



Direction des
Affaires stratégiques
et techniques

OBSERVATOIRE DE L'AVIATION CIVILE

2005-2006



TOME 1 ANALYSES

Direction générale
de l'Aviation civile

50 rue Henry-Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone:
01 58 09 49 54
Télécopie :
01 58 09 48 49

DÉCEMBRE 2006

OBSERVATOIRE DE L'AVIATION CIVILE

2005 – 2006

TOME 1

Analyse

Sommaire

Avant-propos	7
<u>I. Environnement économique et réglementaire</u>	9
I.1. Cadre et réglementation de l'Aviation civile	11
I.1.1. Cadre	13
I.1.2. Réglementation nationale	14
I.1.3. Réglementation internationale	15
I.2. Environnement économique	19
I.2.1. Environnement économique international	21
I.2.2. Économie française	22
I.3. Évènements 2005-2006 (1er semestre)	23
I.3.1. Évènements marquants de l'année 2005	25
I.3.2. Évènements marquants de l'année 2006 (1er semestre)	26
<u>II. Activités du secteur</u>	27
II.1. Transport aérien	29
II.1.1. Trafic aérien	31
a/ Trafic aérien régulier mondial	31
b/ Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25)	34
c/ Le trafic aérien français	36
II.1.2. Compagnies aériennes	44
a/ Les 25 premières compagnies aériennes mondiales	44
b/ Les 25 premières compagnies aériennes européennes	46
c/ Les compagnies aériennes françaises	48
d/ Les alliances dans le monde	51
e/ Les compagnies aériennes à bas-coûts	53
f/ L'aviation légère	56
II.1.3. Aéroports	58
a/ Les quinze premiers aéroports mondiaux	58
b/ Les quinze premiers aéroports européens	60
c/ Les aéroports français	62
d/ Les projets aéroportuaires et les mises en service	66
II.1.4. Transport aérien et complémentarité modale	67
a/ La complémentarité modale pour le transport de voyageurs	67
b/ La complémentarité modale pour le transport de fret	68
c/ L'accès aux aéroports	68
II.2. Navigation aérienne	71
II.2.1. Trafic contrôlé en France	73
a/ Trafic en route	73
b/ Trafic aéroports	74

II.2.2. Redevances	75
a/ Taux unitaire	75
b/ Croissance modérée des UDS	76
c/ Recettes des redevances	76
II.3. Industrie aérospatiale	77
II.3.1. Situation en 2005	79
II.3.2. La construction aéronautique	79
II.3.3. L'aviation régionale	80
II.3.4. Les hélicoptères	80
II.3.5. L'aviation d'affaires	81
II.3.6. Les moteurs	82
II.3.7. Tendances 2006	82
II.4. Comptes du transport aérien	83
II.4.1. Compagnies aériennes	85
a/ Le groupe Air France-KLM	85
b/ Les autres principaux transporteurs aériens français	85
II.4.2. Aéroports	87
a/ Aéroports de Paris	87
b/ Dix premiers aéroports régionaux	88
c/ Aéroports d'Outre-mer d'État	89
II.4.3. Comptes de l'Aviation civile – DGAC	91
a/ Le budget annexe	92
b/ Le budget général de l'Etat	93
c/ Une expérience préfigurant la LOLF	93
d/ Bilan	93
e/ Les prévisions budgétaires pour 2006	94
II.4.4. La taxe de solidarité	94
II.4.5. L'emploi dans le transport aérien	94
a/ Aéroports	94
b/ Compagnies aériennes	95
c/ Assistance en escale	95
d/ DGAC	95
II.5. Transport aérien et économie	97
II.5.1. Transport aérien et économie nationale	99
II.5.2. Tourisme et transport	100
<u>III. Sécurité, contrôle</u>	103
III.1.1. Mise en place de systèmes de management de la sécurité	105
III.1.2. Sécurité des aéronefs des pays tiers	105
III.1.3. Établissement d'une liste communautaire de compagnies interdites	106
III.1.4. La certification	106
a/ Certification européenne des aéronefs	106
b/ Mise en œuvre du processus de certification des exploitants d'aérodrome	106
c/ Certification des prestataires de navigation aérienne	107
III.1.5. Accidents d'aéronefs	107
a/ Au niveau mondial	107
b/ En France	108

III.1.6. Sécurité de la navigation aérienne	108
a/ Données sur les accidents de transport aérien	109
b/ Montée en puissance du système de gestion des incidents de transport aérien	109
c/ Sécurité des aéronefs des pays tiers	110
d/ Sécurité de la navigation aérienne	110
III.1.7. Sécurité et retour d'expérience de l'autorité de contrôle et de surveillance	109
III.1.8 Licences des navigants	112
<u>IV. Sûreté</u>	113
IV.1. La mise en oeuvre des mesures de sûreté	115
IV.1.1. Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine	117
IV.1.2. Contrôle des bagages de soute	117
IV.1.3. Contrôle d'accès aux zones réservées	117
IV.1.4. Mesures mises en oeuvre par les compagnies aériennes	118
IV.1.5. Sécurisation du fret	118
IV.2. Audits sûreté dans les entreprises et les aéroports	119
IV.2.1 Audits et dépenses de sûreté	121
IV.2.2 Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports	121
<u>V. Qualité de service</u>	123
V.1. Démarche de certification au sein de l'aviation civile	125
V.1.1. Direction du contrôle de la sécurité	127
V.1.2. Direction des services de la navigation aérienne	127
V.2. La démarche qualité de service en aéroports	131
V.3. Retards - un indicateur de performance du trafic	133
V.3.1. Retard ATFM	135
V.3.2. Retards toutes causes confondues	135
<u>VI. Environnement</u>	137
VI.1. Bruit	141
VI.1.1. Mesures réglementaires	143
VI.1.2. Mesures opérationnelles	145
VI.2. Émissions polluantes du transport aérien	147
VI.2.1 Les émissions de CO2 du transport aérien de la France	149
VI.2.2 Progrès accomplis et travaux en cours	150
Acronymes	153
Définitions	157
Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document	159
Liste des contributeurs	161

Achevé de rédiger en novembre 2006

Avant-propos

- **L'Observatoire de l'Aviation Civile (OAC) 2005-2006** est la deuxième édition de ce document dont l'objectif est de décrire la situation du secteur aéronautique en France et dans le monde, à travers l'activité des principaux acteurs et plus particulièrement, 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, l'ambition de l'OAC est de proposer une analyse des événements, d'en faciliter ainsi la compréhension, tout en les mettant en perspective avec le passé proche, pour ainsi dégager les faits porteurs d'avenir.

- **L'Observatoire de l'Aviation Civile 2005-2006** 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 2005 et des 6 premiers mois de l'année 2006. Je tiens ici à remercier vivement chacun des contributeurs¹ à ce document.

Au sein de la sous-direction de la Prospective, du Développement aéroportuaire et de l'Environnement, l'équipe « Prospective et veille stratégique », animée par Elisabeth Bouffard-Savary, a mené ce projet grâce notamment à Jean-Luc Petit et à Didier Launez. A cette occasion de nombreuses séries de données sur le long terme ont été reconstituées. Cet important effort donne à ce document une valeur supplémentaire, de par la synthèse des données qui le constituent.

- Ce document comprend deux parties :

- un tome 1 : «**Analyse**» résume, pour chaque thème, les principaux faits marquants pour l'année 2005 (et partiellement en 2006) avec une mise en perspective avec les années précédentes ; elle fournit également les tendances d'évolution,

- un tome 2 : «**Données statistiques**» regroupe un ensemble de séries de données sur le secteur aéronautique.

Six grands thèmes sont traités ; « **Environnement réglementaire et économique** », « **Activités du secteur** » (compagnies aériennes, aéroports, navigation aérienne, industrie aéronautique ; comptes du transport aérien et des aéroports), « **Sécurité et contrôle** », « **Sûreté** », « **Qualité de services** », « **Environnement** ».

En 2005-2006 l'activité aéronautique renoue avec le dynamisme qui le caractérise depuis plus de 30 ans . Mais cette situation signifie bien d'autres choses, et notamment, le début d'un profond renouvellement du secteur.

Démontrant ses facultés d'adaptation à un contexte particulièrement défavorable (coût du kérosène historiquement, élevé), le secteur est marqué en 2005-2006 par l'essor de l'activité des compagnies à bas-coût en Europe, désormais considérées comme des acteurs incontournables, par de profonds changements structurels, pour certains de nature réglementaire (regroupement d'Air France-KLM, ouverture du capital d'Aéroports de Paris, décentralisation des aéroports régionaux et préparation de la mise en place des sociétés de gestion pour les grands aéroports régionaux, adaptations aux règlements européens, réorganisation de la DGAC, etc ..), par un retour aux bénéfices, par la prise de conscience des exigences du développement durable, et notamment la montée en puissance du débat sur les émissions de gaz à effet de serre.

2005-2006 semble ainsi marquer l'émergence d'un secteur encore plus réactif, plus à l'écoute du marché mais surtout qui place au centre de ses préoccupations, la sûreté, la sécurité et les exigences du développement durable.

Paul Schwach

Directeur des Affaires stratégiques et techniques
Décembre 2006

¹ Voir liste p.161

I. Environnement économique et réglementaire

I.1 Cadre et réglementation de l'Aviation civile

I.1.1 Cadre

La Direction Générale de l'Aviation Civile, rattachée au ministère des Transports, regroupe l'ensemble des services de l'Etat chargés de réglementer et de superviser la sécurité aérienne, le transport aérien et les activités de l'aviation civile en général. Elle assure le service du contrôle aérien.

En 2005, la direction générale de l'Aviation civile s'est réorganisée (journal officiel du 10 avril 2005) pour accompagner la réforme générale de l'Etat, la décentralisation et pour s'adapter aux règles européennes de séparation des fonctions de régulateur et de celles d'opérateur.

Elle est aujourd'hui organisée en trois pôles autour d'une Direction Générale chargée du pilotage et de la coordination de l'ensemble :

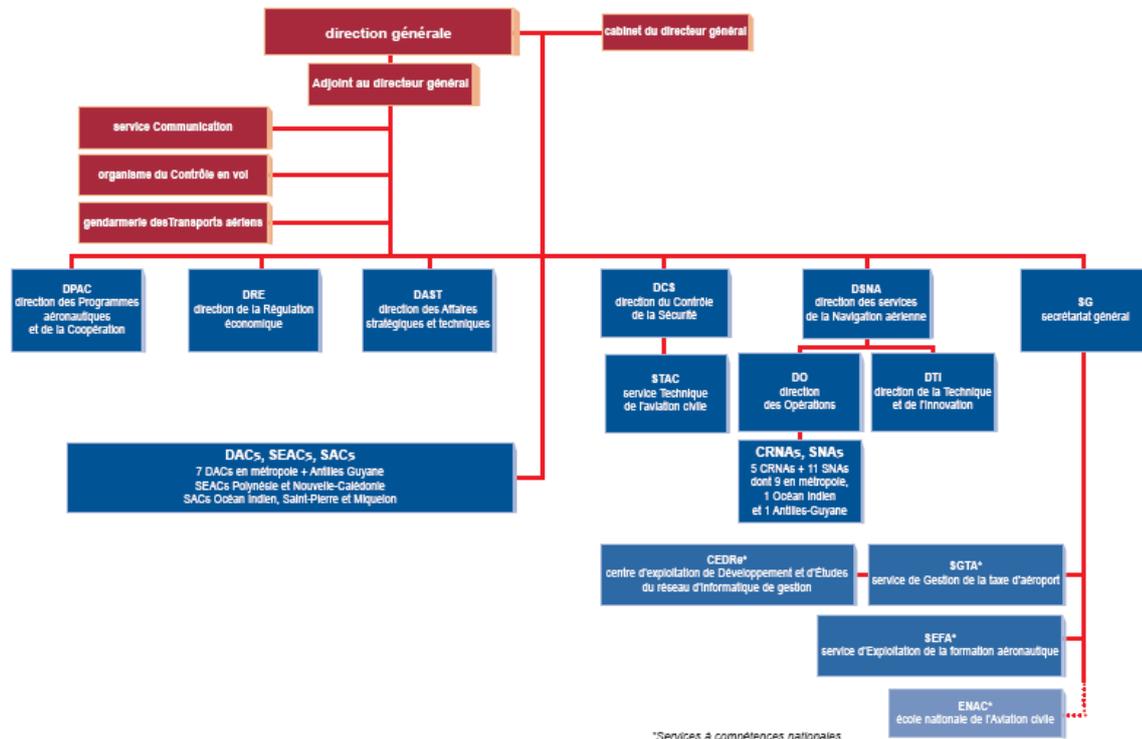
- le pôle activités régaliennes définissant la stratégie, la réglementation technique et assurant la régulation économique
- le pôle de surveillance et de certification des acteurs de l'aviation
- le pôle prestataires de navigation aérienne et de formation.

Elle est aussi dotée d'un budget annexe qui recouvre essentiellement les fonctions non régaliennes.

Au niveau régional, les sept directions de métropole et la direction des Antilles Guyane représentent auprès des acteurs locaux l'ensemble des services de la DGAC. 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 les services de l'aviation civile de l'Océan indien et de Saint Pierre et Miquelon qui la représentent.

Pour assurer ses missions la DGAC comptait au 1^{er} janvier 2006 un effectif de 12 013 agents dont près de 37% sont des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

organigramme d'ensemble de la DGAC



I.1.2 Réglementation nationale

L'année 2005 a été marquée par l'adoption de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui réforme le cadre de gestion des aéroports et modifie les dispositions applicables aux redevances aéroportuaires. Elle s'inscrit dans la continuité de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés locales.

Quatre vingt textes ont été publiés au journal officiel en 2005, dont une loi, vingt sept décrets, quarante neuf arrêtés, deux instructions et une ordonnance (les différents textes normatifs concernant les personnels de la DGAC ne sont pas traités dans le présent chapitre).

La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports organise, notamment, la transformation de l'établissement public Aéroports de Paris en société anonyme. Établissement public depuis sa création en 1945, il devient une société anonyme, l'Etat restant actionnaire majoritaire de la nouvelle entité créée. Cette transformation est effective depuis le 22 juillet 2005, date de publication du décret 2005-828 du 20 juillet 2005.

Cette loi du 20 avril 2005 prévoit également, pour les autres aéroports d'intérêt national ou international gérés par une chambre de commerce et d'industrie, la constitution de sociétés aéroportuaires.

Cette loi prévoit également la mise en place d'un nouveau régime de gestion des grands aéroports régionaux avec la création de sociétés aéroportuaires de droit privé. Les douze aéroports concernés par ce nouveau statut sont : Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne et Saint-Denis de la Réunion. Contrairement aux autres aéroports régionaux, qui seront transférés aux collectivités territoriales en application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, ces douze plates-formes restent propriété de l'Etat.

Les premières sociétés aéroportuaires devraient être constituées dans le courant du premier semestre 2007. Les CCI actuellement gestionnaires détiendront une partie du capital de ces nouvelles sociétés.

Enfin, cette loi du 20 avril 2005 modernise le régime des redevances aéroportuaires, sur la base notamment de contrats pluriannuels avec l'Etat, et intègre une rémunération des capitaux investis par les exploitants des aéroports. Complétant les dispositions législatives,

le décret 2005-827 du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports modifie le code de l'aviation civile en distinguant les redevances principales et les redevances accessoires.

L'ordonnance du 28 juillet 2005 formalise l'obligation pour les aérodromes dont le trafic dépasse un certain seuil de détenir un certificat de sécurité aéroportuaire.

Pris pour l'application de l'article L. 611-5 du code de l'aviation civile, le décret 2005-1680 du 28 décembre 2005 traite des nouvelles redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, et adapte les redevances existantes du GSAC aux nouvelles exigences réglementaires, essentiellement communautaires. Il fixe la liste des redevances dues par les entreprises pour l'instruction, la délivrance et le suivi des agréments attestant de leur aptitude technique à l'exercice de leur activité, celles dues au regard des prestations rendues au bénéfice des personnels de l'aviation civile en vue de la délivrance et du suivi des titres les habilitant à agir, ainsi que celles dues pour les actes d'instruction en vue des décisions portant sur des systèmes, des matériels, des procédures ou des programmes.

Les textes publiés au journal officiel au cours du premier trimestre 2006 sont au nombre de cinquante huit dont deux lois, neuf décrets, quarante-quatre arrêtés, deux instructions et une ordonnance.

Parmi eux plusieurs abordent la sécurité dans les transports :

- la loi 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports dont le chapitre II est consacré aux dispositions relatives à la sécurité aérienne et le chapitre VIII à des dispositions relatives aux aéroports.
- le décret du 17 mars 2006 relatif à l'obligation d'information des passagers aériens sur l'identité du transporteur aérien.

Il convient de mentionner par ailleurs deux textes du ministère de l'économie et des finances et de l'industrie : le décret 2006-575 du 22 mai 2006 autorisant une ouverture minoritaire du capital d'Aéroports de Paris et l'arrêté du 30 mai 2006 fixant les modalités de transfert au secteur privé d'une participation minoritaire de la société Aéroports de Paris.

I.1.3 Réglementation internationale

Faits marquants en 2005 et 2006

- **Droit des passagers**

Les droits des passagers aériens ont été renforcés dans l'Union européenne en 2005 et 2006 grâce à deux textes réglementaires adoptés au plan communautaire.

- ***Règlement établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement ou de retard important d'un vol***

Le règlement 261/2004/CE publié le 17 février 2004 et entré en vigueur le 17 février 2005 abroge un règlement datant de 1991. La protection des passagers est renforcée en cas de refus d'embarquement et de nouveaux droits sont mis en place en cas d'annulation ou de retard important. Le règlement s'applique à tous les vols au départ de la Communauté, et aux vols en provenance d'aéroports extérieurs à la Communauté exploités par des transporteurs communautaires.

En cas de refus d'embarquement, les compagnies doivent désormais offrir aux passagers la possibilité de se porter volontaires pour différer leur voyage. Les passagers qui acceptent de le faire doivent en outre se voir proposer des compensations supplémentaires. Les passagers qui ne peuvent embarquer bénéficient quant à eux d'une indemnisation forfaitaire dont le montant est fixé par le règlement, en fonction de la longueur du voyage (par exemple 250 € pour les trajets allant jusqu'à 1500 kilomètres), et peuvent choisir soit d'embarquer sur un autre vol, soit de se faire rembourser leur billet.

Le règlement a également mis en place une indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol, selon les mêmes modalités que celles qui existent pour le refus d'embarquement.

Enfin, les transporteurs sont également tenus de prendre en charge les passagers en cas de retards importants (par exemple plus de 2 heures pour un vol de 1500 kilomètres ou moins) en leur offrant des rafraîchissements et/ou des repas, mais ne sont pas tenus de les indemniser.

- ***Règlement relatif aux droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens***

Le règlement 1107/2006 publié le 26 juillet 2006 et devant entrer en vigueur le 26 juillet 2008 (à l'exception des articles 3 et 4 qui s'appliqueront dès 2007) a pour objectif de rendre le transport aérien plus accessible aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

Ces personnes vont ainsi avoir le droit de recevoir l'assistance nécessaire pour voyager normalement, et ce, sans supplément de prix, car le coût de cette assistance sera réparti entre tous les passagers. La demande devra être adressée 48 heures à l'avance, et ne devra être refusée par les compagnies aériennes que pour des raisons de sécurité qu'elles devront alors être en mesure de justifier

Le règlement qui ne s'applique qu'aux aéroports dont le trafic annuel dépasse les 150 000 mouvements commerciaux de passagers confie la responsabilité de l'assistance aux autorités aéroportuaires, qui peuvent sous traiter le service à des entreprises ou à des compagnies aériennes.

- **Sécurité**

A la suite des accidents de l'été 2005 qui ont particulièrement affecté la France, de nombreuses initiatives ont été mises en œuvre aux plans français et international pour renforcer la sécurité du transport aérien.

- ***Initiatives et actions au plan français***

Un renforcement significatif des contrôles en escale réalisés sur les aéroports dans le cadre du programme européen SAFA a été décidé. La France qui réalise déjà à elle seule un bon tiers de ces contrôles va se doter des moyens pour les augmenter de l'ordre de 20% dans les deux ans qui viennent.

La mise en place du label de sécurité et de qualité lancé à la suite de la catastrophe de Charm el-Cheikh devrait également permettre une meilleure information des passagers.

Le gouvernement français a transmis aux instances européennes le 10 novembre 2005 un mémorandum sur la sécurité du transport aérien, ayant vocation à enrichir les positions européennes dans le débat au niveau mondial.

Ce mémorandum préconise des actions spécifiques et homogènes en Europe envers les compagnies aériennes des États tiers.

Il propose une vision à long terme de l'organisation de l'ensemble du domaine de la sécurité aérienne en Europe, impliquant notamment les États, l'Agence européenne de sécurité aérienne et Eurocontrol, de sorte que se construise progressivement un système intégré, cohérent et efficace.

Il propose enfin de renforcer le programme d'audit de sécurité de l'OACI, la diffusion des informations issues de ces audits concernant la capacité des États à assurer le contrôle de leurs compagnies aériennes, et la mise en œuvre d'une stratégie commune de coopération technique.

- Règlement sur l'adoption d'une liste de compagnies interdites et l'information des passagers sur l'identité du transporteur

Le règlement 2111/2005 publié le 27 décembre 2005 et entré en vigueur le 16 janvier 2006 était très fortement souhaité par la France.

Le texte permet l'établissement, à partir de critères objectifs communs, d'une liste noire des compagnies aériennes interdites dans l'UE. Les critères communs, déterminés par le comité des experts nationaux en sécurité aérienne, portent essentiellement sur les résultats des contrôles effectués dans les aéroports européens. La Commission évalue tous les trois mois, à partir des informations fournies par les États membres et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), si une mise à jour de la liste est opportune.

La première liste noire communautaire des transporteurs aériens interdits d'exploitation sur le sol communautaire a été publiée le 22 mars par la Commission européenne et comprenait 93 compagnies frappées d'une interdiction totale et trois de restrictions d'exploitation. Deux mises à jour ont eu lieu depuis, les 20 juin et 12 octobre 2006.

Les passagers doivent être informés dès que possible, et en tout cas avant l'embarquement, de l'identité de la compagnie avec laquelle ils voyageront effectivement, et quelle que soit la manière dont ils auront effectué leur réservation.

Les passagers pourront aussi recevoir des compensations ou être embarqués à bord d'un autre avion si le transporteur a été mis sur la liste noire après la réservation, ou si le transporteur prévu au moment de la réservation a été remplacé par une compagnie listée.

- Directive du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Les travaux menés lors de la négociation des règlements « ciel unique européen » ont conduit la Commission à proposer le 12 juillet 2004 une directive instaurant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, dont l'un des objectifs est de permettre, dans la perspective de services de contrôle aérien transfrontaliers, l'établissement d'un standard de compétences de contrôleur aérien garantissant un niveau de sécurité reconnu.

Adoptée par le Parlement européen et le Conseil, cette directive a été publiée le 27 avril 2006 et doit être transposée en droit national au plus tard le 17 mai 2008 (sauf pour l'article 8 « exigences linguistiques », où ce délai est prolongé de deux ans).

• Textes européens en cours d'examen

- *Sûreté*

Révision du règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2320/2002)

Un nouveau projet de règlement soumis au Parlement et au Conseil est en cours d'examen. Ce projet reprend l'essentiel du règlement précédent et en conserve les grands principes, en renvoyant les mesures de mise en œuvre à la procédure de comitologie. Le Conseil a adopté une orientation générale le 27 mars 2006. Le 15 juin 2006, la première lecture du Parlement européen a abouti à un texte qui diffère de celui du Conseil sur le financement des mesures de sûreté. Suite à l'adoption d'un accord politique par le Conseil le 12 octobre, un accord pourrait être trouvé pour une adoption du règlement avant la fin de l'année 2006.

- *Règlement « EU-OPS »*

Depuis 1997, les institutions européennes tentent de définir des règles communes pour les conditions d'exploitation des compagnies aériennes communautaires afin de renforcer la sécurité du transport aérien et garantir des conditions saines d'exercice de la concurrence au sein du marché intérieur.

Après de longues discussions, le Conseil et le Parlement ont réussi à s'accorder sur une position commune qui devrait être publiée avant la fin de l'année 2006.

- *Amendement du règlement « AESA » 1592/2002*

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) instituée par le règlement 1592/2002, est actuellement compétente en matière de certification et d'entretien des aéronefs, d'agrément des organismes de production et de certification des organismes de maintenance, des personnels chargés de la maintenance et des organismes chargés de la formation

La Commission européenne a soumis au Parlement européen et au Conseil le 15 novembre 2005 un projet de règlement en vue d'élargir le champ de compétence de l'AESA aux opérations aériennes et aux licences des personnels navigants. Ce projet est en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil.

- Programme SESAR

Le projet SESAR, « single european sky ATM road-map » initié par la Commission européenne constitue le volet technologique du Ciel Unique européen et a pour objectif une intégration du système européen de gestion du trafic aérien. Il doit suivre trois étapes : une phase de définition devant aboutir à l'élaboration d'un plan cadre qui définira l'évolution des concepts et des systèmes de gestion du trafic aérien à moyen et long terme. La phase de développement assurera le développement des technologies de base, puis la phase de mise en œuvre s'étendra de 2007 à 2020 et au-delà. Le 25 novembre 2005, la Commission a présenté une proposition de règlement « créant une entreprise commune pour la réalisation du projet SESAR ». Celle-ci, en s'appuyant sur le plan de modernisation élaboré dans le cadre de la phase de définition, sera chargée d'actualiser ce plan et de piloter et financer les travaux de la phase de développement. Sur la base de cette proposition, le Conseil a adopté une orientation générale le 9 juin 2006. Le Parlement européen devrait rendre son avis avant la fin de l'année 2006.

- Projet de révision de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (2003/87)

La Commission a présenté le 27 septembre 2005 une communication relative à l'impact de l'aviation sur le changement climatique, qui est un prélude à une proposition législative amendant la directive 2003/87. Cette nouvelle proposition devrait notamment prévoir l'intégration du transport aérien dans le marché européen de quotas d'émission, tel qu'il existe déjà pour l'industrie.

- Proposition de règlement du Conseil et du Parlement européen établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté

La Commission a adopté le 18 juillet 2006 une proposition de règlement révisant les règlements 2407, 2408 et 2409 relatifs aux licences d'exploitation, aux droits en matière de fourniture de services aériens dans l'UE et à la tarification des transports aériens, respectivement, qui constituent le « troisième paquet aérien », adopté en 1992. Cette proposition vise à

clarifier et mettre à jour ces règlements. Il prévoit notamment d'imposer la transparence des tarifs demandés aux voyageurs et traite les lacunes du cadre juridique du marché unique des transports aériens pour renforcer son efficacité.

