Transport aérien intérieur (y compris OM)	6,1	4,6	4,9
Transport aérien international	14,6	16,3	17,0
Total secteur aérien (France)	20,7	20,9	21,8

	2012	2013	2014	2015 (*)
Transport aérien intérieur (y compris OM)	4,9	4,8	4,6	4,6
Transport aérien international	16,5	16,5	16,6	17,5
Total secteur aérien (France)	21,4	21,2	21,2	22,1

(Source : CITEPA)
(*) 2015 chiffres provisoires

Entre 2000 et 2015, le nombre de passagers-équivalents-kilomètres-transportés (PKTeq) a augmenté de 43,9 % tandis que la croissance des émissions de CO₂ dues à l'aviation (trafic intérieur et international) a été limitée à 7,1 %.

Émissions de CO₂ unitaire (i-e : par unité de Trafic) du transport aérien français de 2000 à 2015 (en kg/PKTeq)



Les émissions de CO₂ liées au trafic intérieur sont en nette diminution depuis 2000 (-26 % avec 4,6 millions de tonnes de CO₂ en 2015 contre 6,1 en 2000). Au-delà des gains d'efficacité énergétique, le report modal au bénéfice du TGV a participé à ces résultats et la baisse du trafic aérien intérieur devrait se poursuivre.

Les émissions de transport aérien international en 2015 (17,5 millions de tonnes de CO₂) représentent 80 % des émissions totales du transport aérien en France et sont quant à elles en progression de 21 % par rapport à 2000 (14,6 millions de tonnes), pour un trafic en croissance de 57 % en termes de passagers-kilomètres-transportés.

Le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de

l'efficacité énergétique : ainsi, depuis 2000, les émissions de CO₂ par passager/fret-kilomètre-transportés ont diminué de 25,5 %.

Les principaux résultats obtenus en 2015 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Emissions_gazeusesVF.pdf

Le calculateur de CO₂ mis en place par la DGAC avec la collaboration technique du CITEPA est consultable en cliquant sur le lien suivant :



<http://eco-calculateur.aviation-civile.gouv.fr/>

Sources documentaires & Liste des contributeurs

Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document

ADP
Aéroports de Paris
Air France-KLM
Airbus Group
AMF
ATW
BEA
BIPE
Boeing
Bombardier
CITEPA
CNT : Conseil national du tourisme
DGE : Direction générale des entreprises
Documentation française
EADS
Embraer
ENAC Air Transport Data
EUROSTAT
FNAM
GIFAS
IATA
INSEE, Comptes de la Nation
Journal Officiel UE
Légifrance
MEDDE
OACI
OCDE
OMT : Organisation mondiale du tourisme
Revues de presse
STIF
UAF

Sources documentaires internes DGAC : DTA, DSAC, DSNA, SG.

Liste des contributeurs DGAC

ROBERT Yannick	DSAC
WROBEL André	DSAC/MEAS
MORALES Sylvie	DSAC/NO
VALLEE Fabien	DSAC/SUR
RICHARD BOLE François	DSNA
GREFFE Jérôme	DTA
MANTOUX Gilles	DTA/MCU
FERRAND Marc	DTA/MDT
FADE Paul-Virgile	DTA/SDA
MOINIER Julien	DTA/SDA
PARIS Peggy	DTA/SDA
DONZEL Carine	DTA/SDC
KIPPELEN Adrien	DTA/SDC
TEODORO Louis	DTA/SDD
BERTHON Sophie	DTA/SDE
BLUET Sandrine	DTA/SDE
CASES Stéphane	DTA/SDE
CHAOU Karim	DTA/SDE
LEVREL-LOURY Jérôme (rédacteur)	DTA/SDE
REYNAUD Jean-Pierre	DTA/SDE
GAMBOURG Claire	DTA/SEI
REVEREND Delphine	DTA/SEI
HIFDI Sonia	DTA/SRD
BROGI-LUTHAR Fabienne	MALGH
PREUX Muriel	MALGH
BERTOUT Jonathan	SG/SDF

Annexes

Sigles et acronymes

- ACARE : Conseil consultatif pour la Recherche Aéronautique
- ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
- ACI : Airports Council International
- ADP : Aéroports De Paris
- AEA : Associations des Compagnies Aériennes Européennes
- AESA : Agence Européenne de la sécurité aérienne
- AFD : Agence Française pour le Développement
- Airprox : Air Proximité Incident aérien ayant pu conduire par exemple à un abordage entre aéronefs
- AOPA : Association des Pilotes et Propriétaires d'Avions
- AP : Autorisation de Programme
- AQST : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports
- ASE : Agence Spatiale Européenne
- ASN : Aviation Safety Network
- ATC : Air Traffic Control (terme générique pour le contrôle)
- ATFM : Air Traffic Flow Management (terme générique pour la gestion des flux de trafic)
- ATM Air : Traffic Management (terme générique pour la gestion du trafic aérien)
- ATW : Air Transport World
- BACEA : Budget Annexe Contrôle et Exploitation Aériens
- BAR : Conseil des représentants des compagnies aériennes (Board of Airlines Representatives)
- BEA : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- BIA : Brevet d'Initiation Aéronautique
- BIPE : Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques
- CA : Chiffre d'affaires
- CAEA : Certificat d'aptitude à l'enseignement Aéronautique
- CAEP : Comité (de l'OACI) pour la protection de l'environnement en aviation
- CAF : Capacité d'autofinancement
- CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
- CCTN : Commission des Comptes de Transport de la Nation
- CDC : Conseil pour les Drones Civils
- CDN : Certificat De Navigabilité
- CDO : Continuous Descent Operations (opérations en descente continue)
- CEAC : Conférence Européenne de l'Aviation Civile
- CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
- CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique
- CNCA : Conseil National des Clients aérien
- CNPN : Commission Nationale de Prévention des Nuisances sonores
- CNT : Conseil National des Transports
- CORSIA : Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation / plan de compensation et de réduction carbone de l'aviation internationale
- CRNA : Air Control Center - Centre en route de la navigation aérienne
- DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
- DSNA : Direction des Services de la Navigation Aérienne

- DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
- DOM : Départements d'Outre-mer
- DUCSAI : Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International
- EBITDA : Earning before interest tax depreciation and amortization
- ENAC : Ecole Nationale de l'Aviation Civile
- EVE : Enquête auprès des Visiteurs venant de l'Etranger
- FIATA : Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien
- FOI : pilotes inspecteurs (flight operations inspector),
- FSD : Fonds de Solidarité pour le Développement
- GIFAS : Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales
- GTA : Gendarmerie du transport aérien
- HCQST : Haut Comité de la Qualité de Service dans les Transports
- IATA : International Air Transport Association Association internationale des compagnies aériennes
- ID-TGV : Interactif Détente -TGV
- ICNA : Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne
- IFR : Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
- IFRS : International Financial Reporting Standards
- INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- IOPS : inspecteurs des opérations aériennes
- JAA : Joint Aviation Authorities
- JAR : Joint Aviation Requirements
- LOLF : Loi organique relative aux lois de finances
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique
- PAX : (nombre de) passager(s)
- PCRD : Programme Cadre de Recherche et de Développement
- PEB : Plan d'Exposition au Bruit
- PHMR : Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite
- PKT : Passager-Kilomètre-Transporté. Unité de mesure de transport correspondant à un passager transporté sur une distance de un kilomètre. Le nombre de PKT d'un vol est obtenu par le produit du nombre de ses passagers payants par sa distance en km
- PKTeq : Passager-équivalent-kilomètre-transporté : addition des PKT « classiques » avec les PKT obtenu en considérant que 100 kg de fret et poste équivaut à un passager, soit : $PAX + (\text{fret} + \text{poste en kg}) / 100 \times \text{distance en km}$
- PGS : Plan de Gêne Sonore
- RSTCA : Redevance pour Service Terminaux de la Circulation Aérienne
- SAT : Système Automatique de Transport
- SDT : enquête Suivi de la Demande Touristique des français
- SKO : Sièges-kilomètre offert. Unité de mesure de transport correspondant à un siège offert à la vente sur une distance de un kilomètre. Le nombre de SKO d'un vol est obtenu par le produit du nombre de sièges offerts par la distance (exprimée en Km) qui sépare le point de départ du point de destination
- SMS : Système de Management de la Sécurité

- SRAS : Syndrome Respiratoire aigu sévère
- T.c.a.m : Taux de croissance annuel moyen
- TCAS: Traffic alert and Collision Avoidance System (Système anti-abordage embarqué à bord des avions)
- TGV : Train à Grand Vitesse
- TKT : Tonne-Kilomètre-Transportée. Le nombre de TKT d'un vol est obtenu par le produit du nombre de tonnes transportées par sa distance en km
- TKT total (Tonne-Kilomètre-Transportée total) : le produit de la somme du fret en tonnes et du nombre de passagers exprimé en tonnes, par la distance parcourue en km selon la règle générale d'équivalence de 10 passagers (bagages compris) pour une tonne de fret. Ce ratio peut varier selon les compagnies et les pays
- TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes
- UAF : Union des Aéroports Français
- UDS : Unité de Service
- UE : Union Européenne
- ULM : Ultra léger motorisé
- USOAP : Programme de Supervision des Autorités
- VFR : Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

Définitions

Aéronef

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéroport/aérodrome

Terrain ou plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destinés à être utilisés intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des avions.

Affrètement

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur. Aux fins des statistiques le trafic est attribué en premier lieu à l'affréteur.

Charter

Exploitant de vols pour le compte d'organismes de voyages à forfait.

Code aéroport

Code OACI à 4 lettres listé dans le Document OACI 7910.

Fret

Tout bien, autre que le courrier, les provisions de bord et bagages, transporté dans un avion. Aux fins des statistiques, le fret comprend la messagerie, les colis et valises diplomatiques mais pas les bagages des passagers. Tout fret, transporté sur les vols passagers ou les services tout-cargo, doit être inclus. Les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

Passager

Toute personne, à l'exclusion du personnel en service et du personnel navigant, effectuant un déplacement en avion.

Passagers locaux

Total des passagers à destination et en correspondance.

Passagers en transit direct

Passagers qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même avion, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés. Dans les statistiques d'aéroport, les passagers en transit direct ne sont comptés qu'une fois ; les passagers transférés dans un autre avion sont comptés, une fois au débarquement et une fois à l'embarquement.

Passagers en correspondance

Passagers arrivant et partant sur un avion différent en moins de 24 heures, ou sur un même avion portant des numéros de vol différents.

Retard au départ

Différence entre l'heure de départ « bloc » programmée (heure affichée commercialement sur le billet) et l'heure de départ « bloc » (heure à laquelle l'avion quitte son poste de stationnement)

Transporteur aérien commercial

Entreprise de transport aérien possédant une licence valide pour exploiter des vols commerciaux.

Vol de transport commercial

Exploitation d'un avion sur une ou plusieurs étapes de vol, de façon régulière ou non régulière, l'avion étant à la disposition du public pour le transport de passagers et/ou de fret et courrier, à titre onéreux ou en location.

Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

Tél : 01 58 09 43 21
Fax : 01 58 09 43 69