- Relations extérieures

A la suite des décisions de la Cour de Justice européenne « ciel ouvert » du 5 novembre 2002, le Conseil a adopté en 2003 un ensemble de décisions :

- I un mandat de négociation avec les États-Unis donné à la Commission ;
- II un mandat « horizontal » permettant à la Commission de négocier avec les pays tiers certaines clauses des accords bilatéraux pour les mettre en conformité avec la jurisprudence de la Cour ;
- III le règlement 847/2003 qui prévoit que les États membres dans leurs négociations bilatérales avec les pays tiers s'efforcent de faire accepter des clauses communautaires types.

Le 10 décembre 2004, le Conseil a octroyé à la Commission deux autres mandats de négociation pour le Maroc et les pays des Balkans. L'accord avec les Balkans a été signé lors du Conseil des ministres transports du 9 juin 2006.

Lors du Conseil des ministres Transports du 5 juin 2003, un mandat de négociation a également été confié à la Commission pour négocier un accord aérien entre l'Union Européenne et les États-Unis. Après le rejet par le Conseil en 2004 d'un premier projet d'accord jugé déséquilibré au bénéfice de la partie américaine, les négociations ont repris au cours de l'année 2005. Un nouveau projet a été présenté au Conseil de décembre 2005. Il a été jugé satisfaisant par le Conseil sous réserve que les américains adoptent leur projet de révision des règles de propriété et de contrôle concernant les compagnies aériennes américaines. Cependant, du fait du deuxième report de la décision américaine à la date du Conseil du 12 octobre 2006, les États ont réaffirmé la position et le mandat qui avaient été décidés en décembre 2005.

Dans le cadre du mandat horizontal, les négociations ont abouti depuis 2004 à la signature d'une quinzaine d'accords. Une dizaine d'autres accords sont en cours avec notamment la Malaisie, le Maroc, le Paraguay... (cf. tableau ci-joint)

Pays tiers avec lequel un accord horizontal a été négocié	Accords paraphés / signés
Albanie	Signé le 5 mai 2006
Australie	Paraphé le 7 avril 2005
Azerbaïdjan	Paraphé le 9 novembre 2004
Bosnie-Herzégovine	Signé le 5 mai 2006
Bulgarie	Signé le 5 mai 2006
Chili	Signé le 6 octobre 2005
Croatie	Signé le 5 mai 2006
Georgie	Signé le 3 mai 2006
Kyrgystan	Paraphé le 28 octobre 2005
Liban	signé le 7 juillet 2006
Macédoine (ex-RFY)	signé le 9 juin 2006
Malaisie	Paraphé le 6 décembre 2005
Maldives	Paraphé le 25 décembre 2005
Maroc	Paraphé le 23 mai 2005
Moldavie	signé le 11 avril 2006
Nouvelle Zélande	Signé le 21 juin 2006
Paraguay	Paraphé le 5 janvier 2006
Roumanie	Signé le 5 mai 2006
Serbie-Monténégro	Signé le 5 mai 2006
Singapour	Signé le 9 juin 2006
Ukraine	Signé le 1 ^{er} décembre 2005
Uruguay	Paraphé le 14 novembre 2005
Vietnam	Paraphé le 7 mars 2006

I.2 Environnement économique

I.2.1 Environnement économique international

En 2005, la croissance économique mondiale (+4,9% selon le Fonds Monétaire International) a été plus forte qu'en 2004 (+4,5%), ce qui confirme ainsi la tendance amorcée en 2004. En Europe, cette croissance a été plus modérée (+ 1,5%) notamment dans la zone euro (+1,4%). Cette conjoncture n'a cependant pas empêché d'atteindre, au niveau mondial, un nouveau record du nombre de touristes internationaux (808 millions d'arrivées).

Au niveau mondial, l'année 2005 a été marquée par une croissance économique de 4,9% selon le FMI, un peu plus élevée qu'en 2004, et inégale selon les périodes et les zones géographiques.

Ce taux de 4,9% s'analyse toutefois comme une poursuite de la croissance de 2004, dont le taux élevé de 4,5% était dû à une année 2003 médiocre.

L'année 2005 a été marquée en outre par une forte hausse des prix du pétrole brut liée à des insuffisances dans la production et le raffinage, et à une tension de la demande due à reprise mondiale et à la consommation de plus en plus élevée de la Chine et de l'Inde.

La croissance a été inégale selon les régions du monde. La Chine et l'Inde ont connu une nouvelle année de grand développement, avec des taux de croissance respectifs de 10,2% et 8,5%. Ces deux pays ont entraîné les économies asiatiques dans leur sillage, y compris celle du Japon qui était en stagnation depuis 1990. La forte hausse des prix des matières premières a profité aux pays en développement exportateurs de pétrole et de minerais. Les pays émergents et les pays en développement ont connu une croissance respectivement de 5,9% et 5,6%, alors que dans les pays membres de l'OCDE, la croissance n'a été que de 2,8%.

Les Etats-Unis ont connu un ralentissement de leur croissance, en raison d'une politique monétaire plus restrictive de la Réserve fédérale. Mais leur taux de croissance a tout de même atteint 3,5% contre 4,2% en 2004.

L'Europe a connu une situation assez difficile, en particulier les trois plus importants pays de la zone euro (Allemagne, France et Italie). Dans la zone euro, la croissance n'a été que de 1,4%. Alors que l'Espagne arrive en tête avec une croissance de 3,4%, l'Allemagne n'a enregistré que 1,1%, et l'Italie a connu la stagnation (0,1%). L'appréciation de l'euro par rapport au dollar a permis de contenir la hausse des prix, de maintenir des taux d'intérêt bas et d'amortir en partie le choc pétrolier. Elle a en contrepartie pénalisé les exportations européennes et favorisé les importations, notamment en provenance d'Asie. On a

enregistré dans cette zone une stagnation du pouvoir d'achat et une remontée du chômage.

On observe donc un décalage de cycle entre la zone euro et les autres grands pôles économiques mondiaux qui ont fait preuve d'un certain dynamisme.

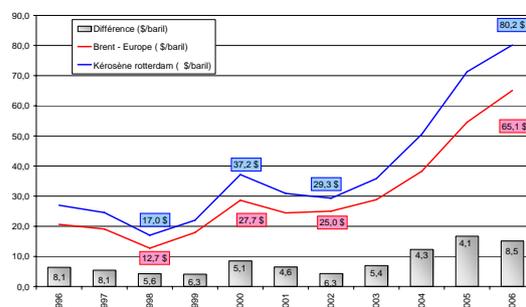
Pour 2006, l'estimation pour les pays de l'OCDE est une croissance de 3,1%, dont 2,2% pour la zone euro. Au niveau mondial, le FMI prévoit en 2006 une croissance de 5,1%, dont 10% pour la Chine, et 8,3% pour l'Inde. Il est un peu plus optimiste que l'OCDE pour la zone euro (2,4%)

Pour 2007, l'OCDE prévoit une croissance de 2,9% pour les pays membres, dont +2,1% pour la zone euro, et pour le monde entier le FMI prévoit une croissance de 4,9%, dont +10% pour la Chine et +7,3% pour l'Inde.

Le taux de croissance des Etats-Unis devrait être de 3,6% en 2006 et de 3,1% en 2007.

Le prix du pétrole et les « surcharges carburant »

L'année 2005 et le premier semestre 2006 ont été marqués par de fortes hausses du prix du pétrole brut et du kérosène. Le prix moyen d'un baril de Brent était de 38,28 dollars en 2004 et de 54,57 dollars en 2005.



Au premier semestre 2006, ce prix moyen était de 65,06 dollars ; il a atteint un maximum à 78,3 dollars en août 2006.

Pour faire face à ces hausses, la plupart des grandes compagnies européennes et asiatiques ont pratiqué une politique de couverture d'achat de carburants et imposé des surcharges carburant.

Selon IATA, le prix du carburant représente en 2005, 22% des coûts d'exploitation des compagnies, membres de cette organisation. Suite aux pics atteints en juillet et août 2006, IATA a estimé, en septembre, ce taux à 26%.

I.2.2 Économie française

En 2005, malgré le redémarrage de la croissance en milieu d'année, le PIB en volume ne s'est accru que de 1,4% (source : OCDE), après 2,1% en 2004. Le solde extérieur continue de freiner l'activité et les dépenses des administrations publiques décèlent nettement.

En revanche, la consommation effective des ménages et l'investissement des entreprises sont restés dynamiques. La reprise constatée fin 2005 s'est confirmée au premier semestre 2006.

Avec 1,4% de croissance, 2005 est une année assez médiocre pour l'économie française. Le premier semestre a confirmé les craintes de ralentissement de la fin 2004. Mais depuis l'été 2005, l'économie française a retrouvé une croissance plus robuste.

Sur l'ensemble de l'année, la croissance a été soutenue par la demande intérieure, tandis que la contribution du commerce extérieur est restée négative. Nos exportations n'ont que faiblement profité d'un environnement mondial très dynamique et ont été limitées par le manque de souffle de la demande émanant de nos proches partenaires européens. Les exportations françaises de biens et de services n'ont augmenté que de 4,3%, alors que les importations augmentaient de 9,2% et le solde des comptes courants s'est dégradé de 16,4 milliards d'euros. La hausse du prix du pétrole et la bonne tenue de la consommation intérieure ont poussé les importations, tandis que la faiblesse des économies allemande et italienne, deux partenaires majeurs de la France, explique la dégradation de nos échanges. Le commerce extérieur français est encore trop tourné vers la zone euro pour profiter pleinement de la reprise mondiale, au contraire de l'Allemagne qui exporte des biens d'équipement vers les pays émergents.

La France, comme les pays de la zone euro n'est pas touchée par l'inflation malgré le choc pétrolier, contrairement aux chocs de 1973 et 1979 : sa dépendance envers le pétrole est moindre, et sa réactivité s'est améliorée, en même temps que le niveau de concurrence. Par ailleurs, la force de l'euro a amoindri les effets du choc. La hausse des prix en 2005 n'a été que de 2 %.

Au début de 2005, la demande extérieure se stabilise en raison du ralentissement constaté aux Etats-Unis et en Asie. La situation de la France est un peu atypique, car les médiocres performances économiques n'empêchent pas une consommation intérieure assez soutenue. Cette bonne tenue de la consommation est surtout le fait de quelques secteurs de biens d'équipement en expansion comme la téléphonie ; pour le reste, les Français ont fait face à la stagnation de leurs revenus et à la hausse de certaines charges telles que le logement ou l'énergie par un recours aux produits les moins chers pour leur consommation. Le paradoxe de la situation française est donc que la bonne tenue de la consommation intérieure profite aux importations de biens de consommation bon marché (notamment en provenance d'Asie) et non pas à l'emploi en France.

Le retour d'une croissance plus robuste à la fin de 2005 a permis une légère amélioration de l'emploi à partir du dernier trimestre. Le chômage s'est stabilisé sur l'ensemble de l'année, grâce notamment à de forts retraits d'activité.

Au début de 2006, la croissance reste soutenue par la consommation des ménages, et les perspectives de croissance annuelle du PIB sont légèrement supérieures à 2% (2,1% selon l'OCDE) avec une inflation contenue en dessous de 2%, malgré la forte hausse du prix de l'énergie. Le chômage devrait continuer à diminuer, grâce aux effets conjugués de la démographie, des mesures relatives aux emplois aidés et à la meilleure tenue de l'emploi salarié dans le secteur marchand.

I.3 Évènements 2005- 2006 (1^{er} semestre)

I.3.1 Évènements marquants de l'année 2005

5 janvier : fermeture de l'aéroport de la Rochelle pour travaux de piste jusqu'en avril.

18 janvier : première présentation publique de l'Airbus A380.

16 février : entrée en vigueur du Protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre.

16 février : présentation officielle du Boeing 777-200LR.

17 février : ouverture du nouvel aéroport international de Nagoya au Japon.

28 février : le Parlement est réuni en congrès pour l'adoption définitive de la révision constitutionnelle préalable au référendum relatif au traité constitutionnel européen.

3 mars : signature des textes d'organisation de la nouvelle DGAC (*publication JO du 10 avril*).

7 mars : le premier ministre demande au Conseil national du Développement durable de réfléchir aux moyens de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

8-10 mars : conférence internationale sur le terrorisme à Madrid.

16 mars : le prix du pétrole atteint 57 dollars le baril.

29 mars : easyJet ferme sa liaison Orly-Marseille.

12 avril : Air France augmente sa surcharge carburant.

12 avril : la compagnie Corsair reçoit son 1^{er} Boeing 747-400 pour sa mise en service sur la Réunion.

20 avril : promulgation de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui prévoit notamment la transformation du statut d'Aéroports de Paris en société anonyme, la mise en place d'un nouveau régime de gestion des grands aéroports régionaux et une modernisation du régime des redevances aéroportuaires.

27 avril : l'Airbus A380 décolle pour la première fois de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

5 mai : premier vol du Falcon 7X de Dassault.

29 mai : référendum en France sur le traité constitutionnel européen.

5 juin : référendum en Suisse pour son entrée dans l'espace Schengen.

9 juin : première réunion commune OPEP – Union européenne.

13-19 juin : 46^{ème} salon International de l'Aéronautique et de l'Espace au Bourget.

22 juin : ouverture d'un nouveau terminal à Beauvais.

25 juin : signature de l'accord de Cotonou révisé entre l'Union européenne et 77 pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique).

7 juillet : attentats terroristes à Londres dans le métro.

26 juillet : suite aux attentats terroristes de Londres le 7 juillet, le Conseil de sécurité intérieure décide un renforcement de la lutte contre le terrorisme.

2 août : un Airbus A340 de la compagnie Air France (Vol AF 358), transportant 297 passagers et 12 membres d'équipage, prend feu lors de son atterrissage raté sur une piste de l'aéroport Pearson de Toronto. Quarante-trois blessés légers.

14 août : crash d'un Boeing 737 de la compagnie chypriote Helios Airways, avec 115 passagers à bord.

16 août : crash au Venezuela d'un McDonnell Douglas MD-82 de la compagnie colombienne West Caribbean Airways, reliant le Panamá à la Martinique avec 152 passagers à bord.

17 août : easyJet signe un contrat de maintenance Airbus, pour une durée de 10 ans, d'un milliard de dollars avec SR Technics.

23 août : crash au Pérou d'un Boeing 737-200 (Vol TANS 204) de la compagnie péruvienne TANS, transportant 92 passagers.

25 août : le ministre de la Santé et des Solidarités présente une communication en Conseil des ministres, jugeant faible le risque d'expansion en France de l'épizootie de grippe aviaire.

29 août : le cyclone Katrina touche les états de la Louisiane et du Mississippi faisant plusieurs centaines de victimes et d'énormes dégâts.

30 août : le Premier ministre décide d'augmenter les réserves de la France en médicaments antiviraux et vaccins et de renforcer les contrôles sanitaires dans les aéroports accueillant des vols internationaux.

5 septembre : un Boeing 737-200 s'écrase sur un centre habité de Sumatra, Indonésie, tuant les 117 personnes à bord et 30 personnes au sol.

15 septembre : flambée du prix du baril de pétrole, le ministre de l'Economie installe la commission de transparence sur la fiscalité pétrolière.

16 septembre : à l'issue d'une réunion avec les groupes pétroliers, le ministre de l'Economie annonce la mise en place d'un observatoire des prix des carburants.

20-29 septembre : les marins CGT et du STC se mettent en grève contre le projet de privatisation de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM).

28 septembre : présentation du projet de loi de finances pour 2006 selon les critères définis par la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 1er août 2001.

1er octobre : plusieurs attentats frappent deux stations balnéaires de l'île indonésienne de Bali.

5 octobre : le gouvernement propose aux 2 400 salariés de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) une part de 9% dans le capital, le fonds d'investissement détenant 38%, la Connex 28% et l'État 25%.

6 octobre : nouvelle directive européenne sur la sûreté visant à protéger les ports européens d'attaques terroristes.

12-14 octobre : 100^{ème} anniversaire de la FAI (fédération aéronautique internationale).

13 octobre : conflit SNCM, la CGT et le STC se prononcent pour la reprise du travail

11 novembre : L'A380 s'est posé sur l'aéroport de Singapour après un vol de 13h où il a parcouru 11 000 km.

27-28 octobre : début des violences urbaines à Clichy-sous-Bois.

Novembre : la grippe aviaire (H5N1) atteint le continent européen par l'intermédiaire des oiseaux migrateurs.

1^{er}-24 novembre : les violences urbaines s'aggravent, les incendies de voitures se propagent progressivement en Seine-Saint-Denis et à plusieurs villes de France.

8 novembre : le Gouvernement met en place l'état d'urgence.

21 novembre : entrée en Bourse du groupe d'électricité EDF.

22-23 novembre : grève à la SNCF contre « la privatisation rampante » de la société.

15 décembre : le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, et le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, annoncent les noms des futurs propriétaires des 3 sociétés d'autoroute privatisées.

28 décembre : publication du décret pris en application de la loi du 26 juillet 2005 de sauvegarde des entreprises.

30 décembre : décret, dit « anti-OPA », réglementant les relations financières avec l'étranger.

30 décembre : promulgation de la loi de finances pour 2006.

I.3.2 Évènements marquants de l'année 2006 (1^{er} semestre)

Janvier : montée de la grippe aviaire et de l'épidémie du chikungunya à la Réunion.

1 janvier : mise en place de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

5 janvier : promulgation de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports qui crée l'« Établissement public de sécurité ferroviaire ».

20 janvier : remontée des prix du pétrole

23 janvier : promulgation de la loi relative à la lutte contre le terrorisme.

25 janvier : ouverture des élections législatives palestiniennes de 2006 pour élire les 132 députés du Conseil législatif.

Février : extension de l'épizootie de grippe aviaire à l'Europe

10 février : cérémonie d'ouverture des XXème Jeux Olympiques d'hiver à Turin (Italie).

23 mars : publication par la commission européenne de la 1^{ère} liste noire des compagnies aériennes interdites de vol dans l'UE.

29 mars : ultimatum de l'ONU à l'Iran sur son programme nucléaire.

2 mai : ouverture du procès de la catastrophe aérienne du mont Sainte Odile qui avait fait 87 morts et 9 survivants en janvier 1992.

3 mai : « ciel ouvert » transatlantique reporté de plusieurs mois. Poursuite de la remontée des taux d'intérêt aux Etats-Unis.

3 mai : crash en Russie d'un Airbus A320-324 de la compagnie Armavia 113 victimes.

10 mai : poursuite de la remontée du taux d'intérêt aux Etats-Unis, il est fixé à 5% .

Juin - Juillet : coupe du monde de football en Allemagne.

16 juin : entrée en bourse d'Aéroports de Paris.

1^{er} juillet : mise en place d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion.

II. Activités du secteur

II.1 Transport aérien

II.1.1 Trafic aérien

a/ Trafic aérien régulier mondial

En 2005, le trafic mondial régulier (2,02 milliards de passagers et 3 720 milliards de PKT selon l'OACI) a enregistré une progression de 7,2% en passagers et 8% en PKT. En tonnes-kilomètres, la croissance a été de 6,2%. La part du trafic international en TKT passe de 50% du trafic total en 1986 à 67% en 2005.

Le transport aérien mondial a surmonté le choc des événements du 11 septembre 2001 et des différentes crises qui ont suivi (SRAS, guerre en Irak, grippe aviaire...). Avec un taux de croissance en 2005 de 8%, exprimé en passagers-kilomètres-transportés (Source : Organisation de l'Aviation Civile Internationale), le trafic total (régulier et non régulier) a retrouvé ses meilleurs taux de croissance malgré la hausse importante du prix du pétrole (près de 45% entre 2004 et 2005). En termes de passagers transportés, selon l'Airport Council International, le trafic a augmenté de 6,5% au niveau mondial.

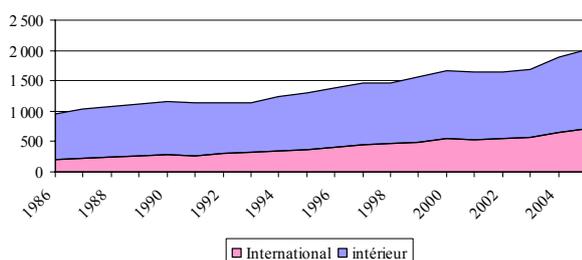
Passagers (millions)

Année	International	Intérieur	Total
2000	542	1 130	1 672
2001	536	1 104	1 640
2002	547	1 092	1 639
2003	561	1 130	1 691
2004	647	1 240	1 887
2005	704	1 318	2 022
% 2005/2004	8,8%	6,3%	7,2%
t.c.a.m. 05/00	5,4%	3,1%	3,9%

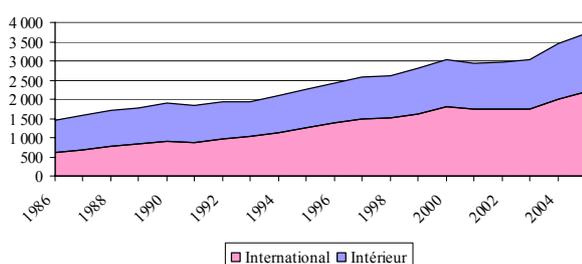
PKT (milliards)

Année	International	Intérieur	Total
2000	1 790	1 247	3 038
2001	1 727	1 223	2 950
2002	1 736	1 228	2 965
2003	1 739	1 281	3 019
2004	2 015	1 430	3 445
2005	2 197	1 522	3 720
% 2005/2004	9,0%	6,5%	8,0%
t.c.a.m. 05/00	4,2%	4,1%	4,1%

Trafic mondial - passagers (millions)



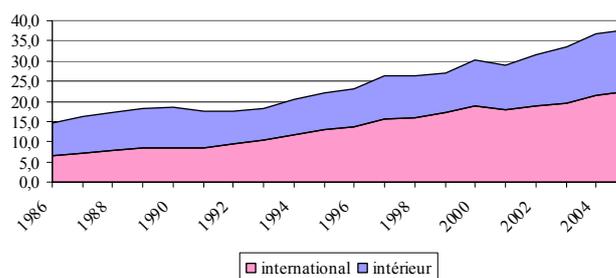
Trafic mondial - PKT (milliards)



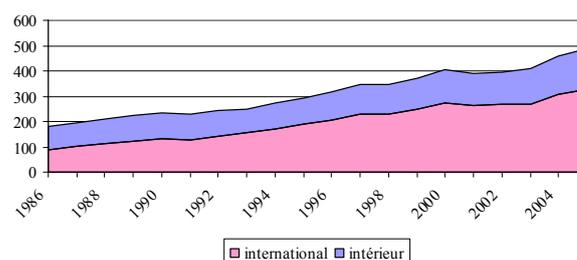
Le trafic passagers de 2005, exprimé en PKT, dépasse ainsi d'environ 22 % le niveau atteint en l'an 2000.

Le trafic de fret aérien régulier a connu une évolution plus modérée : +2,7% en tonnage (37,6 millions de tonnes) et +2,5% en tonnes-kilomètres-transportées (142,5 milliards de TKT).

Trafic mondial - fret (millions de tonnes)



Trafic mondial - TKT total (milliards)

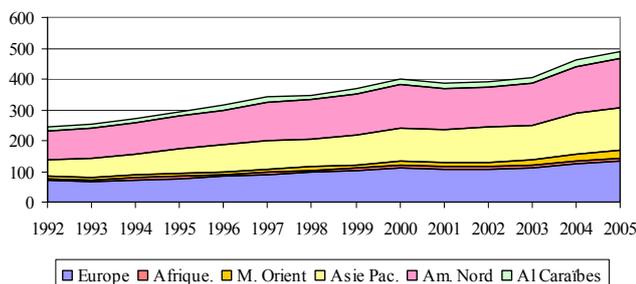


Pour les seuls services réguliers assurés par l'ensemble des compagnies mondiales, le trafic s'élève en 2005 à 2 milliards de passagers et à 3 720 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une augmentation de 7,2% en termes de passagers et de 8% en termes de PKT (Source : OACI).

● Répartition du trafic par zone géographique

L'Amérique du Nord demeure toujours la première zone géographique en termes de TKT totales (162 milliards), avec une croissance de 5,2%. La région Asie-Pacifique (139 milliards), frappée par le tsunami de janvier 2005, connaît une croissance un peu moindre (+4,5%), mais confirme sa deuxième place devant l'Europe (133 milliards), dont la croissance s'est accélérée avec 7,2%. Le Moyen Orient (25 milliards), avec une croissance proche de 14%, a connu le plus fort dynamisme.

Total monde - TKT total (milliards)



Trafic total - TKT (milliards)

année	Europe	Afrique	Moyen Orient	Asie Pacifique	Amérique Nord	Am. Latine
2000	112	8	13	107	142	17
2001	108	8	14	106	133	16
2002	107	8	15	115	131	16
2003	112	8	17	113	137	17
2004	124	9	22	133	154	18
2005	133	10	25	139	162	19

Sur le long terme, la région Asie-Pacifique enregistre la plus forte progression de part de trafic mondial, puisque sa part de marché passe de 23% en 1992 à 29% en 2005. Cette progression se fait essentiellement au détriment de l'Amérique du Nord dont la part de marché régresse de 38% du trafic mondial en 1992, à 33% en 2005.

Sur cette même période, la part de marché de l'Europe recule de deux points à 27,2%.

Ces trois régions représentent près de 90% du trafic mondial.

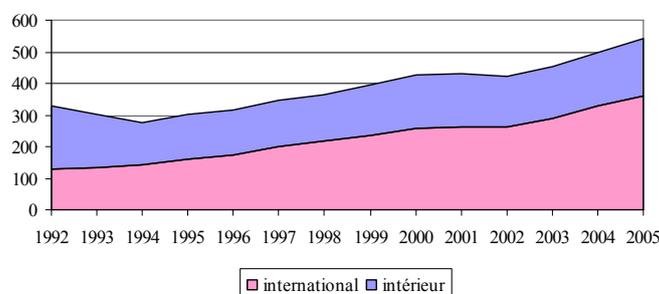
La part de marché de l'ensemble des régions Afrique (2%), Moyen Orient (5%) et Amérique Latine (3,9%) progresse de un point par rapport à 1986 avec un peu moins de 11% du trafic total.

● Répartition international/intérieur par région

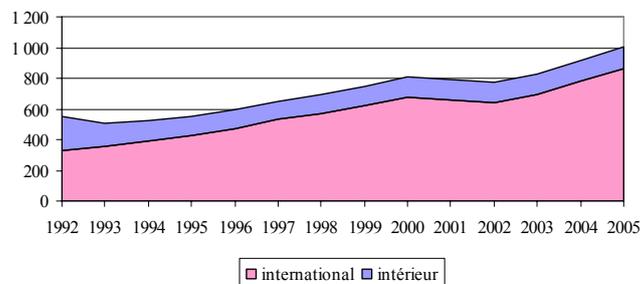
En Europe², le trafic intérieur (compris comme le trafic intérieur de chaque état) diminue en part relative, mais demeure important en valeur absolue (181 millions de passagers). Le trafic international représente 361 millions de passagers, soit le double du trafic intérieur.

En PKT, la différence est naturellement plus forte, en raison des distances parcourues supérieures en trafic international.

Europe - passagers (millions)



Europe - PKT (milliards)

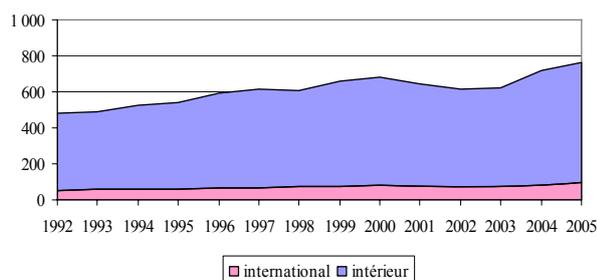


La situation en Amérique du Nord est très différente le trafic intérieur (671 millions de passagers) y est 7 fois supérieur au trafic international (91 millions). En PKT, l'écart s'atténue un peu : le trafic intérieur représente 2,4 fois le trafic international.

Cela s'explique par la taille des États-Unis et du Canada et la faiblesse des modes de transport de substitution pour des déplacements de longue distance à l'intérieur de ces états.

² L'Europe au sens de l'OACI comprend la Fédération de Russie.

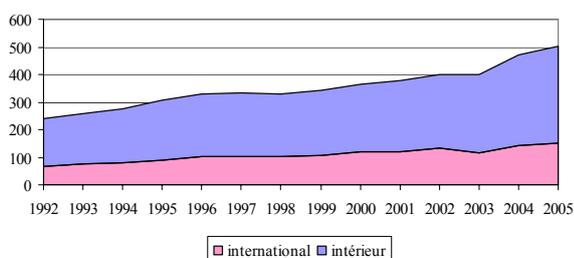
Amérique du nord - passagers (millions)



Les Etats-Unis avec un trafic intérieur de l'ordre de 95 milliards de TKT représentent à eux seuls de l'ordre 20% du trafic total mondial et 60% du trafic intérieur mondial en 2005.

L'Asie Pacifique est en 2005, comme en 2004 bien qu'à un rythme moindre, la seule région où le trafic intérieur (+6,7%) croît plus vite que le trafic international (+4,9%), ce qui est dû à l'essor des lignes intérieures de la Chine et de l'Inde.

Asie Pacifique - passagers (millions)



● Tendances au premier semestre 2006

Sur le premier semestre 2006, le trafic aérien a continué de faire preuve d'une bonne santé, malgré l'accroissement de la hausse du carburant.

Après la reprise du trafic mondial en 2004 et 2005, les premiers résultats de l'année 2006 témoignent d'une nouvelle progression du trafic international de passagers au premier semestre (+6,7% selon l'IATA). La progression a été soutenue dans toutes les zones, sauf en Amérique latine (+1,9%). La croissance a été de 5,7% en Amérique du Nord, 6% en Europe, 6,2% en Asie-Pacifique et 17,3% au Moyen Orient. S'agissant de l'activité fret, la progression du trafic des compagnies membres de l'IATA (+ 5,2 %) a été moins forte que pour le trafic de passagers, mais marque une amélioration par rapport à 2005.

Les compagnies européennes membres de l'AEA enregistrent, quant à elles, pour l'ensemble de leurs vols réguliers, une hausse de 5% de leur trafic de passagers (+5,9% en PKT) sur le premier semestre de l'année 2006. Le coefficient de remplissage s'établit à 75,5 % sur ce semestre, en hausse de 1,1 point par rapport à l'année précédente. Pour ce qui concerne le fret aérien, les compagnies européennes ont enregistré au premier semestre 2006 une augmentation du trafic

(en TKT) de 2,5% par rapport au premier semestre de l'année précédente.

Les compagnies américaines membres de l'Air Transport Association (ATA) enregistrent sur les six premiers mois de l'année 2006, une augmentation du trafic de passagers de 1,3 % (en PKT) sur l'ensemble de leur trafic. Le coefficient de remplissage pour l'ensemble de leur réseau a augmenté de 2,2 points, atteignant 80,1% sur la période.

En France, les résultats du premier semestre 2006 confirment la reprise enregistrée en 2005, avec une croissance moyenne de 5,9%, due à une progression de 7,3% du trafic international.

Selon les données de l'IATA, la croissance du trafic mondial exprimée en PKT à fin août 2006 était de 6,1%. L'Afrique a enregistré le plus fort taux de croissance (+8,4%), tandis que l'Amérique du Nord (+5,8%) croissait légèrement plus que l'Asie (+5,7%), et qu'en Europe la hausse était de 5,3%. Un ralentissement s'est produit au mois d'août sous le double effet des événements au Moyen Orient et des attentats déjoués à Londres. A ce stade, il est trop tôt pour mesurer l'impact durable sur le trafic des mesures de sûreté supplémentaires imposées après cette alerte terroriste.

● Prévisions pour le trafic régulier mondial

Malgré l'augmentation prévisible des primes d'assurances, du coût des systèmes de sûreté et surtout du carburéacteur, il est admis que le trafic mondial va continuer sa croissance.

Les acteurs du transport aérien, tout en restant prudents et conscients de la grande fragilité du secteur, ont une vision positive de l'évolution du marché aérien pour les années à venir.

L'ensemble des experts confirme ainsi des évolutions favorables pour le moyen et long terme, considérant les facteurs fondamentaux du développement du transport aérien (croissance économique, échanges internationaux, besoin de mobilité, etc.), sans occulter pour autant le rôle que peuvent avoir des événements particuliers tels que les conflits, les conditions sanitaires ou les variations du prix du pétrole, sur des périodes plus ou moins courtes.

L'OACI prévoit en 2006 une croissance du trafic aérien mondial de 6,1 % en termes de passagers-kilomètres-transportés, de 5,8% en 2007 et 5,6% en 2008. La prévision pour 2006 est de +6,5% pour les compagnies européennes, +5 % pour les compagnies d'Amérique latine, +7,1% pour celles d'Asie-Pacifique, +12% pour celles du Moyen Orient et + 4,5% pour celles d'Amérique du Nord.

Pour autant, comme il s'agit de passagers-kilomètres-transportés, la comparaison avec des prévisions en termes de passagers doit être diminuée de -0,8 point en moyenne pour prendre en compte l'évolution moyenne annuelle de la longueur de l'étape.

L'IATA a publié en septembre 2006 des prévisions pour la période 2006-2010 avec un taux de croissance annuel moyen de 4,8% pour le trafic de passagers et de 5,3% pour le fret. Cette organisation prévoit un ralentissement du rythme de croissance mondial en raison d'une dégradation de la conjoncture des Etats-Unis. La prévision est de +4,3% pour l'Amérique du Nord, +4,4% pour l'Europe, mais 5,7% pour la région Asie-Pacifique.

Parmi les constructeurs aéronautiques, Boeing et Rolls Royce ont actualisé leurs prévisions à long terme. Ils prévoient une croissance annuelle en PKT de 4,8% (Rolls Royce) et 4,9% (Boeing) pendant les vingt prochaines années. Pour 2006 et 2007, Rolls Royce prévoit une croissance de 5,7% et 5,6%. Mais la croissance des flux de trafic à l'intérieur de l'Europe ne devrait être que de 3,3 ou 3,4% par an.

Il est à noter que ces prévisions s'inscrivent dans un contexte de forte hausse du prix du pétrole (65,6\$ le baril en moyenne au premier semestre 2006 contre 49,8 \$ sur la même période 2005), hausse qui a suscité des réajustements tarifaires de la part des grandes compagnies européennes malgré leur politique de couverture.

Ainsi, les craintes de ralentissement de la demande, liées à la fragilisation de la rentabilité des entreprises et à la hausse des tarifs aériens, semblent se révéler infondées car on ne peut que constater la robustesse de la croissance du trafic, tout en sachant que cette croissance peut s'accompagner de difficultés financières pour certaines compagnies.

b/ Trafic aérien de l'Union européenne (UE 25)

Le trafic aérien de l'UE 25 s'établit en 2005 à 707 millions de passagers (après correction des doubles comptes). Il progresse de 8,9%, dont +11,5% en moyenne pour les dix nouveaux pays membres de l'UE.

• **Trafic global**

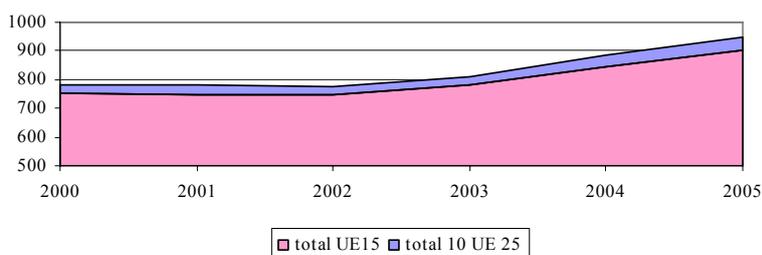
La somme des trafics des 25 pays membres (sans correction des doubles comptes) est de 946 millions de passagers.

Trafic total UE 25 par pays - passagers (milliers)

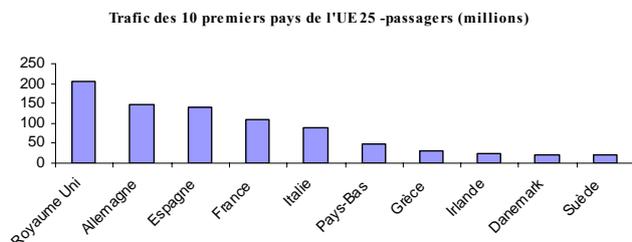
Année	2000	2004	2005	% 05/04	t.c.a.m. 05/00
Royaume Uni	162 296	192 303	204 013	6,1%	4,7%
Allemagne	120 666	135 850	145 977	7,5%	3,9%
Espagne	109 967	129 791	140 868	8,5%	5,1%
France	96 364	102 432	107 955	5,4%	2,3%
Italie	67 250	81 630	87 495	7,2%	5,4%
Pays-Bas	40 626	44 494	46 433	4,4%	2,7%
Grèce	30 705	29 544	30 799	4,2%	0,1%
Irlande	16 696	20 851	24 254	16,3%	7,8%
Danemark	19 136	21 006	22 173	5,6%	3,0%
Suède	24 328	21 719	20 997	-3,3%	-2,9%
Portugal	16 226	18 424	20 272	10,0%	4,6%
Autriche	14 766	18 297	19 685	7,6%	5,9%
Belgique	21 595	17 469	17 814	2,0%	-3,8%
Finlande	10 721	11 785	12 348	4,8%	2,9%
Luxembourg	1 656	1 509	1 538	1,9%	-1,5%
total UE15	752 998	847 104	902 621	6,6%	3,7%
République Tchèque	5 759	9 950	11 266	13,2%	14,4%
Hongrie	4 697	6 445	8 049	24,9%	11,4%
Pologne	5 733	6 092	7 080	16,2%	4,3%
Chypre	6 125	6 422	6 782	5,6%	2,1%
Malte	2 951	2 790	2 762	-1,0%	-1,3%
Lettonie	508	1 056	1 872	77,3%	29,8%
Slovaquie	430	1 081	1 583	46,4%	29,8%
Lituanie	581	994	1 434	44,3%	19,8%
Estonie	560	991	1 393	40,6%	20,0%
Slovénie	991	1 046	1 217	16,4%	4,2%
total 10 UE 25	28 335	36 867	43 439	17,8%	8,9%
total UE 25	781 333	883 971	946 060	7,0%	3,9%

Le cumul des trafics des pays de l'ex-UE à 15, 902 millions de passagers en 2005, représente 95,5% de trafic total de l'UE 25.

Trafic mondial - passagers (millions)



Cinq pays ont enregistré chacun en 2005 un trafic global supérieur à 80 millions de passagers : le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne, la France et l'Italie. Ils représentent 65% du trafic aérien de l'ensemble. De ces cinq pays, la France est celui qui a enregistré la croissance la plus faible depuis 2000 (+2,4% l'an), alors que l'Espagne, avec une croissance moyenne de 5% par an, a ravi la deuxième place à l'Allemagne dont le trafic n'a crû que de 3,9% par an. L'Espagne est le plus dynamique des pays de l'ouest européen en matière de trafic aérien.



Avec 43,4 millions de passagers en 2005, la part des 10 nouveaux pays entrants n'est que de 4,5% du trafic total de l'UE 25 mais ces pays affichent une progression de 17,8% supérieure à celle de l'ex-UE15 (+6,6%). Leur trafic demeure cependant modeste en valeur absolue. La progression en République tchèque et en Slovaquie est due à l'essor des compagnies à bas coût, notamment SkyEurope.

● **S'agissant du trafic aérien intérieur, le classement est différent.**

L'Espagne, avec 38 millions de passagers en 2005, enregistre de loin le trafic intérieur le plus élevé, avec une croissance de 15%. Cette importance du trafic intérieur espagnol est due à la desserte des îles Baléares et des îles Canaries, et à des infrastructures ferroviaires encore insuffisantes. Par ailleurs, la montée en puissance du hub d'Iberia à Madrid-Barajas accroît le trafic d'apport sur cette plate-forme. La prochaine mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Barcelone aura un impact sur le trafic aérien intérieur espagnol.

La France et le Royaume Uni arrivent en deuxième position avec 26,6 millions de passagers, et l'Italie (25 millions de passagers) en quatrième position. On observe que le trafic intérieur a continué de croître au Royaume-Uni et en Italie, alors qu'il s'est contracté en France. La qualité des dessertes ferroviaires françaises, notamment avec la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001 explique en grande partie cette baisse du trafic intérieur français. En Italie, l'achèvement d'ici à 2010 de l'axe à grande vitesse Naples-Rome-Milan aura un impact sur le trafic intérieur italien.

Les nouveaux pays membres de l'UE 25, essentiellement la Pologne, comptent pour moins de 1% du trafic intérieur total ; à l'exception de la Pologne, ce sont de petits pays en superficie.

Trafic national UE 25 - passagers (milliers)

Année	2002	2003	2004	2005
Espagne	29 022	31 324	34 032	38 180
Royaume Uni	22 617	24 416	25 741	26 688
France	27 921	26 712	26 392	26 661
Italie	22 527	24 477	24 612	24 646
Allemagne	20 402	21 193	21 385	21 901
Suède	7 445	6 875	7 030	6 191
Grèce	nc	5 030	5 536	5 763
Portugal	2 930	2 853	2 448	2 966
Finlande	2 766	2 701	2 862	2 819
Danemark	1 684	1 606	1 609	1 672
Irlande	659	812	685	641
Autriche	530	548	563	575
Pays-Bas	204	154	107	82
Belgique	1	2	1	1
Luxembourg	0	0	0	0
total UE15	nc	148 703	153 003	160 790
Pologne	nc	nc	893	861
République Tchèque	148	161	173	195
Slovaquie	32	32	36	127
Estonie	13	15	17	21
Malte	47	44	38	8
Lituanie	nc	1	2	3
Hongrie	nc	0	0	2
Lettonie	nc	0	0	0
Chypre	nc	1	1	0
Slovénie	nc	nc	0	0
total 10 UE 25	nc	nc	1 160	1 218
total UE 25	nc	nc	154 163	162 008

● **En termes de trafic international,** le Royaume-Uni est en première position des pays de l'UE avec 177 millions de passagers en 2005 (+6% par rapport à 2004).

L'Allemagne est en deuxième position avec 124 millions de passagers, et l'Espagne en troisième position avec 102,7 millions de passagers (+7,2%). L'importance du trafic international espagnol est en grande partie due aux flux touristiques vers les îles Baléares et Canaries, et vers l'Andalousie, mais aussi au fort développement du trafic à Madrid et à Barcelone, notamment lié à la montée en puissance du hub d'Iberia à Madrid.

La France arrive en quatrième position avec 81,3 millions de passagers (+6,9%). L'Italie est cinquième, avec 62,8 millions de passagers internationaux (+10%). On doit remarquer la très bonne sixième place des Pays Bas avec 46,3 millions de passagers internationaux (+4,4%), ce qui confirme le rôle de porte d'entrée majeure d'Amsterdam-Schiphol en Europe.

Ces six premiers pays représentent près de 76% du trafic international de l'UE 25.

Le trafic international des nouveaux pays membres de l'UE 25 représente environ 5% du trafic international total.

Trafic 2005 UE 25 - passagers (milliers)

Pays	national	intra UE	extra UE
Royaume Uni	26 688	116 438	60 887
Allemagne	21 901	73 904	50 172
Espagne	38 180	87 205	15 403
France	26 661	42 995	38 300
Italie	24 646	45 773	17 075
Pays-Bas	82	26 173	20 178
Grèce	5 763	21 398	3 638
Irlande	641	21 023	2 590
Danemark	1 672	14 254	6 247
Suède	6 191	11 138	3 669
Portugal	2 966	13 954	3 352
Autriche	575	12 265	6 844
Belgique	1	12 885	4 928
Finlande	2 819	7 476	2 053
Luxembourg	0	1 313	225
total UE15	158 785	508 194	235 562
République Tchèque	195	8 042	3029
Hongrie	2	5 951	2096
Pologne	861	4 597	1622
Chypre	0	5 643	1139
Malte	8	2 432	322
Lettonie	0	1 589	282
Slovaquie	127	1 101	355
Lituanie	3	1 194	237
Estonie	21	1 192	180
Slovénie	0	786	431
total 10 UE 25	1 218	32 528	9 693
total UE 25	160 003	540 722	245 255

UE 25 (depuis le 1er mai 2004) : Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède.

UE 15 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

Pays entrants le 1er mai 2004 : Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie.

c/ Le trafic aérien français

Le trafic aérien français³, 112 millions de passagers, progresse de 5,9% en 2005.
Le trafic métropole-international (82 millions de passagers) enregistre la plus forte croissance (+7,8%), alors que le trafic intérieur de la métropole (23 millions de passagers) n'a crû que de 1,4% et que le trafic de l'Outre-mer a diminué de 0,7%

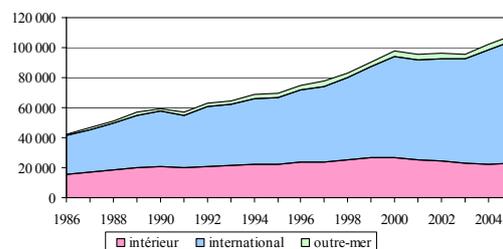
• Le trafic de la métropole

Avec 108 millions de passagers en 2005, le **trafic total de la métropole** enregistre une forte croissance (+6,1%) par rapport à 2004, confirmant ainsi la reprise amorcée en 2003.

Passagers (milliers)

Année	Métropole	Intérieur OM	International OM	France
2000	97 719	2 063	1 912	101 693
2001	95 596	2 000	1 819	99 415
2002	96 307	1 908	1 744	99 959
2003	95 618	2 045	1 794	99 457
2004	101 909	2 113	1 853	105 875
2005	108 094	2 130	1 885	112 110
% 2005/2004	6,1%	0,8%	1,7%	5,9%
t.c.a.m. 2005/2000	2,0%	0,6%	-0,3%	2,0%

Evolution du trafic aérien de la métropole



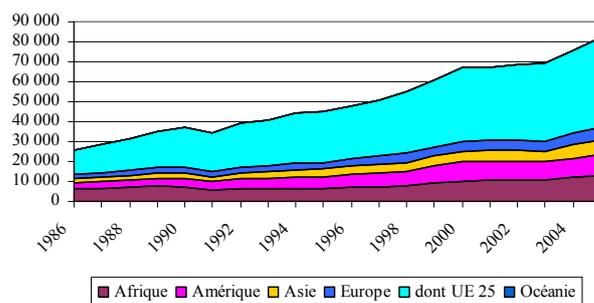
Le trafic international (82 millions de passagers) constitue le principal moteur de cette croissance avec un gain de 7,8% par rapport à 2004, alors que le trafic intérieur (23 millions de passagers en 2005) n'a crû que de 1,4%, taux qui ne lui permet pas de récupérer complètement la perte de 2004. Par rapport à 2000, le trafic intérieur a diminué de 15,5%, et le trafic vers l'Outre-mer de 11,6%, alors que le trafic international a augmenté de 22,4%.

³ Le trafic aérien de la France est la somme du trafic métropole (102 millions de passagers), du trafic intérieur Outre-mer (2 millions de passagers) et du trafic international Outre-mer (2 millions de passagers).

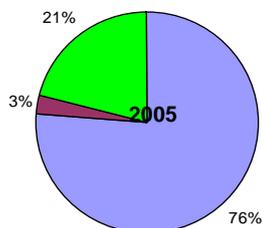
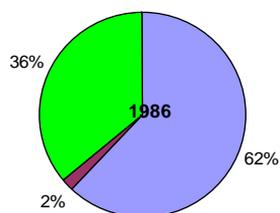
Passagers (milliers)

année	Afrique	Amérique	Asie	Europe	dont UE 25	Océanie	Total
2000	10 170	9 663	5 406	41 666	36 597	66	66 972
2001	10 603	9 436	5 342	41 710	36 682	54	67 144
2002	10 713	9 090	5 819	43 014	37 888	56	68 692
2003	10 776	9 010	5 524	44 072	39 062	11	69 393
2004	12 011	9 743	6 680	47 562	42 014	69	76 065
2005	13 192	10 609	7 249	50 919	44 672	nc	81 969
% 2005/2004	9,8%	8,9%	8,5%	7,1%	6,3%	nc	7,8%
t.c.a.m. 05/00	5,3%	1,9%	6,0%	4,1%	4,1%	nc	4,1%

Evolution du trafic international de la métropole



Au cours de la période 1986-2005, la part du trafic international passe de 62% à 76% du trafic total au détriment du trafic intérieur qui diminue de 36% à 21% sur cette même période.



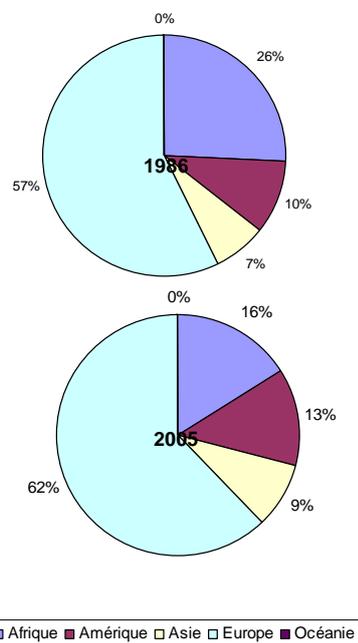
International Intérieur Outre mer

Le trafic métropole-international (76% du trafic de la métropole, +7,8% / 2004)

Avec près de 51 millions de passagers en 2005 et une croissance de 7,1% par rapport à 2004, les liaisons avec l'Europe constituent la majeure partie du trafic international de la métropole (62%, dont 55% avec l'Union européenne à 25), mais le trafic avec les autres parties du monde connaît des croissances particulièrement soutenues : Afrique (+9,8%, grâce notamment au trafic vers l'Afrique du Nord), les Amériques (+8,9%) et l'Asie (+8,5%).

Sur la période 1986-2005, la part du trafic intra communautaire (défini comme l'Union européenne à 25) passe de 48% à 55%, essentiellement au détriment du trafic sur l'Afrique qui ne représente plus que 16% en 2005 (26% en 1986).

L'importance des trafics avec l'Amérique et avec l'Asie progresse également en 2005 : respectivement 13% (10% en 1986) et 9% (7% en 1986) du trafic international.



Le trafic métropole-Amérique (9% du trafic de la métropole, + 8,9% / 2004)

Le trafic vers l'Amérique (9,7 millions de passagers) comporte 10 liaisons de plus de 100 000 passagers en 2005, qui représentent 99% du trafic métropole-Amérique. Il est dominé par les liaisons vers les Etats-Unis qui, avec 6 millions de passagers en 2005, représentent 56% du flux total.

Cependant, le trafic avec les Etats-Unis n'a progressé que de 6,8%, et cette part relative a diminué.

Trafic Métropole -Amérique

année	passagers (milliers)				
	Etats-Unis	Canada	Bésil	R. Dominicaine	Mexique
2000	6 353	1 261	553	346	260
2001	6 027	1 302	567	406	248
2002	5 669	1 219	584	481	303
2003	5 278	1 185	587	681	379
2004	5 712	1 299	678	648	458
2005	6 098	1 476	838	640	511
% 2005/2004	6,8%	13,6%	23,7%	-1,3%	11,5%
t.c.a.m. 2005/2000	-0,8%	3,2%	8,7%	13,1%	14,5%

Année	passagers (milliers)				
	Cuba	Vénézuéla	Antilles Néerl.	Colombie	Argentine
2000	309	84	212	106	99
2001	330	86	185	74	140
2002	316	93	158	87	108
2003	321	90	164	98	137
2004	322	139	168	112	142
2005	317	211	163	144	132
% 2005/2004	-1,5%	51,5%	-3,1%	28,4%	-6,9%
t.c.a.m. 2005/2000	0,5%	20,1%	-5,2%	6,5%	6,0%

La plupart des autres flux supérieurs à 500 000 passagers ont très fortement progressé, notamment le Canada (+13,5%), le Brésil (+23,7%) et le Mexique (+11,5%). On note par ailleurs un essor du trafic avec le Venezuela (+51,5% avec 211 000 passagers) et la Colombie (+28,4% avec 144 000 passagers). Par contre, le trafic a baissé vers les destinations balnéaires comme Cuba ou la République dominicaine, ainsi que vers l'Argentine.

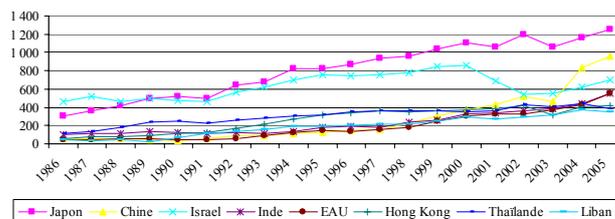
Le trafic métropole-Asie (6,7% du trafic de la métropole, +8,5% / 2004)

Après les très fortes augmentations enregistrées entre 2000 et 2004, la croissance du trafic vers l'Asie (hors Océanie) est d'un niveau plus modeste de 8,5%, supérieur toutefois à la croissance du trafic vers l'Amérique. Globalement, le trafic a atteint près de 7,25 millions de passagers en 2005.

Le Japon (1,25 million de passagers) reste la relation la plus importante de la métropole avec l'Asie en 2005. La Chine (958 000 passagers) conforte sa deuxième position avec une forte progression (+14,3%) en 2005, qui confirme la reprise de 2004. après une année de 2003 marquée par l'épidémie de SRAS et la guerre en Irak.

Les plus forts taux de progression sont enregistrés avec les Emirats Arabes Unis (+29,6%) qui bénéficient de la politique de hub de Emirates, et l'Inde (+27,5%) qui a accordé de nouveaux points d'entrée depuis la France.

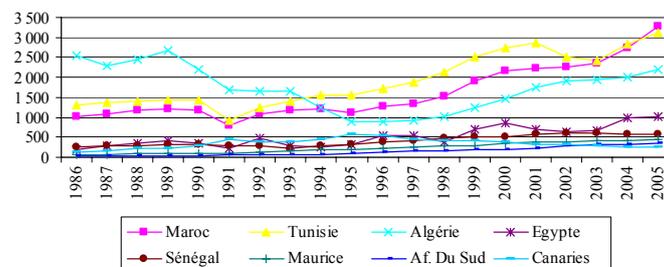
Evolution du trafic avec les principaux pays d'Asie



Le trafic métropole-Afrique (12,2% du trafic de la métropole, +9,8% / 2004)

En 2005, la relation avec l'Afrique (13,2 millions de passagers) est dominée par les liaisons avec le Maghreb et l'Egypte. Avec une croissance de 20,3% et un trafic de 3,3 millions de passagers, le Maroc est devenu la première destination devant la Tunisie (3,1 millions de passagers et +10,5%). Avec 2,2 millions de passagers, le trafic avec l'Algérie semble repartir (+9,1%). L'Egypte (+4,2%) a connu une croissance plus faible en raison d'un contexte géopolitique tendu.

Evolution du trafic vers les principales destinations en Afrique.



Trafic Métropole -Afrique

année	passagers (milliers)							
	Maroc	Tunisie	Algérie	Egypte	Sénégal	Maurice	Af. Du Sud	Canaries
2000	2 148	2 741	1 456	852	518	356	195	380
2001	2 212	2 861	1 734	700	564	379	207	324
2002	2 260	2 525	1 923	645	617	398	296	304
2003	2 355	2 416	1 942	653	606	402	309	298
2004	2 735	2 832	2 003	972	579	423	306	242
2005	3 290	3 128	2 185	1 014	565	444	354	241
% 2005/2004	20,3%	10,5%	9,1%	4,2%	2,5%	5,1%	15,6%	0,3%
t.c.a.m. 2005/2000	8,9%	2,7%	8,5%	3,5%	1,7%	4,5%	12,7%	8,7%

Année	passagers (milliers)						
	Madagascar	Cameroun	Nigeria	Mali	Côte d'Ivoire	Burkina Faso	Gabon
2000	182	151	88	110	213	64	120
2001	188	180	112	120	204	63	129
2002	71	212	127	154	209	98	143
2003	169	199	140	150	156	103	135
2004	187	187	173	148	166	107	128
2005	209	197	188	150	135	124	113
% 2005/2004	11,6%	5,4%	8,5%	1,2%	-19,0%	15,9%	-12,3%
t.c.a.m. 2005/2000	2,8%	5,4%	16,3%	6,4%	-8,7%	14,0%	-1,3%

On observe une baisse du trafic vers l'Afrique subsaharienne, notamment vers la Côte d'Ivoire (-19%), mais aussi vers le Sénégal (-2,5% et le Gabon (-12,3%).

Parmi les bonnes progressions, on peut noter les trafics vers l'Afrique du Sud, Madagascar et le Burkina Faso (dans ce dernier cas, il s'agit sans doute de dessertes pour le nord de la Côte d'Ivoire).

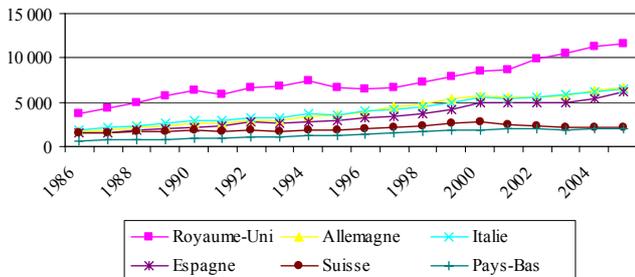
Le trafic métropole-Océanie

En 2005, il n'y a pas eu de trafic direct entre la métropole et l'Australie ni la Nouvelle Zélande.

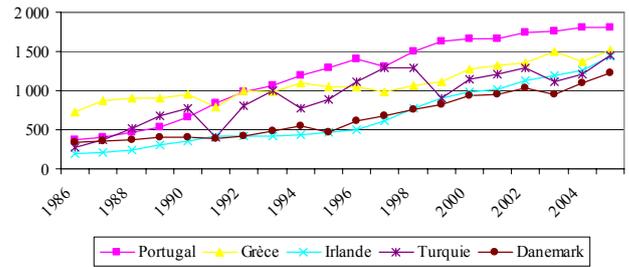
Le trafic métropole-Europe (47% du trafic de la métropole, +7,1% / 2004).

Le trafic vers l'Europe comporte en 2005 onze liaisons de plus de 1 million de passagers par an qui représentent 84% du trafic métropole-Europe. Il a progressé de 7,1% (UE + 6,3%) en 2005, et de 22% par rapport à 2000.

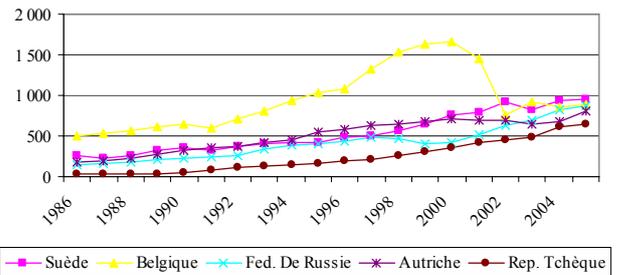
Evolution du trafic métropole-Europe (1)



Evolution du trafic métropole-Europe (2)



Evolution du trafic métropole-Europe (3)



Les liaisons avec le Royaume-Uni (11,5 millions de passagers mais une croissance de 2,1% seulement en 2005) représentent à elles seules 22,5% du trafic métropole-Europe. Elles sont deux fois plus importantes que celles avec l'Allemagne, l'Italie (6 millions de passagers) et l'Espagne (5,5 millions de passagers). Mais le taux de croissance faible semble indiquer que ce marché est parvenu à maturité après le développement des liaisons à bas tarifs entre les régions françaises et ce pays, et l'amélioration du temps de parcours des Eurostar entre Paris et Londres.

Parmi les grands pays, la croissance la plus forte a eu lieu avec l'Espagne (+14,4%), qui avec 6,3 millions de passagers rejoint presque l'Allemagne (6,6 millions) et l'Italie (6,45 millions).

Alors que la Croatie, destination touristique émergente, enregistre une progression de 83,5%, on voit de fortes progressions vers des pays desservis par des compagnies à bas tarifs comme la Hongrie (+25,8%) ou l'Irlande (+14,5%) ainsi que vers la Turquie (+20,5%)

Trafic Métropole -Europe

Année	passagers (milliers)					
	Royaume-Uni	Allemagne	Italie	Espagne	Suisse	Pays-Bas
2000	8 490	5 645	5 525	4 956	2 858	1 907
2001	8 670	5 570	5 435	5 006	2 477	1 938
2002	9 909	5 536	5 592	4 973	2 246	1 945
2003	10 451	5 657	5 928	5 021	2 169	1 873
2004	11 323	6 290	6 169	5 465	2 135	2 014
2005	11 560	6 637	6 449	6 254	2 184	2 018
% 2005/2004	2,1%	5,5%	4,5%	14,4%	2,3%	0,2%
t.c.a.m. 2005/2000	6,4%	3,3%	3,1%	4,8%	-5,2%	1,1%

passagers (milliers)					
Année	Portugal	Grèce	Irlande	Turquie	Danemark
2000	1 656	1 273	983	1 148	930
2001	1 663	1 323	1 009	1 212	955
2002	1 742	1 362	1 122	1 286	1 034
2003	1 759	1 500	1 195	1 116	958
2004	1 807	1 378	1 257	1 210	1 104
2005	1 799	1 523	1 440	1 458	1 232
% 2005/2004	-0,5%	10,5%	14,6%	20,5%	11,7%

t.c.a.m. 2005/2000					
Année	Suède	Belgique	Fed. De Russie	Autriche	Rep. Tchèque
2000	756	1 661	426	717	348
2001	783	1 456	514	687	420
2002	927	765	631	696	460
2003	819	919	699	643	486
2004	935	862	823	675	606
2005	945	894	867	806	638
% 2005/2004	1,1%	3,7%	5,3%	19,4%	5,4%
t.c.a.m. 2005/2000	4,6%	-11,7%	15,3%	2,3%	12,9%

Année	Norvège	Hongrie	Finlande	Roumanie	Croatie
2000	361	258	306	158	69
2001	387	283	307	175	68
2002	438	319	323	196	96
2003	422	311	321	234	124
2004	507	401	333	265	206
2005	588	505	365	316	379
% 2005/2004	15,9%	25,8%	9,6%	19,0%	83,5%
t.c.a.m. 2005/2000	10,2%	14,4%	3,6%	14,9%	40,4%

Le trafic intérieur (21,1% du trafic de la métropole, +1,4% / 2004)

En 2005, le trafic intérieur de la métropole (22,8 millions de passagers) a légèrement repris (+1,4%), interrompant ainsi le déclin constaté entre 2000 et 2004, mais il demeure inférieur de 15,5% au niveau de trafic de 2000. (27 millions de passagers).

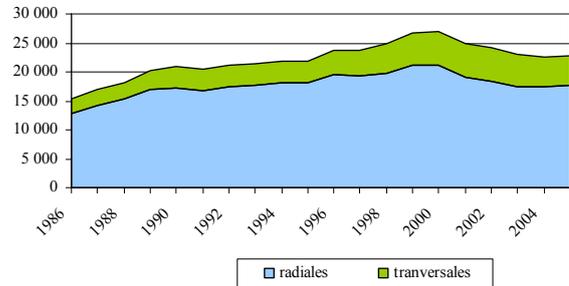
Trafic intérieur Métropole

passagers (milliers)			
Année	Radiales	Transversales	Intérieur
2000	21 165	5 828	26 993
2001	19 181	5 806	24 986
2002	18 430	5 821	24 251
2003	17 512	5 519	23 030
2004	17 487	5 014	22 501
2005	17 589	5 217	22 806
% 2005/2004	0,6%	4,1%	1,4%
t.c.a.m. 05/00	-3,6%	-2,2%	-3,3%

La légère reprise de 2005 limite la perte de trafic à 4,1 millions de passagers.

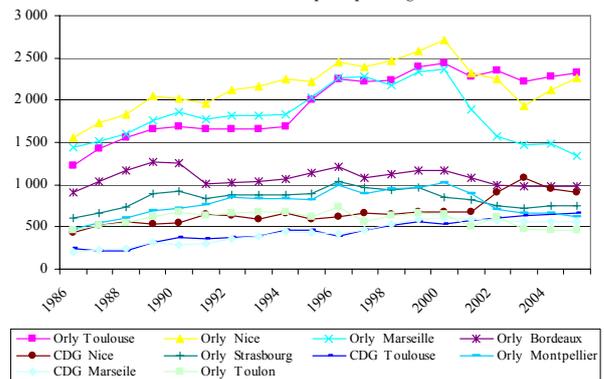
La structure du trafic intérieur de la métropole montre toujours une prépondérance du trafic radial (77%), lui-même étant principalement constitué des liaisons avec Orly (à 73%).

Répartition du trafic intérieur entre radiales et transversales



Le trafic intérieur de la métropole qui comprend 127 liaisons de plus de 10 000 passagers desservant 43 destinations (99% du trafic total), est fortement concentré. Les 10 premières liaisons, qui sont des radiales, en représentent 48%.

Evolutions du trafic des principales lignes radiales

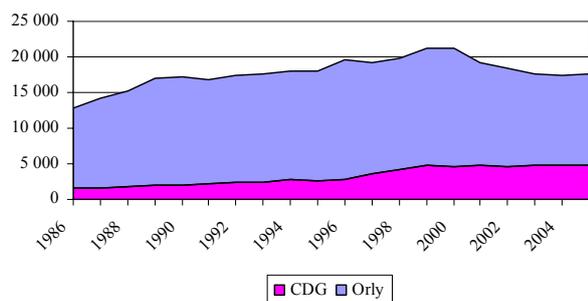


La perte de trafic intérieur radial entre 2000 et 2005 (-17%) est particulièrement significative pour les liaisons avec Orly (-22%), alors que le trafic de CDG progresse légèrement (+1,7%).

Trafic Paris - régions

passagers (milliers)			
Année	CDG	Orly	Radiales
2000	4 641	16 523	21 165
2001	4 705	14 476	19 181
2002	4 697	13 733	18 430
2003	4 811	12 700	17 512
2004	4 712	12 775	17 487
2005	4 724	12 865	17 589
% 2005/2004	0,2%	0,7%	0,6%
t.c.a.m. 05/00	0,4%	-4,9%	-3,6%

Evolution du trafic intérieur à CDG et Orly



En fait, l'amélioration de 2005 est due à une reprise du trafic des liaisons transversales (+4,1%), alors que les lignes radiales ont connu une quasi stagnation (+0,6%), spécialement les dessertes avec Orly, très concurrencées par le TGV, tandis que les vols vers CDG bénéficient de l'impact positif des correspondances sur le hub d'Air France.

En particulier, le TGV Méditerranée continue d'avoir un impact sur le trafic aérien. Sur Orly- Marseille, easyJet a préféré se retirer, et le trafic baisse de près de 10% et de 6,6% sur Orly-Montpellier.

Par ailleurs, la réduction de capacité engendrée en 2003-2004 par la disparition des compagnies Air Lib, Aeris et Air Littoral n'a pas été entièrement compensée au départ d'Orly : hormis ses services vers Nice et Toulouse, easyJet préfère en effet développer des liaisons européennes.

Les liaisons avec la Corse et avec des villes non desservies par le TGV demeurent en légère croissance. Le trafic des lignes vers la Corse (radiales et transversales) est en hausse, particulièrement vers les aéroports de Figari et de Calvi. 16 liaisons avec la Corse représentent 9% du trafic intérieur métropole.

Parmi les grandes lignes transversales, seules Bordeaux-Lyon et Lyon-Strasbourg ont connu une hausse de trafic (+3,5% et +4,6% respectivement), alors que les autres sont en stagnation.

Trafic des 10 premières liaisons régions - régions

Année	passagers (milliers)				
	Ajaccio Marseille	Bordeaux Lyon	Bastia Marseille	Toulouse Lyon	Lyon Nantes
2000	255	248	257	247	212
2001	261	257	264	236	222
2002	252	243	243	227	220
2003	251	243	237	222	227
2004	253	258	251	235	241
2005	262	258	250	235	234
% 2005/2004	3,4%	-0,1%	-0,5%	0,0%	-2,9%
t.c.a.m. 05/00	0,5%	0,8%	-0,6%	-1,0%	2,0%

Année	passagers (milliers)				
	Lyon Nice	Bordeaux Marseille	Marseille Nantes	Ajaccio Nice	Lyon Strasbourg
2000	229	127	145	143	121
2001	206	146	135	136	131
2002	174	137	123	123	124
2003	165	129	125	121	119
2004	159	137	135	120	124
2005	159	138	133	126	124
% 2005/2004	0,1%	0,6%	-1,4%	4,6%	0,0%
t.c.a.m. 05/00	-7,1%	1,7%	-1,7%	-2,6%	0,6%

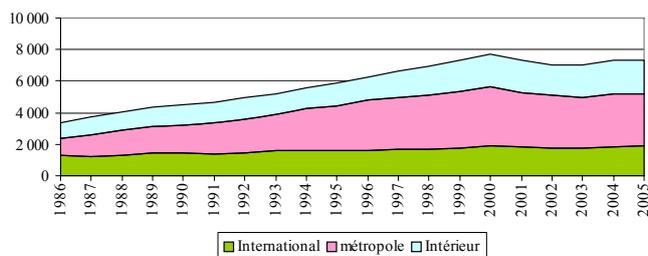
● Le trafic Outre-mer

Le trafic total Outre-mer (7,3 millions de passagers, 6,5% du trafic total de la France)

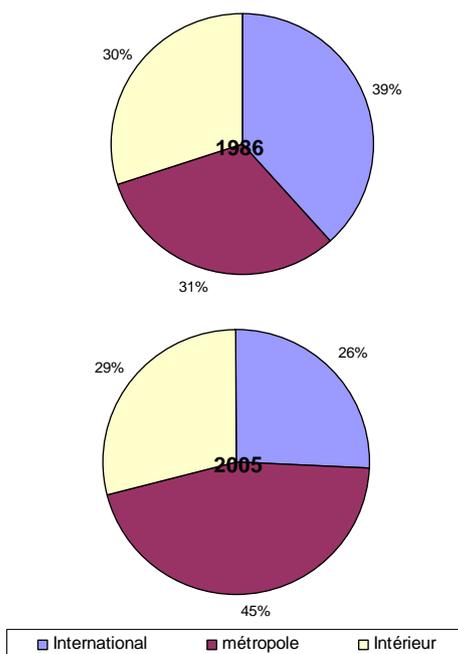
L'année 2005 n'a pas confirmé la reprise du trafic de l'Outre-mer : la croissance n'a été que de 0,4% (7,3 millions de passagers).

année	passagers (milliers)			
	International	Métropole	Intérieur	Total
2000	1 912	3 745	2 063	7 719
2001	1 819	3 471	2 000	7 291
2002	1 744	3 364	1 908	7 016
2003	1 794	3 193	2 045	7 032
2004	1 853	3 342	2 113	7 308
2005	1 885	3 319	2 130	7 335
% 2005/2004	1,7%	-0,7%	0,8%	0,4%
t.c.a.m. 05/00	-0,3%	-2,4%	0,6%	-1,0%

Evolution du trafic de l'outre mer



Les flux vers la métropole (3,3 millions de passagers, soit 45% de l'ensemble) ont connu une forte progression de 212% depuis 1986, et leur part relative est passée de 31% en 1986 à 45% en 2005. Cette augmentation a eu lieu essentiellement au détriment du flux international dont la part est passée de 39% à 26% entre 1986 et 2005, alors que le flux intérieur est resté quasi constant (autour de 30%). Cette évolution s'explique par la libéralisation des dessertes avec la métropole intervenue depuis 1986.



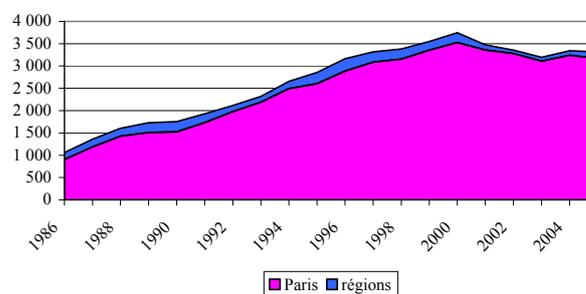
Le point culminant de la courbe a été atteint en 2000 : depuis, les flux concernant l'Outre-mer ont globalement diminué de 5%.

● Le trafic Outre-mer-métropole

Le trafic Outre-mer-métropole (3,32 millions de passagers en 2005) est fortement dominé par les échanges avec Paris. Cette tendance s'est confirmée au fil du temps puisque la part du flux avec la capitale est passée de 86% en 1986 à 97% en 2004, mais 95,5% en 2005 qui a vu le redémarrage de quelques liaisons au départ des régions françaises (notamment de Marseille vers la Réunion), dont la valeur en niveau de passagers est toutefois marginale.

Ce trafic a culminé en 2000. Depuis, il a été affecté par la disparition de compagnies (Air Lib, Air Bourbon), qui a entraîné une baisse de l'offre, et par des difficultés économiques aux Antilles, qui souffrent de la concurrence des autres pays de la zone caraïbe pour le tourisme.

Répartition du trafic entre la métropole et l'outre mer



Trafic Métropole Outre - mer

Année	Passagers (milliers)		
	Paris	Régions	Métropole OM
2000	3 526	218	3 745
2001	3 360	111	3 471
2002	3 280	76	3 364
2003	3 111	85	3 193
2004	3 239	103	3 342
2005	3 170	149	3 319
% 2005/2004	-2,1%	44,7%	-0,7%
t.c.a.m. 05/00	-2,1%	-7,3%	-2,4%

● Le trafic intérieur Outre-mer

Le trafic intérieur Outre-mer (2,1 millions de passagers) est en stagnation par rapport à 2004 (+0,8%) et ne dépasse que de 3,3% le niveau de 2000.

Trafic intérieur Outre-mer

passagers (milliers)

Année	Intérieur OM
2000	2 063
2001	2 000
2002	1 908
2003	2 045
2004	2 113
2005	2 130
% 2005/2004	0,8%
t.c.a.m. 05/00	0,6%

● Le trafic Outre-mer-international

Le trafic Outre-mer-international avec 1,9 million de passagers en 2005, connaît une légère croissance de 1,7% en 2005

Trafic Outre-mer - international

passagers (milliers)

Année	Afrique	Amérique	Asie	Europe	Océanie	OM international
2000	553	897	110	53	299	1 912
2001	562	747	159	43	308	1 819
2002	552	669	180	36	307	1 744
2003	572	696	185	24	316	1 794
2004	600	702	196	22	334	1 853
2005	627	692	208	11	348	1 885
% 2005/2004	4,5%	-1,5%	6,0%	-47,0%	4,3%	1,7%
t.c.a.m. 05/00	2,5%	-5,1%	13,6%	-26,3%	3,0%	-0,3%

Le trafic avec l'Amérique, largement dominant en 1986 (59% de ce trafic), ne représente plus que 33% du trafic international en 2005. Cette diminution témoigne de la désaffection des touristes nord américains pour les Antilles françaises face à la concurrence des autres îles des Caraïbes. Cette baisse s'est faite au profit des flux avec l'Afrique (de 19% de ce faisceau de trafic en 1986 à 33% en 2005, notamment grâce à la ligne Réunion-Maurice) et avec l'Asie (de 3% en 1986 à 11% en 2005) grâce au renforcement de la desserte du Japon depuis la Nouvelle Calédonie et la Polynésie. Depuis l'arrêt des vols d'Air France vers Nouméa, le trafic entre la Nouvelle Calédonie et la métropole se fait via le Japon.

● Les tendances

L'analyse de l'évolution des trafics, sur les **huit premiers mois de l'année 2006**, amène aux commentaires suivants :

- la progression du trafic intérieur métropolitain demeure limitée (+2,5%) mais est supérieure à celle constatée l'an passé,
- l'augmentation du trafic international est inférieure à celle constatée au cours de l'année 2005 : 7,8% en 2005 et 6,6% au cours des huit premiers mois 2006,
- au total, la hausse de trafic constatée au cours des huit premiers mois de 2006 est proche de 5,5%.

En début d'année, sur la base du trafic de l'année 2005, les prévisions de trafic de passagers pour la métropole étaient de +4,7% pour l'année, avec un scénario haut à +5,4%,.

Les évolutions observées depuis lors indiquent que l'année 2006 devrait donc, en l'absence d'événement particulier, se terminer avec une croissance de +5,6% par rapport à 2005 pour l'ensemble du trafic de la métropole.

Plus généralement, il convient de souligner que le contexte économique sera en 2007 moins porteur qu'il ne l'a été ces dernières années. La croissance outre-atlantique (+3,2% en 2005 ; 3,5% en 2006) est prévue à ce jour entre 2,6% et 2,9% pour 2007, et ce ralentissement va impacter l'économie européenne, même si c'est avec un décalage de quelques mois et de manière plus atténuée. Pour la zone Euro, les prévisions de croissance économique seraient de 2,5% pour 2006 et 2,0% pour 2007 ; pour la France, selon l'INSEE, la croissance serait de 2,3% en 2006 et se situerait entre 1,8% et 2,5% en 2007, avec une valeur moyenne de 2,0%. Outre l'effet de la conjoncture nord-américaine, les échéances électorales sont traditionnellement une période d'attentisme peu favorable aux prises de décision.

Si la conjoncture économique se présente de manière un peu moins favorable, il y a lieu de considérer les suppressions progressives des surcharges carburants, particulièrement nombreuses en octobre, qui si elles se poursuivaient devraient favoriser au contraire la demande de transport aérien.

Sur la base de ces éléments, on estime pour 2007 une croissance du trafic comprise entre 3,1% et 5,3% (respectivement le scénario bas et le scénario haut), avec un scénario médian à 4,2%. Le trafic de la France ainsi estimé attendrait entre 118,8 et 120,3 millions de passagers.

PKT (milliards)

Rang 2005	Compagnie	2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.a.m. 05/00
1	American	188	210	223	6,2%	0,3%
2	Air France-KLM	(*)	169	186	9,9%	ns
3	United	204	185	184	-0,8%	-0,2%
4	Delta	173	158	167	5,6%	-0,1%
5	Northwest	127	118	122	3,4%	-0,1%
6	British Airways	119	107	112	4,8%	-0,1%
7	Continental	103	106	110	4,0%	0,1%
8	Lufthansa Group US Airways	89	104	108	4,0%	0,4%
9	Group(**)	(**)	(**)	104	ns	ns
10	JAL	89	102	100	-2,0%	0,2%
11	Southwest	68	86	97	12,7%	0,7%
12	Qantas	67	74	87	18,1%	0,5%
13	Singapore	71	78	81	4,3%	0,3%
14	Air Canada	57	70	75	7,7%	0,5%
15	Cathay Pacific	47	57	65	13,7%	0,6%
16	China Southern	nc	37	62	66,5%	nc
17	Emirates	19	49	59	21,6%	2,3%
18	All Nippon	63	56	58	4,9%	-0,1%
19	Korean	41	46	53	14,5%	0,5%
20	Air China	17	47	52	12,3%	2,3%
21	Thai	42	51	51	0,0%	0,4%
22	Iberia	40	46	49	6,6%	0,4%
23	Malaysia	38	33	44	36,0%	0,3%
24	China Eastern	13	29	43	46,4%	2,4%
25	Alitalia	41	30	38	24,7%	-0,2%
(*) Air France-KLM dont Air France 92						
dont KLM 60						
(**) Us airways + American West 76 65						
dont Us airways 76 65						
dont American West 31 38						

Si American est toujours en tête du classement avec 223 milliards de PKT, le groupe Air France-KLM (186 milliards) arrive au 2^{ème} rang mondial, British Airways (112 milliards) et Lufthansa (108 milliards) se situent respectivement à la 6^{ème} et 8^{ème} place.

● Le trafic de fret

Federal Express (15 milliards de TKT) arrive en première place mondiale du trafic fret aérien, et c'est le premier transporteur de fret express mondial. Cette compagnie se place au 4^{ème} rang en termes de chiffre d'affaires (20,5 milliards de \$). Le groupe Air France-KLM (11 milliards de TKT) est deuxième, mais est le premier transporteur de fret dit « général ». UPS, autre grand expressiste est 3^{ème}, et Lufthansa (8 milliards de TKT) quatrième derrière Korean (8 milliards de TKT).

La forte présence des compagnies du sud-est asiatique dans les dix premières mondiales, Singapore (7 milliards de TKT) 6^{ème} place, Cathay Pacific (6 milliards de TKT) 7^{ème}, China Airlines (6 milliards de TKT) 8^{ème}, et Eva Air (5 milliards de TKT) 9^{ème}, témoigne de la croissance économique de la région entraînée par la croissance chinoise.

TKT (millions)

Rang 2005	Compagnie	2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.a.m. 05/00
1	Fed Ex	11 389	14 509	14 577	0,5%	0,5%
2	Air France-KLM	(*)	10 078	10 606	5,2%	nc
3	UPS	6 336	7 706	8 507	10,4%	0,6%
4	Lufthansa Group	7 666	7 961	7 829	-1,7%	0,0%
5	Singapore	6 020	7 333	7 555	3,0%	0,5%
6	Cathay Pacific	4 108	6 007	6 618	10,2%	0,8%
7	Korean	6 573	8 294	6 146	-25,9%	1,0%
8	China Airlines	4 134	5 769	6 078	5,4%	-0,1%
9	Atlas	650	5 389	6 000	11,3%	4,5%
10	Cargolux	3 813	5 115	5 291	3,4%	0,7%
11	EVA	3 558	5 481	5 285	-3,6%	0,8%
12	JAL	4 607	5 076	4 929	-2,9%	0,1%
13	British Airways	4 564	4 532	4 928	8,7%	0,2%
14	Emirates	1 288	3 508	4 191	19,5%	2,4%
15	Martinair	2 356	3 363	3 518	4,6%	0,8%
16	Northwest	3 651	3 325	3 210	-3,5%	-0,3%
17	American	3 329	2 866	2 915	1,7%	-0,3%
18	Asiana	2 598	2 914	2 856	-2,0%	0,2%
19	Air China	1 651	2 582	2 759	6,9%	1,0%
20	Malaysia	2 559	2 064	2 691	30,4%	0,1%
21	Polar	1 659	3 286	2 598	-20,9%	0,9%
22	United	3 694	2 354	2 415	2,6%	-0,8%
23	Qantas	nc	1 805	2 371	31,4%	nc
24	China Eastern	nc	1 877	2 370	26,2%	nc
25	Nippon Cargo	2 163	2 411	2 294	-4,8%	0,1%
(*) dont Air France		4 979				
dont KLM		3 964				

● Résultats financiers

Les résultats financiers de 2005/2006 sont très contrastés.

Alors que les résultats opérationnels progressent pour l'ensemble des compagnies aériennes, les bénéfices sont encore inégaux selon qu'il s'agisse de compagnies américaines ou du reste du monde.

Les compagnies asiatiques : Singapore (766 millions \$), Cathay Pacific (423 millions \$), Korean Air (197 millions \$), réalisent de très forts bénéfices. Il en est de même pour Emirates (761 millions \$).

Les compagnies européennes, Lufthansa (537 millions \$), British Airways (785 millions \$), Iberia (469 millions \$) et le groupe Air France-KLM (1,11 milliard \$) réalisent également des profits substantiels. Air France-KLM arrive en tête du classement mondial en termes de bénéfice net.

A l'opposé, et mis à part la compagnie à bas coût Southwest qui réalise 548 millions \$ de bénéfices, les 'Majors' américaines, en grande difficulté depuis les attentats de septembre 2001, continuent d'accumuler des pertes sous l'effet de la hausse du prix du pétrole combinée à l'absence de couverture et à la faiblesse du dollar.

Les quatorze compagnies « majors » américaines transportant principalement des passagers ont

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

enregistré sur l'année 2005 un résultat d'exploitation global négatif de 2,27 milliards de dollars représentant environ 2% des recettes d'exploitation. Ce résultat est moins mauvais que celui de l'année 2004 qui s'élevait à -3,75 milliards de dollars et représentait un peu plus de 4% des recettes d'exploitation.

Les compagnies « majors » traditionnelles les plus touchées sont les plus importantes en termes de trafic de passagers. Il s'agit de Delta Airlines, Northwest Airlines, US Airways, American Airlines, Continental Airlines, United Airlines. Certains transporteurs ont réussi à réduire leurs pertes (Delta Airlines, United Airlines, US Airways, Alaskan Airlines). D'autres ont creusé leur déficit (Northwest Airlines). Les résultats d'exploitation des compagnies « majors » traditionnelles sont rassemblés dans le tableau ci-après.

Informations financières Compagnie	2005	2004	2005	2004	Rang (fonction du trafic passager en 2005)
	Résultat d'exploitation (millions de \$)	Résultat d'exploitation (millions de \$)	Résultat/Recette d'exploitation	Résultat/Recette d'exploitation	
Delta Airlines	- 1197,2	- 1612,7	- 7,4%	- 10,6%	3
Northwest Airlines	- 895,2	- 434,0	- 7,3%	- 3,9%	4
US Airways	- 213,1	- 347,9	- 3,0%	- 4,9%	7
American Airlines	- 350,7	- 421,0	- 1,7%	- 2,3%	1
United Airlines	- 241,3	- 1166,4	- 1,4%	- 7,4%	2
Continental Airlines	- 91,8	- 122,6	- 0,8%	- 1,5%	5
Alaska Airlines	- 7,8	- 38,3	- 0,3%	- 1,7%	10
Comair	+ 25,3	+ 67,5	+ 1,9%	+ 5,7%	14
Express One	+ 159,0	+ 205,4	+ 10,2%	+ 13,6%	11
American Eagle Airlines	+ 224,9	+ 219,2	+ 12,5%	+ 15,2%	12

Au total, depuis le début de la crise en 2001 que traverse le transport aérien, douze compagnies américaines se seront placées sous la protection du chapitre 11 de la loi américaines sur les faillites. Le tableau ci-dessous récapitule les principales entrées, sorties et faillites.

Compagnie	Date d'entrée	Date de sortie
TWA	Janvier 2001	Rachetée en 2001 par American Airlines
Midway Airlines	Août 2001	Faillite en septembre 2001
Vanguard Airlines	Juillet 2002	Faillite fin 2002
US Airways	Août 2002	Avril 2003
United Airlines	Décembre 2002	Février 2006
Hawaiian Airlines	Mars 2003	Juillet 2005
US Airways	Septembre 2004	Septembre 2005
American Trans Air	Octobre 2004	Février 2006
Aloha Airlines	Décembre 2004	Décembre 2005
Delta Airlines	Septembre 2005	-
Northwest Airlines	Septembre 2005	-
Mesaba Airlines	Octobre 2005	-
Independence Air	Novembre 2005	Faillite en janvier 2006

- En 2005, quatre compagnies américaines sont entrées sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites : Delta Airlines et Northwest Airlines en septembre, Mesaba Airlines en octobre et Independence Air en novembre.

- En 2005 et début 2006, cinq compagnies américaines en sont sorties : Hawaiian Airlines en juillet 2005, US Airways en septembre 2005, Aloha Airlines en décembre 2005, United Airlines et American Trans Air en février 2006. US Airways a ensuite fusionné avec America West pour créer une compagnie s'inspirant du modèle low cost.

- Une compagnie américaine a fait faillite en janvier 2006 : Independence Air.

- Début 2006, il reste donc trois compagnies sous la protection du chapitre 11 : Delta Airlines, Northwest Airlines et Mesaba Airlines. Delta Airlines et Northwest Airlines ne comptent pas en sortir avant 2007.

Il faut noter que, dans le classement financier des transporteurs aériens mondiaux, l'expressiste FEDEX Express apparaît au 4^{ème} rang pour le chiffre d'affaires (20,5 milliards \$), mais au 2^{ème} rang pour le bénéfice net (964 millions \$), juste après Air France-KLM. L'autre grand expressiste américain, UPS Airways, a réalisé un bénéfice de 109 millions de dollars pour un chiffre d'affaires de 4,1 milliards \$.

b/ Les 25 premières compagnies aériennes européennes

Le groupe Air France-KLM occupe la 1^{ère} place des compagnies européennes avec 69,5 millions de passagers transportés en 2005. Lufthansa (51,3 millions de passagers) et British Airways (35,6 millions de passagers) occupent les 2^{ème} et 3^{ème} rang. En termes de bénéfice, le groupe Air France-KLM (1,11 milliard \$) se situe en 1^{ère} position devant British Airways (785 millions \$) et Lufthansa Group (537 millions). Iberia est 4^{ème} avec un bénéfice de 468 millions \$, et la compagnie à bas-coûts Ryanair (33 millions de passagers) occupe la 5^{ème} place avec 370 millions \$ de bénéfices. Alitalia (-199 millions \$), Austrian (-160 millions \$), et Swiss (-140 millions \$) sont au contraire toujours en difficulté.

• Le trafic de passagers

Avec 69,2 millions de passagers transportés en 2005, le groupe Air France-KLM est la première compagnie de transport aérien européenne, devant Lufthansa (51,3 millions de passagers) et British Airways (35,6 millions de passagers).

Ryanair (23 millions de passagers) et easyJet (27 millions de passagers) renforcent leurs positions dans les premières places des transporteurs européens. Avec respectivement +25,6% et +33%, elles enregistrent par ailleurs les plus fortes croissances de trafic passagers par rapport à 2004.

Turkish, Air Berlin, Finnair, Hapag Lloyd et Aer Lingus ont des taux de croissance entre 15 et 20%. Air France-KLM, avec 7,9%, renoue avec l'expansion et distance Lufthansa et British Airways.

Swiss (-10,2%) et British Midland (-14,8%) sont en difficulté avec d'importantes pertes de trafic en 2004.

Passagers (millions)

Rang 2005	Compagnie	2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.a.m. 05/00
1	Air France-KLM	55,4	64,1	69,2	7,9%	4,5%
2	Lufthansa Group	41,3	50,9	51,3	0,7%	nd
3	British Airways	38,3	35,7	35,6	-0,1%	-1,4%
4	SAS	23,4	32,3	34,9	8,0%	8,3%
5	Ryanair	7,1	26,6	33,4	25,6%	36,1%
6	easyJet	6,0	22,3	29,6	33,0%	37,6%
7	Iberia	24,5	26,7	27,4	2,8%	2,3%
8	Alitalia	26,7	22,1	23,9	8,2%	-2,2%
9	Turkish	12,0	12,0	14,1	17,9%	3,3%
10	Air Berlin	4,1	11,3	13,5	19,9%	27,2%
11	Austrian	8,4	9,4	10,1	7,6%	3,7%
12	Swiss	14,2	10,1	9,7	-4,0%	-7,5%
13	Thomsonfly (ex Britannia)	8,1	8,7	9,5	9,9%	3,4%
14	Spanair	7,1	8,6	9,4	9,8%	5,9%
15	Finnair	7,4	7,4	8,5	14,7%	2,7%
16	Air Europa	6,1	7,7	8,4	9,4%	6,7%
17	Hapag-Lloyd	6,3	7,1	8,2	15,3%	5,3%
18	Aer Lingus	6,6	7,0	8,0	14,4%	3,9%
19	TAP Portugal	5,3	6,0	7,8	28,9%	8,1%
20	Condor	8,2	6,9	7,3	4,6%	-2,3%
21	Aeroflot	5,1	6,6	6,7	1,8%	5,6%
22	British midland	7,1	7,2	6,0	-16,1%	-3,3%
23	First Choice	nc	6,1	6,0	-1,2%	nc
24	LTU	7,4	6,0	5,6	-6,1%	-5,4%
25	MyTravel	nc	7,2	4,9	nc	nc

PKT (milliards)

Rang 2005	Compagnie	2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.m.a 05/00
1	Air France-KLM	152,1	169,0	185,7	9,9%	4,1%
2	British Airways	118,9	106,8	111,9	4,8%	-1,2%
3	Lufthansa Group	88,6	104,1	108,2	4,0%	4,1%
4	Iberia	40,0	45,9	49,0	6,6%	4,1%
5	Alitalia	41,4	30,5	38,0	24,7%	-1,7%
6	Virgin Atlantic	29,5	30,2	32,1	6,2%	1,7%
7	SAS	22,9	32,9	35,1	6,8%	8,9%
8	Ryanair	4,8	22,6	31,2	38,4%	45,6%
9	Swiss	34,2	21,3	20,5	-3,9%	-9,8%
10	Austrian	18,0	21,3	22,9	7,6%	4,9%
11	Thomsonfly(*)	21,4	21,2	23,0	nd	nc
12	Condor	24,3	20,9	21,9	5,1%	-2,0%
13	Aeroflot	nc	20,6	20,8	0,5%	nc
14	easyJet	nc	20,4	27,4	34,8%	nc
15	Turkish	17,4	18,6	21,3	14,6%	4,2%
16	LTU	20,3	18,4	18,2	-1,0%	-2,2%
17	MyTravel	nc	18,2	13,8	-24,3%	nc
18	Air Berlin	7,8	17,3	nd	nd	nc
19	Hapag-Lloyd	13,8	16,6	18,6	12,0%	6,1%
20	Finnair	nc	15,5	16,7	8,3%	nc
21	First Choice	nc	15,4	15,7	2,0%	nc
22	Thomas Cook UK	nc	14,2	14,4	0,8%	nc
23	TAP Portugal	10,4	13,2	14,5	9,5%	6,8%
24	Monarch	13,9	12,8	13,5	5,9%	-0,5%
25	Corsair	10,9	12,3	12,7	3,5%	3,0%

(*) ex Britannia

• Le trafic de fret

Le groupe Air France-KLM conserve sa position de leader européen pour le transport de fret avec

10,4 milliards de TKT en 2005, en progression de 5,2% par rapport à 2003.

Le Groupe Air France-KLM se situe loin devant Lufthansa (7,9milliards de TKT) et les compagnies spécialisées Cargolux (5,3 milliards de TKT) et Martinair (3,5 milliards de TKT).

Parmi les grandes compagnies mixtes, British Airways et Aeroflot réalisent de bonnes progressions.

TKT (milliards)

Rang 2005	Compagnie	2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.m.a 05/00
1	Air France-KLM	8,9	10,1	10,6	5,2%	3,5%
2	Lufthansa Group	7,7	8,0	7,8	-1,7%	0,4%
3	Cargolux	3,8	5,1	5,3	3,4%	6,8%
4	British Airways	4,6	4,5	4,9	8,7%	1,5%
5	Martinair	2,4	3,4	3,5	4,6%	8,4%
6	Alitalia	nc	1,4	1,4	-2,1%	nc
8	Virgin Atlantic	1,0	1,1	1,2	7,2%	2,6%
7	Swiss	1,9	1,2	1,1	-4,1%	-10,5%
9	Iberia	0,8	1,0	1,0	-5,8%	2,8%
10	SAS Cargo	0,7	1,0	0,9	-7,0%	6,1%
11	Aeroflot	nc	0,8	0,9	9,1%	nc
12	Volga-Dnepr	0,3	0,6	0,9	50,8%	29,0%
13	Austrian	0,4	0,5	0,6	8,3%	6,0%
14	European Air Transport	nc	0,4	0,4	4,7%	nc
15	Turkish	0,4	0,4	0,4	5,1%	1,7%
16	Finnair	nc	0,3	0,3	6,1%	nc
17	Russian Sky	nc	0,3	0,3	6,7%	nc
18	TAP Portugal	0,2	0,2	0,2	8,9%	1,8%
19	LTU	0,1	0,1	0,2	15,1%	3,2%
20	Aer Lingus	0,2	0,1	0,1	8,1%	-4,4%
21	Icelandair	0,1	0,1	0,1	8,5%	2,2%
22	Azerbaijan	nc	0,1	0,1	9,0%	nc
23	Channel Express	0,2	0,1	0,1	10,2%	-9,4%
24	Corsair	0,1	0,1	0,1	10,7%	8,1%
25	SN Brussels	nc	0,1	0,1	2,2%	nc

Cargolux (+3,4%) semble avoir ralenti sa croissance et Lufthansa (-1,7%) a connu des difficultés liées sans doute à la conjoncture économique allemande, ainsi qu'à la concurrence accrue d'Air France-KLM sur le marché allemand.

La compagnie Swiss (-4,1%) enregistre une nouvelle diminution de son trafic fret.

• Résultats financiers

Le groupe Air France-KLM (1,11 milliards\$) se situe au en tête du classement pour le bénéfice net, suivie de

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

British Airways (785 millions \$), de Lufthansa (536,5 millions \$), d'Iberia (468 millions \$) et de Ryanair (370 millions \$).

Sur les 25 premiers transporteurs européens, seuls cinq sont en déficit. :

- Swiss (-140 millions \$) connaît une nouvelle aggravation de ses pertes.

-Malgré une amélioration par rapport à l'exercice 2004, Alitalia (-199 millions \$) est toujours en grande difficulté.

- Avec 137 millions \$ de pertes, Air Berlin semble confrontée à des problèmes de croissance.

-Austrian a vu son résultat se dégrader à -159 millions \$.

-TAP Air Portugal est devenue légèrement déficitaire (-11 millions).

Les vingt autres font preuve d'une situation financière satisfaisante.

c/ Les compagnies aériennes françaises

La compagnie Air France, avec 42,4 millions de passagers transportés en 2005, représente 76% de l'activité des compagnies françaises et avec ses filiales et ses franchisés, 86%.

• Groupe Air France

La croissance du trafic d'Air France et de ses filiales ou franchisées est due uniquement à l'international. Le trafic intérieur et vers l'Outre-mer est en stagnation.

De même Corsair ne doit sa légère progression qu'à l'international, alors que son trafic vers l'Outre-mer a régressé.

- Le trafic du groupe Air France-KLM, au cours de l'exercice 2005/2006, a atteint 189 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une progression de 8,6% par rapport à l'exercice précédent ; l'offre du groupe en sièges-kilomètres-offerts (SKO) a augmenté de 6,2%. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 80,6%, en hausse de 1,8 point. Sur cet exercice, le groupe a transporté un total de 70 millions de passagers, soit une hausse de 6,4%.

Le réseau Amérique enregistre une offre en hausse de 11% et un trafic qui progresse de 12%. Vers l'Afrique et le Moyen-Orient, l'offre et le trafic augmentent respectivement de 10% et 9,4%. Les résultats vers le réseau Caraïbes/Océan Indien enregistrent une baisse de l'offre de 2,8% et de 1,5% pour le trafic, notamment en raison de la crise sanitaire de chikungunya qui a touché l'Océan Indien. S'agissant du réseau Asie, l'offre augmente de 7% pour un trafic en hausse de 11,9%.

Par ailleurs, sur le réseau Europe comprenant notamment la France et l'Afrique du Nord, l'offre du groupe a augmenté de 2,5% et son trafic de 6,2%.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006, l'activité cargo du groupe Air France-KLM a enregistré une hausse de 3,5%, à 10,8 milliards de tonnes-kilomètres-transportées (TKT), pour une offre en tonnes-kilomètres-offertes (TKO) également en hausse de 6,5% ; le coefficient de chargement a perdu 1,9 point à 66,1%.

- Au cours du premier trimestre de l'exercice fiscal 2006/2007 en cours, le trafic de passagers d'Air France-KLM a atteint 49,6 milliards de PKT et augmenté de 7,7% par rapport au premier trimestre de l'exercice 2005/2006. L'offre (SKO) a également augmenté de 5% tandis que le coefficient d'occupation s'établit à 81,5%, en hausse de deux points. Sur ce premier trimestre, le groupe a transporté un total de 19 millions de passagers.

Hormis sur le réseau Caraïbes/Océan Indien qui enregistre une baisse de l'offre de 4,4%, l'ensemble des réseaux ont enregistré une hausse de l'offre qui atteint 3% vers les Amériques, 10,7% vers l'Asie, 10,4% vers l'Afrique et le Moyen Orient et 4,4% en Europe (France comprise). La baisse sur le réseau Caraïbes/Océan Indien s'explique principalement par l'impact de la crise de chikungunya qui a touché l'Océan Indien début 2006.

Le trafic a également bénéficié d'une activité croissante et a augmenté de 6,8% vers les Amériques, 14,7% vers l'Asie, 10,2% vers l'Afrique et le Moyen-Orient et 6,8% en Europe (France comprise). Sur le réseau Caraïbes/Océan Indien, le trafic suit la tendance de l'offre et diminue de 3,4%.

Sur le premier trimestre de l'exercice 2006/2007, les résultats commerciaux de l'activité fret d'Air France-KLM s'améliorent par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sur l'ensemble des réseaux, l'offre (TKO) augmente de 2,6% et le trafic de 3,7% à 2,7 milliards de TKT. Le coefficient de chargement atteint 66,2% (+0,7 point).

• Le transport régional français

On entend par transporteurs régionaux les compagnies aériennes françaises établies en métropole exploitant principalement des liaisons régulières court-courrier intérieures ou intra-communautaires.

Ces transporteurs régionaux opèrent principalement sur des liaisons transversales région-région ou région-Europe, en s'appuyant sur des plates-formes de correspondances ("hubs") régionales, qui sont Lyon pour Britair ou Clermont-Ferrand pour Régional Compagnie Aérienne Européenne, ainsi que des liaisons entre Paris et des villes de régions et d'Europe de taille moyenne, qui ne nécessitent pas d'appareils de plus de 100 places.

À la suite du rachat en 2000 par Air France de Britair et des compagnies Proteus Airlines, Flandre Air et Régional Airlines, fusionnées pour ces trois dernières en 2001 au sein de Régional CAE, le transport aérien régional français est dominé par le groupe Air France. La Compagnie Corse Méditerranée, dont Air France est actionnaire, est également une des composantes de ce contrôle du ciel métropolitain qui s'est renforcé pendant l'été 2005 avec l'entrée de Britair dans le capital d'Airlinair.

Depuis la liquidation d'Air Littoral et l'arrêt d'exploitation d'Air Atlantique début 2004, seules subsistent deux compagnies régionales indépendantes : Twin Jet et Hexair. Ces compagnies sont essentiellement présentes sur des marchés étroits exploités avec de petits modules et, pour l'essentiel, sur des lignes d'aménagement du territoire subventionnées par l'Etat et les collectivités locales. En complément, elles travaillent, comme Airlinair, en sous-traitance pour le compte d'autres opérateurs français.

Depuis juin 2005, une nouvelle compagnie, Air Turquoise, propose au départ de Reims des services réguliers vers Bordeaux, Nice et Marseille. Cette compagnie a cessé ses activités en juillet 2006.

• Le transport charter français (2001-2005)

Les compagnies Eurojet, Aéris, Aérolyon (devenue L.Air), City Bird France et AOM (puis Air Lib) (plus de 3 200 personnes au total), qui étaient très présentes dans le secteur du transport charter en France, ont disparu depuis 2001.

La compagnie Eagle Aviation connaît, elle, depuis de nombreux mois, une situation financière très difficile, et le plan de continuation adopté fin 2004 par le Tribunal de commerce à son égard n'a pas permis de redresser sa situation financière de manière définitive.

Face à la disparition de nombreuses compagnies du secteur charter, et dans le même temps de plus de 3 900 emplois, un nombre réduit de compagnies ont su résister à la crise et connaissent un développement rapide. Elles disposent de ressources financières plus importantes ou s'appuient sur des tour-opérateurs solides.

Ainsi Corsair, Star Airlines, Air Méditerranée, Aigle Azur, Axis Airways, Blue Line ou encore Air Horizons, issue de la reprise fin 2003 d'Euralair Horizons et dont l'actionnaire a racheté ces derniers mois Star Airlines, ont connu lors des exercices 2004 et 2005 une activité en nette hausse. La compagnie Air Horizons a cependant connu des difficultés et a été mise en liquidation judiciaire en décembre 2005.

Ce développement est notamment l'une des conséquences de l'accident, fin 2003 de Charm el-Cheikh, qui a conduit de nombreux voyageurs à modifier leur politique d'affrètement en faisant appel de plus en plus aux compagnies françaises, qui étaient jusque là soumises à une concurrence extrêmement vive des compagnies des pays du bassin méditerranéen (Tunisie, Maroc, Egypte, Grèce, Espagne...), qui offrent des tarifs nettement plus bas aux tours opérateurs français.

Certaines compagnies françaises (Aigle Azur depuis 2002, Corsair en 2003-2004) se sont positionnées sur la desserte régulière de l'Afrique du Nord. Air Horizons exploitait plus d'une dizaine de liaisons entre la France et le Maroc, avant de disparaître à la fin de 2005.

Aigle Azur propose de nombreuses liaisons régulières entre la France et l'Algérie et projette de renforcer et de développer son offre dans les mois à venir. Cette politique est aujourd'hui très porteuse pour certaines de ces entreprises compte tenu de la croissance du trafic entre la France et les destinations maghrébines.

Grâce à leurs bons résultats, certaines de ces compagnies ont ainsi pu financer le renouvellement puis le développement de leur flotte (mise en ligne d'A320 et A321 neufs, arrivée d'appareils de capacité plus importante : B757, A321...).

Enfin Europe Airpost, dont l'activité était limitée jusqu'à récemment au seul transport de courrier pour son actionnaire La Poste, se développe progressivement sur une activité de vols charters.

• La part des exploitants français dans le transport national

En 2005, la part du pavillon français (59,6 millions de passagers) représente 53% du trafic total en France (112 millions de passagers) réparti à 53% (31,5 millions de passagers) pour l'international, 36% (21,5 millions de passagers) pour le trafic métropole et 11% (6,5 millions de passagers) pour le trafic Outre-mer.

La part d'Air France dans le pavillon français est de 76,5% à l'international (24,1 millions de passagers), 76% (16,4 millions de passagers) pour le trafic intérieur et 29% (1,9 millions de passagers) pour les liaisons avec l'Outre-mer.

Les 52,4millions de passagers (47% du trafic total de la France) transportés par des exploitants étrangers le sont à 96% pour des liaisons internationales.

EasyJet est la seule compagnie étrangère à opérer sur des liaisons intérieures métropole (1,15 million).Ryanair et

EasyJet représentent à elles seules 13% (6,5 millions de passagers) du trafic international effectué par des compagnies étrangères.

Passagers (milliers)

		2000	2004	2005	variation 2005/2004	t.c.m.a 05/00
Trafic total France		101 865	105 982	112 110	5,8%	1,9%
Exploitants français	Total	60 734	56 319	59 662	5,9%	-0,4%
	International	28 104	29 658	31 509	6,2%	2,3%
	Métropole	26 822	21 217	21 596	1,8%	-4,2%
	Outre-mer	5 808	5 444	6 556	20,4%	2,5%
dont Air France	International	20 881	22 447	24 110	7,4%	2,9%
	Metropole	17 672	16 452	16 405	-0,3%	-1,5%
	Outre-mer	1 804	1 814	1 895	4,5%	1,0%

d/ Les alliances dans le monde

Les trois grandes alliances – Star Alliance, Oneworld, SkyTeam – ont traité en 2005, 64% du trafic régulier mondial en passagers kilomètres transportés.

• Trois grandes alliances⁴ au niveau mondial

Ces trois alliances se sont partagées, en 2005, 64% (65% en 2004) du trafic régulier mondial en PKT⁵ des compagnies aériennes membres de IATA⁶, en s'appuyant sur les grandes plates-formes de correspondance - européennes, américaines et asiatiques - des compagnies membres :

- Star Alliance, qui a réalisé 772 390 millions de PKT en 2005, soit + 2,6% par rapport à l'année précédente, a été fondée en mai 1997 autour de *Lufthansa, United Airlines, Air Canada, SAS et Thai Airways*, elle regroupe vingt et une compagnies⁷ en 2006 : dix-huit compagnies dans la Star Alliance et trois compagnies dans la Star Alliance Regional. L'ensemble de l'alliance représentait, en 2005, 24% du trafic mondial contre 25% en 2004;

- Oneworld, qui a réalisé 563 711 millions de PKT en 2005, soit + 6% par rapport à l'année précédente, a été fondée en septembre 1998 par *American Airlines et British Airways*, regroupe huit membres⁸ en 2006. Ces compagnies ont réalisé, en 2005, 18% du trafic mondial, part identique à celle de 2004;

- SkyTeam, qui a réalisé 688 508 millions de PKT en 2005, soit +7% de plus par rapport l'année précédente, a été créée en juin 2000 autour d'*Air France* et de *Delta Air Lines*, regroupe dix

compagnies⁹ en 2006. En 2005, l'alliance SkyTeam a représenté, comme en 2004, 22% du trafic mondial.

Les alliances ont pour objectif le développement d'un réseau mondial et la recherche d'une rationalisation des moyens de leurs membres. Les accords commerciaux sous-tendant ces alliances prennent le plus souvent la forme d'accords de partages de codes. Ils peuvent présenter les caractéristiques suivantes :

- enregistrement unique ;
- suivi automatique des bagages ;
- programmes de fidélisation communs ;
- partage des réseaux d'agences ;
- gestion commune des réclamations de passagers ;
- accroissement du nombre de destinations ;
- alimentation en passagers des « hubs » respectifs, permettant une meilleure exploitation ;
- achats communs (avions, équipements carburant, restauration et commissariat à bord, maintenance, assistance en escale...).

La conclusion d'accords au sein d'une alliance donnée n'empêche toutefois pas les compagnies de négocier des accords spécifiques ponctuels de partages de codes avec d'autres compagnies aériennes, indépendantes ou membres d'autres alliances. Les alliances peuvent également être accompagnées d'une intégration capitalistique. C'est le cas d'*Air France* avec *KLM* dans le cadre de l'alliance SkyTeam et de *Lufthansa* avec *Swiss* dans le cadre de Star Alliance.

L'évolution future de la composition de ces alliances globales va fortement dépendre de la concentration et de la restructuration des compagnies aériennes aux Etats-Unis et en Europe. Sur le plan stratégique, elles ont pris une orientation commune : la création en leur sein d'un club destiné aux compagnies régionales, structure nouvelle qui a le mérite de présenter moins de contraintes pour la nouvelle venue et d'obtenir l'adhésion d'un transporteur dont le trafic peut utilement contribuer au développement des « hub » des grandes compagnies membres de l'alliance. Depuis l'été 2005, chacune des trois alliances a connu des développements divers.

La Star Alliance a accueilli deux nouveaux membres en avril 2006: *Swiss* et *SAA South African Airlines*. Le conseil d'administration de l'alliance s'est également montré favorable à l'entrée de trois nouvelles compagnies en 2007 : *Turkish Airlines, Shanghai Airlines* et *Air China*.

L'alliance SkyTeam a décidé de lancer en 2005 un programme de *compagnies membres associées* réservé à des compagnies régionales. Ainsi, quatre compagnies

⁴ Voir en annexe le poids des trois principales alliances mondiales.

⁵ PKT : passagers kilomètres transportés.

⁶ Source : IATA (World Air Transport Statistics 2006) : le trafic régulier total réalisé par l'ensemble des compagnies membres de IATA en 2005 (source : IATA – WATS 2006, page 94) est de 3 163,5 milliards de PKT (Passagers kilomètres transportés) contre 2 987,3 milliards de PKT.

⁷ Les 18 compagnies de la **Star Alliance**: *Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines Group, BMI British Midland, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAA South African Airlines, SAS Scandinavian Airlines System, Singapore Airlines, Spanair, Swiss, TAP Portugal, Thai Airlines, United Airlines, US Airways et Varig*. Les 3 compagnies de la **Star Alliance Regional** : *Adria Airways, Blue1, Croatia Airlines*

⁸ Les huit compagnies de l'alliance **Oneworld** : *Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile et Qantas*.

⁹ Les dix compagnies de l'alliance **SkyTeam** : *Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air, KLM, Northwest Airlines, Continental Airlines, Aeroflot Russian Airlines*.

ont officiellement adhéré en 2006 à ce programme d'association spécifique: *Air Europa* (Espagne), *Copa Airlines* (Panama), *Kenya Airways* (Kenya) et *Tarom* (Roumanie).

L'alliance Oneworld n'a pas accueilli de nouveau membre.

• La concentration des compagnies aériennes dans le monde

Les événements du 11 septembre 2001, le creux d'activité provoqué par la guerre en Irak, l'épidémie du SRAS¹⁰ au premier semestre 2003, le tsunami en Asie du sud-est en décembre 2004 ont accru les difficultés financières de plusieurs compagnies aériennes. Celles-ci sont en outre affectées par des hausses régulières et importantes du prix du carburant depuis le début de l'année 2004.

Les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes amènent certaines d'entre elles à envisager la mise en place de restructurations internes.

On peut citer à cet égard :

Aux Etats-Unis, le projet de fusion entre *US Airways* et *America West*, annoncé en mai 2005, s'est concrétisé fin 2005 sous la marque *US Airways*. La fusion donne ainsi naissance au cinquième groupe aérien américain. Un autre projet de fusion souvent évoqué dans le milieu aéronautique depuis deux ans pourrait être relancé entre *Northwest Airlines* et *Continental Airlines*.

En Europe, la concentration du secteur aérien s'accélère. *Lufthansa* a concrétisé son intention de rachat de la compagnie *Swiss* annoncé en mars 2005 : la compagnie allemande a repris la majeure partie des parts de la compagnie suisse au cours du premier semestre 2006. Le mouvement de concentration en cours pourrait concerner prochainement *Austrian Airlines*, en mauvaise situation financière, qui intéresse *Lufthansa*.

La compagnie *SN Brussels Airlines* (SNBA) avait signé un projet d'accord de rachat de la compagnie belge *Virgin Express* en octobre 2004. Ce rapprochement a été finalisé le 30 juin 2005 : les deux compagnies aériennes sont placées sous l'autorité commune de la SN AirHolding et devraient garder, dans un premier temps, leur autonomie respective jusqu'en 2007.

En Amérique du sud, la principale compagnie brésilienne – *Varig* (membre de la Star Alliance) – est dans une situation financière catastrophique. La compagnie *Varig* a été placée sous protection juridique depuis juin 2005 (une loi équivalente au « chapitre 11 » des Etats-Unis pour les sociétés en faillite a été mise en place par les autorités brésiliennes) et vient d'être rachetée par la société brésilienne *Volo do Brasil* (groupe de financiers brésiliens et américains) fin juillet 2006. Les nouveaux propriétaires ont, dès la conclusion du rachat, décidé de suspendre

¹⁰ SRAS : épidémie de pneumopathie (Syndrome respiratoire aigu sévère).

temporairement les vols, à l'exception de quelques rares vols domestiques et internationaux, et ont décidé de ne relancer que progressivement les services. Une nouvelle compagnie dénommée « *Novo Varig* » devrait être créée et ne reprendre que le tiers du personnel *Varig* basé au Brésil.

Au Mexique, le paysage aérien évolue : la holding publique *Cintra*, propriétaire depuis 1996 des deux principales compagnies aériennes mexicaines (*Aeromexico* et *Mexicana Group*) qui détiennent à elles deux 80% des parts du marché, les a mises en vente séparément fin 2005. Le groupe *Mexicana* (compagnie *Mexicana* et sa filiale à bas-coûts *Click Mexicana*) a été racheté par la chaîne d'hôtels mexicains *Posadas* en novembre 2005. La holding publique *Cintra* a toutefois annulé fin 2005 la vente de la compagnie *Aeromexico* (les offres des candidats étaient inférieures au montant espéré) et devrait la relancer en 2007.

En Asie, l'actionnariat de deux compagnies de Hong-Kong (*Cathay Pacific* et *Dragonair*) et d'une compagnie chinoise (*Air China*) a été modifié en juin 2006 :

- *Cathay Pacific* porte sa part dans *Air China* de 10% à 20% et augmente à 100%, au lieu de 17,79%, sa participation dans la compagnie régionale *Dragonair* en rachetant les parts détenues par d'autres sociétés actionnaires de Chine et de Hong-kong¹¹.

- *Air China* (base : Pékin) prend 10% de *Cathay Pacific* et sa maison mère CNAC (China National Aviation Company) en prend 7,5%, soit un total de 17,5% détenu par ces deux sociétés chinoises dans le capital de *Cathay Pacific*.

Cathay Pacific avait une présence minimale sur le marché chinois, celui-ci étant par contre très bien desservi par *Dragonair*¹². La prise de contrôle de la compagnie régionale de Hong-Kong par *Cathay Pacific* permet à celle-ci de renforcer sa présence sur l'énorme marché chinois.

En Australie, la compagnie *Qantas* réorganise son groupe en 2006. *Qantas* avait lancé en 2001 sa filiale charter à 100% *Australian Airlines*¹³ : celle-ci desservait spécifiquement la plus grande zone touristique de l'Australie en reliant la ville de Cairns (base de la compagnie) à un certain nombre de destinations en Asie. Devant des

¹¹ *Cathay Pacific* rachète 82,21% des parts qui lui manquaient dans la compagnie *Dragonair* qui étaient détenues principalement par la CNAC (China National Aviation Company) - maison mère d'*Air China* - avec 43,9%, le groupe d'investissement chinois CITIC Pacific (Chine) avec 28,5%, le groupe Swire Group (Hong-Kong) - maison mère de *Cathay Pacific* - avec 7,71% et quelques petits actionnaires avec un peu plus de 2%.

¹² *Dragonair* exploite un réseau exclusivement en Asie du sud-est : 35 lignes dont 2/3 avec la Chine.

¹³ *Australian Airlines* avait une flotte propre d'appareils long-courriers type B 767 avec un produit mono-classe.

résultats décevants, *Qantas* a décidé de saborder sa filiale en juillet 2006 (la flotte et le personnel ont en grande majorité été intégrés dans *Qantas*) et de la remplacer sur le réseau Asie en octobre 2006 par son autre filiale à bas-coûts *Jetstar*. Cette filiale, lancée en 2003, dont le marché était le marché domestique australien, va inaugurer une dizaine de nouvelles liaisons en Asie.

e/ Les compagnies aériennes à bas-coûts

Les compagnies à bas-coûts américaines sont les plus importantes au niveau mondial US Airways Group (104 milliards de PKT), SouthWest (97 milliards de PKT) JetBlue. (33 milliards de PKT).

Les compagnies européennes Ryanair (31 milliards de PKT) et easyJet (27 milliards de PKT) occupent les 4^{ème} et 5^{ème} rangs mondiaux.

- **Les compagnies à bas-coûts mondiales**

En 2005, en passagers kilomètres transportés, les deux premières places sont occupées par des compagnies américaines US Airways Group (103,6 milliards de PKT) et SouthWest (97,1 milliards de PKT) La compagnie australienne Virgin Blue (11 milliards de PKT) occupe la 10^{ème} place.

PKT (milliards)

Rang	Compagnie	2005
1	Us airways group	104
2	Southwest	97
3	JetBlue	33
4	Ryanair	31
5	easyJet	27
6	Air Tran	18
7	ATA Airlines	14
8	WestJet	13
9	Frontier	12
10	Gol	10
11	Spirit	7
12	Lion air	6
13	Air Asia	5
14	Bmibaby	3

Les compagnies européennes Ryanair et EasyJet viennent en quatrième et cinquième positions avec respectivement 31,2 et 27,4 milliards de PKT.

Passagers (millions)

Rang	Compagnie	2005
1	Southwest	88
2	Us airways group	64
3	Ryanair	33
4	easyJet	30
5	Air Tran	17
6	JetBlue	15
7	Air Berlin	14
8	Gol	13
9	WestJet	9
10	Frontier	9
11	Lion air	7
12	Air Asia	5
13	FlyBE	5
14	Spirit	4

En terme de passagers Southwest est en tête du classement avec 88,4 millions. La première compagnie européenne, Ryanair se situe au troisième rang.

Au niveau financier trois compagnies dépassent les 200 millions \$ de résultat net, les autres ne franchissent pas la barre des 100 millions. En 2004 quatre compagnies avaient dépassé la barre des 100 millions dont deux présentait un résultat supérieur à trois millions

Bénéfice net (millions \$)

Rang	Compagnie	2005
1	Southwest	548,0
2	Ryanair	370,4
3	Gol	219,3
4	Virgin Blue	79,8
5	easyJet	75,1
6	Air Asia	30,9
7	WestJet	20,6
8	Air arbia	8,7
9	Norwegian	3,9
10	Air Tran	17,0

- **Les principales compagnies à bas-coûts européennes**

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

On peut situer en 1995 la naissance en Europe des premières compagnies à bas-coûts qui se sont inspirées du modèle économique de la compagnie américaine *Southwest Airlines*. *Ryanair* est la première à apparaître sur le marché européen, en 1991. Toutefois, le véritable essor ne commence réellement en Europe qu'au début des années 2000 ; depuis lors, on a assisté à une certaine concentration du secteur. L'inadéquation des coûts aux recettes, une mauvaise politique de flotte, un réseau non adapté ont causé la disparition de certaines d'entre elles. Nombreuses sont en effet celles qui pratiquent de bas tarifs sans avoir adopté la structure de coûts correspondante.

Les plus importantes compagnies européennes à bas-coûts, en termes de sièges offerts, de trafic réalisé, de réseau ou de flotte sont actuellement, par ordre décroissant du nombre de passagers transportés : *Ryanair*, *easyJet*, *Air Berlin*, *Germanwings*, *FlyBE* et *DBA*.

En 2005, *Ryanair* et *easyJet* représentent à elles deux le transport de plus de 63 millions de passagers (50 millions de passagers en 2004). Ce sont les deux compagnies les plus dynamiques.

La compagnie *Air Berlin* vient en troisième position sur le marché européen (13,5 millions de passagers). Créée en 1978 en tant que compagnie charter, elle n'a modifié son modèle économique qu'en 2002 et le conforte avec le rachat en août 2006 de la compagnie à bas coût allemande *DBA*. Elle conserve cependant une activité charter non négligeable.

Les trois suivantes (*FlyBE*, *Germanwings* et *DBA*) les plus actives ont adopté un modèle économique beaucoup plus proche de celui des compagnies *Ryanair* et *easyJet* : comme elles, elles basent leur stratégie sur une flotte homogène, une classe unique, un réseau point à point, un service à bord payant, un système de réservations fondé uniquement sur le site Internet de la compagnie.

Les parts de marché de ces trois dernières compagnies sont cependant en moyenne de 6 à 7 fois plus faible que celui de *Ryanair* et *easyJet* et l'écart avec celles-ci ne s'atténue pas. Leurs résultats financiers et

économiques ne sont pas publiés ; dès lors, il est difficile d'apprécier la réalité de leurs coûts et de leur situation financière.

- **Le marché français**

Un nombre de compagnies à bas-coûts en forte augmentation

Les compagnies à bas-coûts sont présentes sur le marché français depuis 1996 ; depuis 2002, leur présence s'est réellement affirmée. Ainsi, en 2005, 27 compagnies aériennes à bas-coûts fréquentaient l'espace aérien français. Elles sont au nombre de 34 en 2006.

	2001	2002	2003	2004	2005	fin 2006
Compagnies à bas-coûts	7	10	18	30	27	34
Liaisons desservies	29	70	90	150	194	270

Les deux compagnies pionnières *easyJet* et *Ryanair* ont dominé très rapidement le marché français. En 2002, *Ryanair* représentait 46% du trafic des compagnies à bas-coûts, suivi par *easyJet* avec 37%. De ce fait, ces deux compagnies à elles seules contrôlaient 83% du trafic des compagnies à bas-coûts. Depuis 2003, c'est *easyJet*, la compagnie la plus importante, avec 41% des parts de marché, puis 44% en 2004 et 2005. *Ryanair* ne détenait plus que 33% du marché en 2003 et n'en conserve désormais que 28% pour les années 2004 et 2005.

En 2006, le lancement annoncé par *Ryanair* de 13 nouvelles dessertes au départ de Marseille avant la fin de l'année, pourrait conduire, si celles-ci se concrétisent, à placer la compagnie en tête du palmarès des compagnies à bas-coûts en France avec un réseau de 63 lignes contre 58 lignes pour *easyJet*.

Toutefois, il faut noter que la part du marché français transporté par *easyJet* et *Ryanair* s'est légèrement réduite entre 2002 et 2005, passant respectivement de 83% à 72%, en raison de l'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs tels que *Flybe*, *SkyEurope*, *Vueling* ou *Wizz Air*.

Un nouveau type de compagnie pourrait bientôt apparaître dans le ciel français. La société *Elysair*, compagnie française en cours de création, veut proposer un nouveau produit pour les passagers voyageant en classe affaires mais avec des prix inférieurs aux compagnies traditionnelles. Elle envisage de lancer dans un premier des temps des vols transatlantiques avec des Boeing 757-200, configurés uniquement en classe affaires (104 sièges). *Elysair* espère pouvoir lancer avant fin 2006 un premier vol entre Paris (Orly) et New-York (Newark).

Une part de marché toujours plus importante

Le trafic¹⁴ de passagers des compagnies à bas-coûts touchant la France est passé d'environ 5,2 millions de passagers en 2002, 7,9 millions en 2003, 11 millions en 2004 à 12,6 millions en 2005, soit une augmentation de 14% en 2005 (après une augmentation de 86 % en 2002, 52% en 2003 et 40% en 2004). Pour les liaisons intérieures à la métropole, le trafic, inexistant en 2001, atteint 0,3 million de passagers en 2002, 1,1 million de passagers en 2003, 1,2 million de passagers en 2004 et 1,1 million de passagers en 2005, en légère baisse (7%) par rapport à l'année précédente.

Malgré la progression moins vive de leur trafic en 2005, les compagnies à bas-coûts détiennent une position concurrentielle de plus en plus forte :

- sur les relations entre la Métropole et l'Europe¹⁵, leur part est d'environ 24% en 2005 contre 22% en 2004 (16% en 2003, 12 % en 2002 et 7 % en 2001) ;

- dans le trafic intérieur à la Métropole, leur part stagne depuis 2003, passant à 5,1% contre 5,5% en 2004 (5 % en 2003 et 1,2 % en 2002). Sur ce marché, la croissance est plus limitée qu'à l'international. Les compagnies évitent en effet de concurrencer directement les services ferroviaires à grande vitesse, comme en témoigne l'abandon de la desserte de Marseille par *easyJet* fin mars 2005. *Ryanair*, quant à elle, n'est pas présente.

Au cours du premier semestre 2006, les compagnies à bas-coûts européennes ont transporté sur des liaisons touchant la France, 7,5 millions de passagers (5,7 millions de passagers au premier semestre 2005), soit 31% (au lieu de 17% l'année précédente) de passagers de plus que lors du premier semestre de l'année précédente, comme le montre le tableau annexé à ce document. Les compagnies *easyJet* et *Ryanair* dominent toujours (respectivement 55,3 % et 34,3 % du trafic), suivies par les compagnies *SkyEurope*, *FlyBe*, *Vueling*, *Sterling* et *Germanwings* dont le trafic individuel représente de 3% à 4 % du trafic total.

La présence des compagnies à bas-coûts sur les plates-formes nationales

L'essor des compagnies à bas-coûts a d'abord largement concerné les régions françaises ; leur activité sur les deux grands aéroports parisiens s'est développée plus récemment, en particulier depuis 2003. Au total, en 2005, plus de trente trois aéroports

étaient desservis par des transporteurs à bas-coûts, avec Nice à leur tête, qui accueille à mi-2006 quinze compagnies à bas-coûts desservant un total d'environ 50 destinations. Les données pour les dix premiers d'entre eux figurent dans le tableau ci-dessous. On notera l'importance que cette activité représente pour quatre d'entre eux (Beauvais : 97%, Carcassonne : 100%, Bergerac : 98%, Nîmes : 98%).

Aéroport	Nombre de passagers bas-coûts en 2005	Évolution du trafic 2005/2004	Trafic bas-coûts/ trafic total en 2005
Nice	3 193 410	5%	33%
Paris-Orly	2 294 620	-8%	9%
Paris-CDG	1 910 312	5%	4%
Beauvais	1 787 694	34%	97%
Toulouse	643 745	-5%	11%
Carcassonne	340 204	25%	100%
Montpellier	266 040	33%	20%
Bergerac	229 911	21%	98%
Lyon	209 217	38%	3%
Nîmes	2 028 918	39%	98%

Les perspectives de développement

Le modèle économique de ces compagnies à bas-coûts répond aux attentes d'une partie importante de la clientèle voyageant sur des liaisons court-courriers de point à point ; sur ce segment, leur part de marché devrait, selon les experts, devenir prédominante.

Il faut toutefois prendre en compte plusieurs facteurs susceptibles de réduire à terme ce développement potentiel, tels que l'augmentation de certains coûts (carburant, sûreté), la rareté des créneaux horaires disponibles sur certains grands aéroports, la concurrence des services ferroviaires à grande vitesse, notamment en France, l'arrivée à maturité des marchés traditionnels (Îles britanniques, Allemagne, Scandinavie).

A contrario, les prochaines entrées en vigueur des accords aériens entre l'Union européenne et le Maroc ainsi qu'entre l'Union européenne et les Balkans ouvriront des opportunités pour le développement des transporteurs à bas-coûts vers ces pays. De même, il faut noter l'intérêt de plus en plus marqué des grands aéroports régionaux pour ces compagnies, avec la mise en service (réalisée ou projetée) d'aérogares « bas-coûts » (Ex : Marseille et Lyon).

Ceci pris en compte, le trafic des compagnies à bas-coûts de et vers la métropole pourrait atteindre 21 millions de passagers¹⁶ en 2010, soit 16% du trafic global de la métropole. Dans cette hypothèse, le trafic de ces compagnies représenterait 6% du trafic intérieur, et 28% du trafic avec les pays européens.

A l'heure actuelle, on ne prévoit pas de développement significatif du trafic des compagnies à bas-coûts en dehors de l'Europe et du Maghreb.

¹⁴ Dont l'origine et/ ou la destination est française.

¹⁵ Le trafic pris en compte est celui entre la métropole, d'une part, les 24 autres pays membres de l'Union Européenne, ainsi que l'Islande, la Norvège et la Suisse, d'autre part.

¹⁶ Ces prévisions ont été établies en l'absence d'événements imprévisibles majeurs de nature à impacter les développements du transport aérien de manière significative.

¹⁶ Source Les Echos du 09/01/06

En gagnant environ 7,8 millions de passagers, ces compagnies pourraient assurer, sur la période considérée, plus du tiers de la croissance du trafic aérien touchant la métropole.

Millions de passagers	2001	2002	2003	2004	2005	2010	t.c.a.m. 2010/2005
Trafic total métropole	95,6	96,3	95,6	102	108	130	3,8%
Trafic des compagnies à bas-coûts	2,8	5,2	7,9	11	13	21	10,8%
Part de trafic des compagnies à bas-coûts	2,9%	5,4%	8,3%	10,8%	11,9%	16%	ns

S'agissant du **marché européen**, les compagnies à bas-coûts représentent déjà en 2005 plus de 24% de l'activité et, compte tenu de leur expansion, elles pourraient totaliser 34% de l'activité d'ici 2009.

f/ L'aviation légère

Les fédérations aéronautiques regroupent environ 3 000 associations représentant 130 000 licenciés. Plus de 1 600 manifestations aériennes se sont tenues en France en 2005. On estime environ à 1 330 000 le nombre heures de vol en 2005 toutes activités confondues.

L'aviation légère regroupe l'aviation sportive et de loisirs à l'exclusion de l'aviation de transport commerciale, passagers et fret, et du travail aérien. Elle utilise des aéronefs à titre non professionnel dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 2,7 tonnes pour les voilures tournantes et 5,7 tonnes pour les voilures non tournantes, en fait moins de 2 tonnes pour la très grande majorité de ces dernières. Ces aéronefs sont divers, certifiés ou non, motorisés ou non: avions, hélicoptères, planeurs, ballons, ultra-légers motorisés (ULM), parachutes, parapentes, aéromodèles.

L'activité de loisirs se pratique par des usagers regroupés en associations ou autonomes sur près de 500 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, auxquels on doit ajouter autant d'aérodromes privés, 800 plates-formes ULM et plus de 400 aires d'envol, ainsi que sur de nombreuses hélisurfaces ou aires d'ascension.

A côté des activités de loisirs, l'association forme les pilotes aux titres privés, ce système de formation reposant essentiellement sur le bénévolat. L'association peut aussi proposer des vols locaux à titre onéreux dans des limites définies par arrêté.

Rien qu'au sein des structures associatives, on dénombre près de 130 000 licenciés regroupés dans environ 3 000 associations agréées ou non, richesse qui constitue une particularité nationale unique en Europe.

Ces associations se regroupent elles-mêmes au sein de fédérations pour chaque type d'activité. D'autres structures associatives fédèrent certaines activités, comme le pilotage en montagne, l'instruction, la voltige, l'insertion des handicapés, etc., ou les regroupent, comme l'Aéro-club de France ou l'Association des Pilotes et Propriétaires d'Avion (AOPA).

• **L'année 2005**

L'année 2005 ne confirme pas ce qui semblait s'amorcer en 2004, une inversion de tendances avec l'arrêt des années difficiles et le retour à une certaine stabilité. On voit que le secteur associatif reste très fragile et qu'il est sensible à toute surcharge, même minime, réglementaire et/ou financière. Ainsi si nous regardons l'évolution de l'activité des deux plus importantes fédérations dans le domaine certifié représentant l'une l'activité avion et l'autre l'activité planeur nous constatons par rapport à 2004 :

- avion

	2004	2005	%
nb d'adhérents (élèves+pilotes)	44 937	44 045	-1,99%
nb de brevets obtenus dans l'année (PPL+BB)	2 689	2 622	-2,49%
nb d'heures de vol	643 845	645 138	0,20%
nb d'aéronefs associatifs	2 096	2 109	0,62%

données fédérales

Le nombre d'aéronefs et le nombre d'heures de vol se maintiennent, le nombre d'adhérents pilotes et le nombre de brevetés dans l'année diminuent ce qui est inquiétant pour l'avenir.

- planeur

	2004	2005	%
nb d'adhérents (élèves+pilotes)	10 837	10 374	-4,27%
nb de brevets obtenus dans l'année	481	490	1,87%
nb d'heures de vol planeurs	267 902	260 578	-2,73%
nb de planeurs et motoplaneurs	1 808	1 745	-3,48%
nb de remorqueurs	210	206	-1,90%

données fédérales

Tous les indicateurs sont négatifs à part le nombre de brevetés sur l'année qui traduit une légère augmentation mais qui ne suffit pas à combler la perte des pilotes déjà brevetés.

Pour l'activité hélicoptère il y a un maintien du nombre d'associations 23 entre 2004 et 2005, une hausse de 11% du nombre d'adhérents 483 en 2005 contre 432 en 2004. Le nombre d'heures de vol 2005 n'est pas disponible dans sa totalité et ne permet pas une comparaison avec l'année 2004.

En aérostation nous comptons en 2005 85 associations et 760 adhérents.

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

Dans le domaine non certifié les données fédérales ULM 2005 ne sont malheureusement pas disponibles à l'heure où nous publions ce rapport.

Si l'aéromodélisme voit le nombre d'associations augmenter entre 2004 et 2005 passant de 702 à 720, le nombre d'adhérents quant à lui décroît faiblement passant de 22790 à 22643.

Même si la DGAC n'a pas la tutelle du parachutisme sportif et du vol libre, ces deux disciplines sont une composante de l'aviation légère et sportive et nous partageons le même ciel.

- parachutisme sportif

	2004	2005	%
nb d'adhérents (élèves+parachutistes)	15 108	14 698	-2,71%
nb de brevets obtenus dans l'année	3 985	4 009	0,60%
nb de sauts	629 811	635 145	0,85%
nb d'avions largeurs	67	68	1,49%

données fédérales

Malgré un nombre d'adhérents à la baisse l'activité se maintient.

- vol libre

activité delta et parapentes	2004	2005	%
nb d'adhérents (pilotes et élèves)	18 553	14 698	-20,78%
nb de brevets obtenus dans l'année	367	431	17,44%
nb d'ailes	18 500	18 200	-1,62%

données fédérales

Ici nous ne nous intéressons qu'à deux composantes du vol libre, le parapente et l'aile delta et nous laissons deux secteurs en fort développement mais trop éloignés de nos disciplines, le cerf-volant et le kite-surf. Nous observons une diminution importante du nombre d'adhérents, pilotes et élèves mais un accroissement du nombre de brevets délivrés.

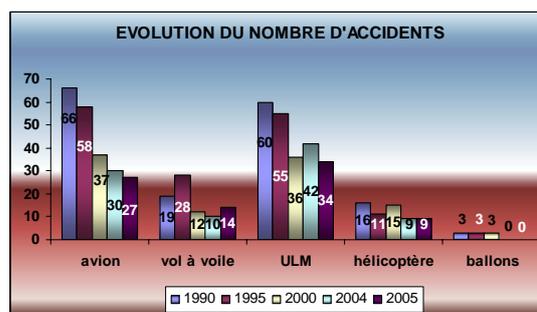
Mais il ne faut pas oublier que l'aviation légère ce sont aussi les brillants résultats de nos sportifs lors des compétitions internationales. En 2005 nous avons récolté 24 médailles dans les compétitions européennes ou mondiales :

- Voltige : 1 médaille d'or et 2 d'argent (championnats d'Europe et du monde).
- Rallye aérien : 1 médaille d'argent par équipes aux championnats d'Europe.
- Pilotage de précision : 1 médaille d'argent et 1 de bronze par équipes aux championnats d'Europe.
- Vol à voile : 1 médaille d'argent et 1 de bronze aux championnats d'Europe.
- ULM : 3 médailles d'or, 1 d'argent, 1 de bronze aux championnats du monde paramoteur, pendulaire, multiaxes.
- Parachutisme : 5 médailles d'or, 5 d'argent, 1 de bronze aux jeux mondiaux et championnats d'Europe dans les différentes catégories.

Le dynamisme du monde de l'aviation légère s'est traduit également par l'agrément préfectoral en 2005 de plus de 1600 manifestations aériennes, chiffre évoluant peu depuis deux ans, recouvrant du baptême de l'air au grand meeting, de la présentation d'un avion de collection à celle d'un prototype, présentant ainsi les différentes facettes de l'aéronautique à un public toujours nombreux, et évalué sur l'ensemble du territoire en 2005 à un total de près de 2 millions de spectateurs ou passagers de baptêmes de l'air.

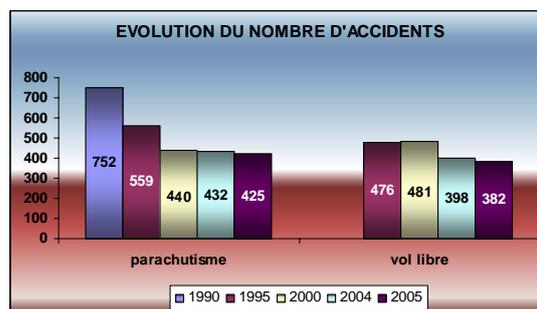
Il faut déplorer que malgré tous les efforts mis en œuvre par les différents partenaires de la communauté aéronautique, de trop nombreux accidents surviennent dans le milieu de l'aviation légère. En 2005 en aviation légère, hors le travail aérien, nous dénombrons 78 accidents qui ont provoqué la mort de 70 personnes contre 82 accidents et 74 morts en 2004.

Le graphique ci-dessous représente le bilan des accidents corporels en aviation générale (aviation de loisirs et travail aérien) depuis 1990 survenus en France à des aéronefs d'exploitation française et étrangère.



source BEA

Accidents ayant entraîné des blessures graves et mortelles (définition Annexe 13)



source BEA

En parachutisme sportif ces accidents ont entraîné la mort de 7 personnes en 2004 et de 4 personnes en 2005, en vol libre on compte 12 décès en 2004 et 8 en 2005.

Enfin, en 2005 les subventions allouées aux fédérations et aux associations dans le cadre de l'aide aux jeunes et de l'amélioration de la sécurité se sont montées à près de 900000 euros comme en 2004. A ces subventions il faut ajouter 94 000 euros (un peu plus de 80 000 euros en 2004) réservés à l'insertion des activités de l'aviation légère dans l'environnement par la lutte contre le bruit à la source et attribués aux associations par les directions de l'aviation civile.

De nombreuses autres aides directes et indirectes sont également mises en place par la DGAC au profit des fédérations comme le détachement de personnel et de matériel DGAC pour l'accompagnement et l'encadrement des Tours de France avion ou ULM ou la prise en charge de plus de la moitié des frais de formation des instructeurs avion en club.

En 2005, la Mission aviation légère a tenu un stand d'information au salon aéronautique de Blois (ULM).

En régulière augmentation, 3615 (pour 3508 en 2004) élèves de lycées et collèges ont obtenu leur Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) en 2005, grâce à l'enseignement prodigué par les aéro-clubs de toutes disciplines ou les enseignants des établissements scolaires. La formation est effectuée par des titulaires du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA); en 2005, 97 (132 en 2004) ont obtenu ce certificat par examen et 39 par équivalence (23 en 2004).

Enfin, l'année 2005 a vu 14 des 30 propositions relevant de la DGAC du rapport, publié en novembre 2004, sur l'aviation sportive et de loisirs du sénateur Claude Belot réalisées ou prises en compte.

• **Les tendances 2006**

- redevances

Réunions de concertation avec les usagers sur le projet de redevances aéronautiques appliquées à l'aviation légère et portant sur les formations, les examens et les licences qui seront mises en place en 2007 : périmètre d'application et montant.

- sûreté

Réflexion pour la mise en place de mesures de sûreté appliquées à l'aviation légère et aux aérodromes secondaires.

- label acoustique

Mise au point d'un protocole de mesures permettant d'évaluer les performances acoustiques des avions d'aviation légère pour l'ensemble des phases de vol

contributives à la gêne sonore et qui pourrait déboucher à terme sur la création d'un label "avion silencieux".

- sécurité

Malgré les efforts de l'administration et des fédérations aéronautiques pour améliorer la sécurité en aviation générale les statistiques d'accidents ne montrent aucune évolution favorable ces dernières années. Il faut déplorer environ 80 morts par an. Aussi des actions en faveur de la sécurité sont mises en place :

- le Conseil général des ponts et chaussées a été mandaté par le ministre chargé des transports pour conduire une étude sur la sécurité de l'activité "moteur" en aviation générale, avion et ulm ;

- une des recommandations du rapport du sénateur Belot sur l'aviation sportive et de loisirs est la création d'une fondation privée pour la sécurité en aviation générale. L'Aéro-club de France s'est proposé de mettre en place cette fondation avec le soutien du ministre chargé des transports ;

- un appel d'offres pour une étude sur la gestion de la sécurité en aviation générale a été publié. Ce sujet de recherche couvre 3 domaines, aéroclubs, planeurs, ULM et essaie d'identifier les mécanismes de gestion de la sécurité sur le terrain afin de prendre toutes les mesures pour les soutenir et les encourager.

II.1.3 Aéroports

a/ Les quinze premiers aéroports mondiaux

Le trafic total des aéroports mondiaux a dépassé le seuil des 4 milliards de passagers. Les quinze premiers aéroports mondiaux ont traité 813 millions de passagers, soit 20 % du trafic aéroportuaire.

Le classement confirme la prépondérance des aéroports américains en trafic de passagers, et celle des aéroports asiatiques pour le trafic de fret.

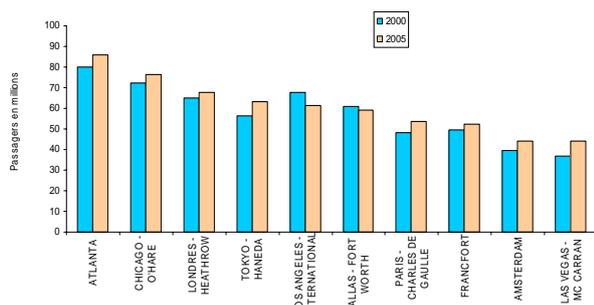
L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se situe au septième rang mondial pour les passagers et au sixième rang pour le fret.

• **Trafic de passagers**

Le trafic aéroportuaire mondial a dépassé en 2005 le seuil de 4 milliards de passagers. Parmi les quinze premiers aéroports mondiaux en trafic de passagers on dénombre neuf plates-formes américaines, cinq plates-formes européennes dont Londres Heathrow à la troisième place avec 67,9 millions de passagers et Paris CDG à la septième, avec 53,8 millions de passagers. Un seul est asiatique : Tokyo Haneda en quatrième place avec 63,3 millions.

Après avoir retrouvé en 2004 un niveau d'activité comparable à celui de 2000, l'année 2005 avec une progression de 6,2% confirme la reprise du trafic pour la plupart de grands aéroports mondiaux. Elle ne constitue souvent qu'un rattrapage après les baisses constatées entre 2001 et 2003. Si les grands aéroports mondiaux ont retrouvé et dépassé leur niveau d'activité de 2000, les taux de croissance moyen sur la période 2000 à 2005 sont faibles.

L'aéroport d'Atlanta avec 85,9 millions de passagers et une progression de 2,8 % garde sa première place, et le quinzième - Minneapolis - enregistre 37,6 millions de passagers avec un taux de croissance de 2,4%.



La crise qu'a connue le transport aérien suite à la conjoncture internationale du début de la décennie semble s'éloigner au regard de résultats enregistrés en 2004 et de 2005.

En dépit de la hausse du carburant, les estimations pour l'année 2006 confirment la reprise avec des prévisions de hausses de trafic des compagnies mondiales comprises entre 5,7% (IATA) et 6,1% (OACI) par rapport à 2005. Cela étant, la hausse sera plus forte sur les aéroports asiatiques, qui ne figurent pas dans les quinze premiers du classement, et moindre sur les plus grands aéroports.

● **Trafic de fret**

Pour le trafic de fret le classement des aéroports est sensiblement différent de celui du trafic de passagers, et les aéroports asiatiques sont fortement présents.

Le premier aéroport Memphis (3,6 millions de tonnes) a essentiellement un trafic en correspondance : c'est le hub principal de Federal Express.

Avec la montée en puissance des économies asiatiques notamment de la Chine, six aéroports asiatiques figurent dans ce classement des 15 premiers. Dans le cas de Tokyo, on doit observer que si le premier aéroport en passagers est Haneda, plate-forme dédiée aux vols intérieurs et vers les pays voisins, dans le cas du fret le principal aéroport est Narita, plate-forme dédiée aux vols long-courriers.

Il convient de noter la forte croissance de l'aéroport de Shanghai-Pudong ouvert récemment, et qui s'impose comme une grande porte d'entrée du fret en Chine face à Hong-Kong.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle prend le sixième rang mondial derrière l'aéroport de Séoul. Il devance de peu l'aéroport de Francfort.

Comme le montrent les taux de croissance annuels moyens, le trafic de fret a été moins touché par l'accumulation des événements qui ont affecté le trafic de passagers : attentats terroristes, épidémie de pneumopathie, guerres, bien que la capacité des soutes d'avions de ligne dépende de l'évolution du trafic de passagers.

Aéroports	Tonnes (millions)				
	2000	2004	2005	% 2005/2004	t.c.a.m 05/00
MEMPHIS, TN	2,49	3,55	3,60	1,3%	7,7%
HONG KONG	2,27	3,12	3,44	10,3%	8,7%
ANCHORAGE, AK	1,69	2,37	2,61	10,0%	9,1%
TOKYO - NARITA	1,93	2,37	2,29	-3,5%	3,5%
SEOUL - INCHEON	1,87	2,13	2,15	0,8%	2,8%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	1,61	1,88	2,01	7,1%	4,5%
FRANCFORT	1,71	1,84	1,96	6,6%	2,8%
LOS ANGELES - INTERNATIONAL, CA	2,25	1,92	1,93	0,4%	-3,0%
SHANGHAI - PUDONG	0,49	1,64	1,87	13,9%	30,6%
SINGAPOUR	1,70	1,80	1,85	3,0%	1,7%
LOUISVILLE, KY	1,52	1,74	1,81	4,1%	3,5%
MIAMI, FL	1,64	1,78	1,76	-1,3%	1,4%
TAIPEI	1,21	1,70	1,71	0,5%	7,2%
NEW YORK - KENNEDY, NY	1,86	1,71	1,65	-3,5%	-2,4%
CHICAGO - O'HARE, IL	1,64	1,59	1,56	-1,9%	-1,0%

● **Trafic de mouvements**

Parmi les quinze premiers aéroports, on compte douze plates-formes américaines et trois européennes, aucun aéroport asiatique n'y figure, l'aéroport de Tokyo recevant essentiellement des gros porteurs ne figure pas dans cette liste d'aéroports.

On remarque que l'aéroport de Londres-Heathrow, qui est au troisième rang pour le nombre de passagers, ne figure pas parmi les quinze premiers en termes de mouvements : la capacité limitée de ses pistes impose en fait aux transporteurs l'utilisation d'appareils plus gros porteurs, et l'emport moyen apparent y est de 141 passagers par vol.

A titre de comparaison, l'emport moyen¹⁷ apparent est de 97 passagers par vol à Atlanta et 103 à Paris-Charles de Gaulle.

¹⁷ Nb de passagers / nb de mouvements totaux (y compris cargo). A titre d'information, l'emport moyen « vrai » de Paris-Charles de Gaulle, est de 112 passagers par vols.

Aéroports	Mouvements (milliers)				
	2000	2004	2005	% 2005/2004	t.c.a.m 05/00
ATLANTA	915	965	980	1,6%	1,4%
CHICAGO - O'HARE	889	991	972	-1,9%	1,8%
DALLAS - FORT WORTH LOS ANGELES - INTERNATIONAL	838	802	712	-11,2%	-3,2%
LAS VEGAS - MC CARRAN HOUSTON - INTERCONTINENTAL	515	542	650	19,8%	4,8%
DENVER	528	559	559	0,0%	1,1%
PHOENIX - SKY HARBOR	575	547	555	1,5%	-0,7%
PHILADELPHIE	484	486	536	10,3%	2,0%
MINNEAPOLIS - ST PAUL	521	539	532	-1,3%	0,4%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	518	526	523	-0,6%	0,2%
DETROIT - WAYNE COUNTY	555	520	522	0,4%	-1,2%
CHARLOTTE, NC	448	468	522	11,5%	3,1%
WASHINGTON	580	468	509	8,9%	-2,6%
CINCINNATI	390	517	496	-4,0%	4,9%

b/ Les quinze premiers aéroports européens

Pour l'année 2005, les quinze premiers aéroports européens ont traité 486 millions de passagers soit 40% du trafic aéroportuaire européen (1,24 milliard de passagers).

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (53,8 millions de passagers) occupe la deuxième place des grandes plateformes aéroportuaires européennes derrière Londres Heathrow ; il détient la première place en trafic de fret et poste.

• Trafic de passagers

Le trafic aéroportuaire européen avec 1,24 milliard de passagers a progressé de 7,3% en 2005. Parmi les quinze premiers aéroports européens en trafic de passagers, on dénombre quatre aéroports de Grande-Bretagne, deux français, et deux allemands.

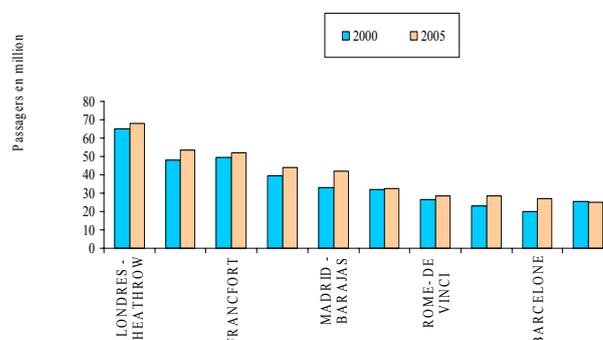
L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, avec 53,8 millions de passagers, est le second plus important aéroport européen derrière Londres Heathrow, 67,9 millions de passagers. Il précède les plateformes aéroportuaires de Francfort : 52,2 millions de passagers, d'Amsterdam : 44,1 millions et de Madrid : 42,0 millions de passagers.

La plate-forme d'Orly avec 24,1 millions de passagers se positionne à la dixième place. Le quinzième aéroport européen Milan-Malpensa a accueilli en 2005 18,6 millions de passagers.

Sur la période 2000-2005 l'aéroport de Paris-CDG affiche une croissance moyenne annuelle de 2,1% alors que celle de Londres Heathrow et de Francfort est respectivement de 0,9% et 1,1%. Londres-Stansted,

Barcelone et Madrid sont les aéroports les plus dynamiques de cet ensemble.

Aéroports	Passagers (millions)				
	2000	2004	2005	% 2005/2004	t.c.a.m 05/00
LONDRES - HEATHROW	65,0	67,3	67,9	0,8%	0,9%
PARIS - CHARLES DE GAULLE	48,2	51,4	53,8	4,7%	2,2%
FRANCFORT	49,4	51,1	52,2	2,2%	1,1%
AMSTERDAM	39,6	42,5	44,1	3,7%	2,2%
MADRID - BARAJAS	32,9	38,5	41,2	6,9%	4,6%
LONDRES - GATWICK	32,2	31,5	32,7	4,0%	0,3%
ROME - DE VINCI	26,3	28,1	28,6	1,8%	1,7%
MUNICH	23,1	26,8	28,6	6,7%	4,3%
BARCELONE	19,8	24,6	27,1	10,5%	6,5%
PARIS - ORLY	25,4	24,1	24,9	3,3%	-0,4%
MANCHESTER	18,8	21,5	22,7	5,5%	3,9%
LONDRES - STANSTED	11,9	20,9	22,0	5,3%	13,2%
PALMA DE MAJORQUE, BALEARES	19,4	20,4	21,2	4,1%	1,8%
COPENHAGUE	18,4	19,0	19,9	4,5%	1,5%
MILAN - MALPENSA	20,7	18,6	19,6	5,7%	-1,1%



• Trafic de fret et de poste

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec 2,01 millions de tonnes de fret et de poste occupe la position de leader au niveau européen. Il est suivi par Francfort (1,96 million de tonnes), Amsterdam (1,5 million) et Heathrow (1,39 million). Les trois aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick et Stansted) traitent cependant 1,9 millions de tonnes, soit presque autant que Francfort et Paris CDG. Les places aéroportuaires de Paris, Londres, Francfort et Amsterdam sont les grandes portes d'entrée du fret général en Europe, et se concurrencent pour attirer cette activité. Paris-CDG est en outre le hub européen de l'intégrateur FEDEX, et le hub aérien de La Poste.

Les autres aéroports traitent chacun moins d'un million de tonnes, le trafic fret du quinzième (Londres-Gatwick) n'étant que de 0,23 million de tonnes. On doit noter la forte progression sur la période du trafic de fret des aéroports de Cologne-Bonn (hub européen de UPS) et de Luxembourg, base de Cargolux.

Il faut aussi observer l'importance de Bruxelles en tant que hub européen de DHL (qui va bientôt transférer cette activité à Leipzig) et de Liège, hub de TNT.

Les hubs de fret général et de fret express en Europe se situent à l'intérieur d'un losange formé par Londres, Amsterdam, Francfort et Paris.

Mouvements (milliers)

Aéroports	2000	2004	2005	% 2005/2004	t.c.a.m 05/00
PARIS - CHARLES DE GAULLE	518	526	523	-0,6%	0,2%
FRANCFORT	459	477	490	2,6%	1,3%
LONDRES - HEATHROW	467	476	478	0,4%	0,5%
AMSTERDAM	432	419	421	0,5%	-0,6%
MADRID - BARAJAS	358	402	416	3,5%	3,0%
MUNICH	319	383	399	4,1%	4,6%
ROME - DE VINCI	283	310	308	-0,4%	1,7%
BARCELONE	257	291	308	5,6%	3,7%
COPENHAGUE	304	273	270	-0,9%	-2,3%
ZURICH	325	267	267	0,2%	-3,8%
BRUXELLES	326	252	253	0,5%	-4,9%
LONDRES - GATWICK	260	251	261	4,0%	0,1%
STOCKHOLM- ARLANDA	279	245	234	-4,6%	-3,5%
VIENNE	245	245	253	3,4%	0,7%
MANCHESTER	193	225	234	4,1%	3,9%

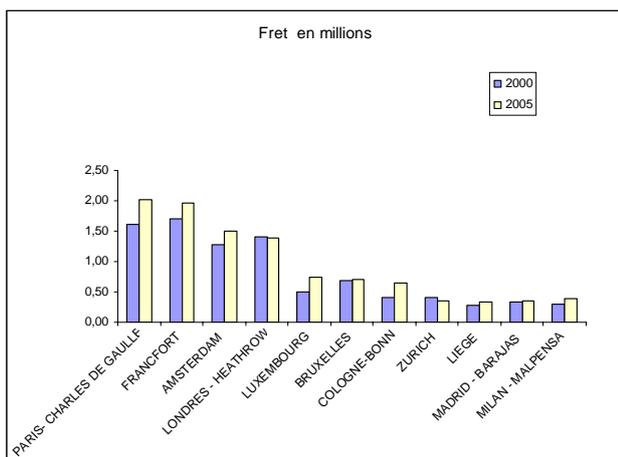
Tonnes (millions)

Aéroports	2000	2004	2005	% 2005/2004	t.c.a.m 05/00
PARIS- CHARLES DE GAULLE	1,61	1,88	2,01	7,1%	4,5%
FRANCFORT	1,71	1,84	1,96	6,6%	2,8%
AMSTERDAM	1,27	1,47	1,50	1,9%	3,3%
LONDRES - HEATHROW	1,40	1,41	1,39	-1,6%	-0,2%
LUXEMBOURG	0,50	0,71	0,74	4,1%	8,2%
BRUXELLES	0,69	0,66	0,70	6,0%	0,4%
COLOGNE-BONN	0,40	0,62	0,64	4,0%	9,9%
ZURICH	0,40	0,39	0,35	-9,4%	-2,6%
LIEGE	0,27	0,38	0,33	-15,0%	3,8%
MADRID - BARAJAS	0,34	0,37	0,35	-6,4%	0,6%
MILAN - MALPENSA	0,29	0,36	0,38	6,0%	5,7%
COPENHAGUE	0,42	0,34	0,35	4,3%	-3,6%
EAST MIDLANDS	1,21	0,28	0,30	7,1%	-24,5%
LONDRES - STANSTED	0,17	0,24	0,26	7,4%	8,6%
LONDRES - GATWICK	0,33	0,23	0,23	0,9%	-6,8%

Depuis 2000 et avec l'arrivée à maturité de la politique de Hub, l'emport moyen par vol augmente comme on l'observe à Paris-CDG et sur certaines plates-formes européennes telles que Amsterdam, Francfort, Londres. Cette évolution traduit l'amélioration des coefficients de remplissage et l'adaptation des compagnies aux nouvelles contraintes économiques et environnementales par l'utilisation d'avions nouveaux, et moins polluants, et de plus grande capacité.

De nombreux facteurs justifient cette évolution :

- la croissance prévue de la demande de transport aérien, quel qu'en soit le rythme, est très liée à celle du trafic international hors UE (notamment Asie-Pacifique; Amérique du Sud) ;
- dans le prolongement de ce que l'on constate depuis une dizaine d'années, les déplacements par avion sont de plus en plus liés à des motifs personnels (visite à famille, parents, tourisme) ; cette demande, pour laquelle le niveau tarifaire est prioritaire par rapport à la fréquence requiert de la part des opérateurs des gains de productivité pour lesquels la taille des avions exploités -et leur densification- jouent un rôle déterminant ;
- l'entrée sur le marché du transport aérien de nouveaux opérateurs va renforcer la concurrence et obliger l'ensemble des opérateurs à rechercher au plus près tous les gains de rentabilité possibles ; à ce titre, la priorité donnée aux fréquences dans le positionnement concurrentiel s'atténue au profit de l'emport moyen permettant aux opérateurs un meilleur étalement des coûts au passager transporté ;
- l'accès aux grandes métropoles internationales, parmi lesquelles Paris figure en tête, est de plus en plus difficile, faute de capacités. Les opérateurs dans ce contexte ne peuvent que rechercher, ne serait-ce que par anticipation, à augmenter la taille des modules exploités, pour conserver, au moindre coût, le meilleur accès possible, à ces grands marchés mondiaux .
- la permanence des préoccupations environnementales et d'économies d'énergie dans le développement de l'activité du transport aérien pèse sur les appareils exploités. Les opérateurs ont incités à

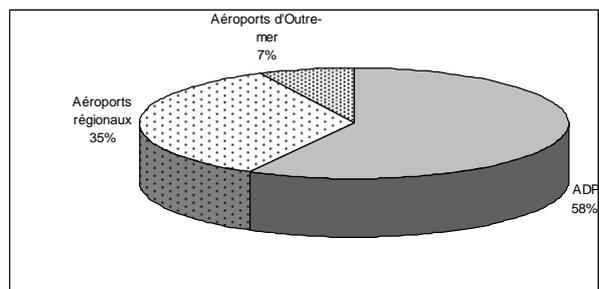
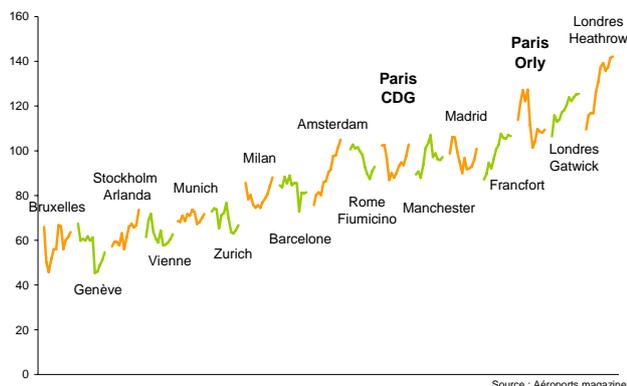


Trafic de mouvements

Parmi les quinze premiers aéroports européens, l'aéroport de Paris-CDG se classe à la première place en termes de mouvements commerciaux, il est suivi par Francfort et Londres-Heathrow. L'emport moyen apparent pour les onze aéroports, classés à la fois en trafic passagers et en nombre de mouvements, varie de 142 pour Londres Heathrow à 70 pour Copenhague avec une moyenne située à 107.

optimiser l'utilisation de leur flotte et à mettre en service sur un tronçon donné, les appareils les plus performants', c'est-à-dire de plus grande capacité et de conception plus récente.

Emport moyen apparent : comparaisons Européennes



Les Aéroports de Paris ont accueilli en 2005 : 78,7 millions de passagers, soit une progression de 4,4% par rapport à 2004. Le trafic se répartit en 53,4 millions pour l'aéroport de Charles de Gaulle et 24,8 millions pour celui d'Orly.

Le trafic national restant stable sur les plates-formes parisiennes, la croissance relève essentiellement des faisceaux Union européenne et "autre international" qui progressent respectivement de +4,2% grâce à l'intégration des 10 pays de l'Europe de l'Est au 1^{er} mai 2004 et de 8,8%.

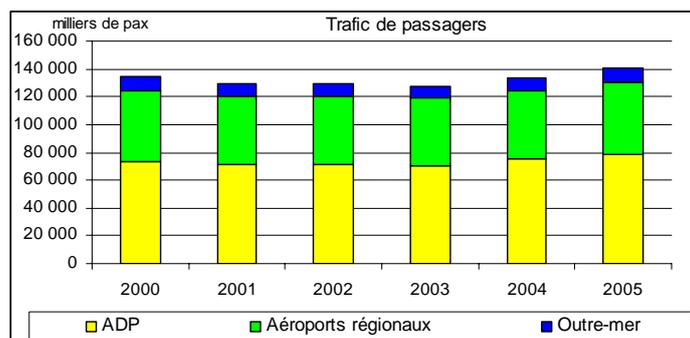
c/ Les aéroports français

Le trafic des aéroports français: 140,4 millions de passagers en 2005, progresse de 4,7%. Sur la période 2006/2000, le part du trafic intérieur a diminué de 12% et ne représente plus que 39% du trafic total des aéroports, alors que le trafic international progresse de près de 14%.

• Trafic de passagers

Les aéroports français ont accueilli, en 2005, un total de 140,4 millions de passagers, soit une progression de 4,9%. Ce trafic se répartit en 78,2 millions pour les Aéroports de Paris, 46,4 millions pour les aéroports régionaux de métropole et 9,8 millions pour les aéroports d'Outre-mer.

Bien qu'elle ait été marquée par de nombreux événements a priori défavorables au transport aérien (troubles en Irak, attentats, séismes, accidents d'avions et envolée des cours du pétrole), l'année 2005 voit la confirmation de la reprise du trafic engagée en 2004



Le trafic total de passagers locaux 2005 des principaux aéroports régionaux français (ceux dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers) s'élève à 41,1 millions de passagers, en progression de 6,7% par rapport à 2004 ; il représente 78% du trafic de l'ensemble des aéroports régionaux. Le niveau d'activité en 2005 est supérieur à celui de 2000 (39,6 millions), en raison notamment de l'importance prise par l'aéroport de Beauvais-Tillé au cours de cette période. Sur l'ensemble constitué par ces aéroports, la croissance du trafic en 2005 (+6,7%) est supérieure à celle des aéroports franciliens (+4,3%).

La hausse sensible du trafic international, et notamment vers l'Union européenne et le Maghreb, a compensé la faible croissance du trafic intérieur due entre autres causes à la disparition de compagnies françaises entre 2002 et 2004 (Air Lib, Aéris et Air Littoral) et à l'impact du TGV Méditerranée :

- le trafic intérieur (50% du trafic en 2005 contre 59% en 2000) n'a progressé que de 2,1 % par rapport à 2004, mais reste en baisse de 11,6% par rapport à 2000 ;
- le trafic international (y compris Union européenne) est en augmentation de 11,7 % par rapport à 2004, et de

Années	Passagers(milliers)		
	France	Métropole	Outre-mer
2000	134 505	124 726	9 779
2001	129 911	120 618	9 293
2002	129 506	120 580	8 927
2003	127 884	118 792	9 093
2004	133 858	124 428	9 430
2005	140 400	130 919	9 481
t.c.a.m 2005/2004	4,9%	5,2%	0,5%
2005/2000 t.c.a.m.	0,9%	-0,1%	-0,9%

27,4% par rapport au niveau de 2000. Il représente maintenant 50% du trafic.

La croissance du trafic est tirée par celle des liaisons communautaires, du trafic international et du trafic avec les départements d'Outre-mer :

- le trafic intérieur (52% du total du trafic en 2005) n'augmente que de 2% par rapport à 2004 ;
- le trafic à destination ou en provenance de l'Union européenne, qui représente 34 % des passagers, connaît une hausse de l'ordre de 7,5% ;
- le reste du trafic international (14% du trafic) est en augmentation de 18,5% par rapport à 2004, du fait notamment les liaisons avec le Maghreb ;
- le trafic vers l'Outre-mer, n'est pas significatif pour ces aéroports bien que la croissance soit de 48,%, il représente moins de 0,5% du trafic global.

Les aéroports régionaux ont profité de cette croissance dès lors qu'ils étaient bien positionnés à l'international. Les plus fortes progressions sont enregistrées sur Bâle-Mulhouse et Nantes qui connaissent une croissance à deux chiffres de l'international (respectivement +37,5% et +17,8%). A l'opposé, le trafic stagne à Strasbourg (+0,2%) et est en repli de 1,6% à Montpellier (-15,4%), cette dernière plate-forme étant pénalisée par la disparition d'Air Littoral.

L'aéroport de Nice double son rythme de progression : +4,4% en 2005 contre +2,2% en 2004. Le trafic national renoue avec la croissance (+3,6%) et l'international confirme sa part prépondérante (56% du total du trafic) en augmentant de 4,9% grâce à de nouvelles liaisons opérées par des compagnies à bas tarifs, notamment sur l'Europe de l'Est.

Avec presque 6,5 millions de passagers locaux, le trafic de Lyon-Saint-Exupéry est en augmentation de 5,5%. L'international progresse de 8%, dont +11,9% pour les liaisons extracommunautaires.

La croissance de l'aéroport de Marseille-Provence se ralentit (+1,7% contre +7,3% en 2004) en raison de l'arrêt des liaisons d'easyJet sur Paris-Orly. Le trafic national recule de 3%. Cette plate-forme a toutefois bénéficié d'un développement des liaisons vers l'Afrique, notamment des vols nolisés, et de l'ouverture par Air Austral d'une liaison sur la Réunion.

Toulouse-Blagnac connaît également un certain tassement de sa croissance avec +3,3% contre +5,8% en 2004. La hausse est de +2,6% seulement en national et de +4,5% sur les faisceaux européens et internationaux.

Avec 3,3 millions de passagers en 2005, le trafic de passagers de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est en hausse de 31,4%. Cette croissance résulte de la politique volontariste du gestionnaire, au cours des années précédentes, de l'installation par la compagnie

easyJet d'une base avec l'ouverture, tout au long de l'année, de nouvelles lignes intra européennes.

La croissance du trafic de Bordeaux-Mérignac s'établit à +5,7% (+3,1% en national et +12,5% à l'international). La progression de l'international s'explique par des ouvertures de liaisons par les compagnies à bas-coûts notamment sur la Grande Bretagne (Bristol, Manchester et Birmingham) mais aussi par la bonne tenue de liaisons existantes tant en intra-communautaire (Amsterdam, Lisbonne et Madrid) que sur l'extra-communautaire (Genève et Maroc).

Le trafic de passagers de l'aéroport de Nantes-Atlantique progresse de 11,5% en 2005. Ce dynamisme résulte de la combinaison d'une progression du trafic national (notamment hausse de 9,6% de la liaison avec Paris et de 56,2% avec les DOM), du trafic régulier européen (lignes vers Milan et Genève) et international (ligne vers Casablanca) ainsi que des vols vacances (notamment internationaux).

Le trafic de Strasbourg-Entzheim est étale (+0,2%) aussi bien pour le trafic international (+0,3%) que pour le trafic national (+0,2%). La ligne radiale recule de 1,8% (dont -7,3% sur CDG suite à la réduction des fréquences quotidiennes de cinq à quatre) alors que les transversales connaissent une reprise de 3,7%. Le trafic régulier international connaît des évolutions divergentes avec une baisse de 9,5% sur l'Europe (arrêt de l'activité d'Air Exel) et une progression de 20,7% des liaisons vers le bassin méditerranéen.

Montpellier a connu une baisse de son trafic de 1,6%. Les liaisons sur Paris reculent de 5,2% avec la concurrence du TGV. En revanche les transversales augmentent de 8,6%, notamment du fait de l'ouverture fin octobre par Air France de trois fréquences quotidiennes reliant Montpellier à son hub de Lyon. Le trafic des vols nolisés a doublé.

Sur les autres aéroports régionaux les taux de croissance les plus importants sont le reflet de l'activité des compagnies à bas coût : Grenoble : +33,0%, Nîmes +31,6%, Limoges +26,8%, Carcassonne +24,8%.

Les aéroports d'Outre-mer ont traité 9,4 millions de passagers. La reprise constatée en 2003 et 2004 ne s'est pas confirmée en 2005, le trafic connaissant une baisse de 0,9% qui résulte de situations contrastées entre les différentes plates-formes. Des aéroports enregistrent une hausse ou une stabilité de leur trafic comme Nouméa : +5,4% ou Fort-de-France : 0,1%, alors que d'autres comme Tahiti -0,7% ou Cayenne -6,3% constatent un recul de leur trafic.

Saint-Denis connaît une légère baisse de son trafic (-1,5%) en raison de la cessation d'activités de la compagnie aérienne Air Bourbon fin 2004 (non entièrement compensée par les autres compagnies desservant la ligne vers la métropole). Par ailleurs, le

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

nombre de passagers en transit a fortement augmenté, au détriment des passagers locaux, suite à la mise en place de la desserte Mayotte - Métropole, via La Réunion.

Les aéroports antillais ont connu quelques difficultés, avec une stabilité du trafic pour Fort-de-France (+0,1%) et une légère décroissance pour Pointe-à-Pitre (-1,6%). Ces résultats s'expliquent en partie par une baisse du trafic touristique, suite notamment à l'accident de la compagnie West-Caribbean survenu le 16 août 2005.

A Cayenne, le trafic baisse fortement en 2005, avec -6,3%. Alors que le trafic avec la métropole se maintient, le trafic intérieur (en raison de la réalisation d'infrastructures routières) et vers les Antilles continue de décroître.

L'ensemble des quatre aéroports d'Etat en Polynésie française connaît une légère baisse du trafic de 0,7% en raison d'une chute du trafic sur Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa ; le trafic de l'aéroport international de Tahiti Faa'a quant à lui, s'améliore grâce à la compagnie Air Tahiti Nui qui continue à faire progresser le trafic international.

L'aéroport de Nouméa-La Tontouta poursuit sa progression en 2005 avec une hausse de 5,4%, la compagnie Air Calédonie International augmentant dans des proportions identiques son trafic.

• Trafic de fret

L'ensemble du trafic fret¹⁸ traité sur les plates-formes parisiennes s'est élevé à 1,8 million de tonnes hors poste et de 2,01 millions poste comprise, soit une hausse de 7 % par rapport à l'année 2004; 95 % de cette activité se déroule à Paris-Charles de Gaulle. Il est suivi par l'aéroport de Toulouse dont le trafic n'est que de 51 milliers de tonnes.

Fret (tonnes milliers)

Années	France	Métropole	Outre-mer
2000	1 507	1 418	89
2001	1 514	1 424	90
2002	1 480	1 395	86
2003	1 478	1 394	85
2004	1 585	1 497	88
2005	1 551	1 461	90
% 2005/2004	-2,1%	-2,4%	2,2%
t.c.a.m. 2005/2000	0,6%	1,4%	-0,4%

Pour les aéroports régionaux, l'activité fret est fortement soumise aux aléas de la conjoncture économique et de la politique des entreprises industrielles et commerciales amenées à arbitrer en permanence entre les différents modes de transport. Les meilleures performances en 2005 sont celles de Montpellier (+58,5%), de Nantes (+14%), de Lyon

¹⁸ Le recueil des statistiques de fret à Paris pose problème. Les statistiques DGAC sont réalisées à partir des formulaires de trafic transmis par Aéroports de Paris.

(+11,1%) et de Toulouse (+10,7%), l'activité de Toulouse et de Nantes-Saint Nazaire étant liée à celle d'Airbus Industrie. A l'inverse, le trafic à Nice recule de 3,8% et de 6,1% à Bâle-Mulhouse avec l'interruption pendant six mois des vols cargos de Korean.

L'aéroport de Châlons-Vatry dédié principalement au fret et ouvert en 2000 a traité 37 000 tonnes en 2005. Cette plate-forme s'est hissée en matière de fret au troisième rang des aéroports régionaux français derrière Toulouse et Marseille. Elle était au cinquième rang en 2004.

Le trafic de fret des aéroports d'Outre-mer poursuit sa progression en 2005 avec une hausse de 1,9% ; cependant, certains aéroports comme Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Saint-Denis, voient leur trafic stagner ou diminuer.

Tahiti-Faa'a connaît une forte hausse de 23,7% en 2005, s'expliquant par une politique volontariste d'Air Tahiti Nui.

• Mouvements commerciaux

Sur l'ensemble des plates-formes, le nombre de mouvements commerciaux est en augmentation de 1,5% par rapport à 2004 : de ce fait, l'empont moyen s'établit à 73 passagers par vol en 2005 contre 71 l'année précédente.

Le nombre de mouvements d'avions est quasiment stable à 736 000 par rapport à l'année 2004 (+0,2%) avec une évolution de -0,5% à Paris-Charles de Gaulle et +1,9% à Paris-Orly. Ces chiffres traduisent l'augmentation régulière de la capacité d'empont (113 passagers/vol en 2005 contre 108 en 2004) et du taux de remplissage des avions ,73% en 2005 contre 70% en 2004.

Mouvements (milliers)

Années	France	Métropole	Outre-mer
2000	2 124	1 842	282
2001	2 036	1 787	250
2002	1 951	1 718	233
2003	1 899	1 651	249
2004	1 882	1 629	253
2005	1 911	1 656	255
% 2005/2004	1,5%	1,7%	0,8%
t.c.a.m. 2005/2000	-2,1%	-3,0%	-2,7%

Sur les dix aéroports régionaux les plus importants, le nombre de mouvements commerciaux est en augmentation de 3,2% par rapport à 2004. Les augmentations les plus importantes sont enregistrées sur les aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux et Nantes avec respectivement +7,5%, 7,3% et +8,9% alors que le nombre de mouvements est en recul à Strasbourg (-6,4%) et à Montpellier (-3,2%). L'empont moyen constaté pour l'ensemble de ces dix plates-formes régionales s'établit à 59,3 en 2005 contre 56,3 l'année précédente, ce qui s'explique en partie par une

importance croissante des compagnies à bas-coûts utilisatrices de modules de plus de 130 places.

Le nombre des mouvements commerciaux des aéroports d'Outre-mer progresse de 0,8%.

• Premiers résultats de trafic de l'année 2006

De janvier à juillet, le trafic des Aéroports de Paris, 47,7 millions de passagers, progresse de 4,8%, par rapport à la même période 2004. Paris-Charles de Gaulle a traité 32,7 millions de passagers (+5,8%) et Paris-Orly 15 millions (+2,8%).

Au cours des six premiers mois de l'année 2006, le trafic commercial de passagers des dix principaux aéroports régionaux a progressé de 5%. Cette augmentation provient surtout du dynamisme de l'international (+6,6%) dû notamment aux compagnies à bas tarifs, mais on observe une amélioration du trafic intérieur due à la reprise de lignes transversales autrefois exploitées par Air Littoral.

Les situations sont contrastées selon les plates-formes. L'augmentation la plus spectaculaire est celle de Bâle-Mulhouse (+33%) en raison de l'accroissement de l'activité d'easyJet au cours de l'année 2005 et au début 2006.

La croissance a également été forte à Nantes (+9,3%) en raison du développement des lignes européennes à bas tarifs, et à Lille où le trafic à la demande se développe bien.

Avec des taux de croissance respectifs de 4,6% et de 4%, les aéroports de Bordeaux et de Strasbourg ont connu une bonne activité, liée au développement de lignes européennes.

La croissance a été plus modeste sur les principaux aéroports : Nice (+2,9%), Lyon (+1,8%) et Marseille (+1,7%), tandis que le trafic de Montpellier est en stagnation.

Sur l'ensemble de l'année 2006, la croissance du trafic de l'ensemble des aéroports régionaux devrait être de l'ordre de 4,5 à 5%.

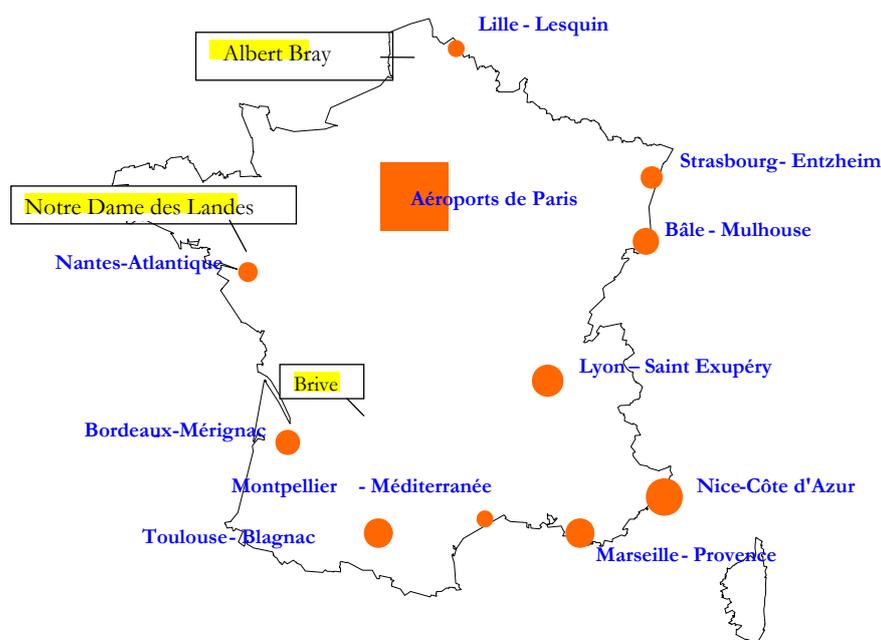
Outre-mer l'année 2006 devrait s'avérer difficile pour l'aéroport de Saint Denis de la Réunion compte tenu de l'épidémie de chikungunya qui a touché l'île de la Réunion.

L'année 2007 devrait être marquée par les conséquences de la hausse du prix du pétrole et, sur certaines plates-formes, par l'amorce d'un ralentissement du développement des compagnies à bas-coûts, dont le marché parvient peu à peu à maturité. La croissance du trafic de l'ensemble des plates-formes concernées pourrait avoisiner 4 à 4,5% par rapport à 2006.

d/ Les projets aéroportuaires et les mises en service

Trois projets aéroportuaires sont en cours : Notre-Dame-des-Landes, Brive et Albert Bray.

La décision de créer un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes en substitution à l'aéroport de Nantes-Atlantique remonte au début des années 1970. Un débat public a été organisé par la Commission nationale du débat public entre décembre 2002 et mai 2003. A l'issue de ce débat, la décision de poursuivre les études en vue de la création de ce nouvel aéroport a été prise par le ministre de l'équipement. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a débuté à l'automne 2006, et la mise en service est prévue à l'horizon 2012. C'est le seul projet de création par l'Etat d'un aéroport de catégorie A comportant 2 pistes et devant accueillir à terme 9 millions de passagers par an.



Dans le Sud-Ouest, un aéroport est en cours de construction par un syndicat mixte regroupant plusieurs collectivités locales sur le site de Brive-Souillac en substitution à celui de Brive-Larroche qui sera fermé à l'ouverture de ce nouvel aéroport prévue en mars 2008.

Dans la région Picardie à proximité immédiate de l'usine de production Airbus de Meaulte, à 30 km au nord est d'Amiens, un syndicat mixte regroupant les collectivités et Airbus a initié un projet de construction d'une plate forme aéroportuaire pour l'acheminement par avions cargos de type Belouga vers les sites d'assemblage d'Airbus tels que Saint Nazaire et Toulouse, de parties de fuselage de l'A380 (notamment le nez). La piste est renforcée et portée dans un premier

temps à 2200m. Les premiers mouvements de Belouga sont attendus en juin 2007.

A Toulouse, la question de la construction éventuelle d'un nouvel aéroport après 2020 pour remplacer celui de Blagnac n'a pas réuni à ce jour de consensus entre les collectivités locales concernées.

II.1.4 Transport aérien et complémentarité modale

Le TGV et l'avion, une complémentarité qui se développe. 1,8 million de voyageurs ont utilisé en 2005, un TGV pour prendre un vol à Paris-CDG, ; ils sont 32 000 à Lyon-Saint Exupéry.

Remarque :

On appelle complémentarité modale (ou intermodalité) la situation dans laquelle un passager aérien se rendant à l'aéroport utilise le mode ferroviaire (en France, un TGV) pour le pré- ou post-acheminement, sachant que dans certains cas, le passager a le choix entre le train et l'avion pour ce pré ou post-acheminement.

La complémentarité modale est donc un cas où les deux modes de transport sont utilisés, à la différence de la substitution modale où le TGV remplace l'avion sur un parcours.

a/ La complémentarité modale pour le transport de voyageurs

La DGAC effectue régulièrement des enquêtes pour évaluer la progression de la complémentarité modale entre le TGV et l'avion sur l'aéroport et à Lyon Saint Exupéry.

Les enquêtes réalisées à la fin de 2005 indiquent que, sur les 2,7 millions de passagers de la gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle, 1,8 million ont utilisé un TGV pour prendre un avion, contre 900 000 en 1999 et 1,2 million en 2002. 300 000 utilisaient la gare pour des correspondances entre deux TGV et 600 000 l'utilisaient comme gare de départ ou d'arrivée pour le nord de l'Île de France. A Lyon Saint -Exupéry, les passagers intermodaux n'étaient que 32 000.

● Il ressort de ces enquêtes les enseignements suivants :

- La durée moyenne des pré et post acheminements en TGV à Paris-CDG est de 2h15, et la durée moyenne du trajet aérien est de 7h15.

- La multimodalité est surtout utilisée pour des correspondances avec des vols long-courriers (60%), surtout vers l'Amérique du Nord (24%) et l'Asie-Pacifique (19%).

- Les vols moyen courrier (37% des cas) concernent l'Union européenne (26%), l'Europe hors UE (6%), le Maghreb (3%) et le Moyen Orient (3%).

- Les vols intérieurs à la métropole ne concernent que 3% des cas de multimodalité.

- 45% des passagers régionaux français en correspondance à CDG utilisent le TGV, et 55% utilisent des correspondances avion-avion.

- La multimodalité demeure en majorité une pratique des passagers résidant en France (65%) et en Europe (15%) : elle est encore peu connue et mal distribuée hors d'Europe.

- La vente de billets combinés TGV /avion demeure exceptionnelle, notamment à l'étranger. En France, 8% seulement des passagers ont un tel billet sur le réseau TGV. Sur Thalys, le pourcentage est de 4%.

- La typologie des passagers multimodaux est la même que celle des autres passagers aériens. Les hommes sont encore majoritaires (58% de la clientèle contre 61% en 2002), et on note davantage de voyageurs âgés de plus de 55ans (25% contre 16% en 2002)

- Dans 50% des cas, les passagers prennent le TGV parce qu'il n'y a pas de desserte aérienne pour se rendre à l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Pour les voyageurs ayant le choix entre des préacheminements aériens et le TGV, le recours au TGV est justifié par le coût dans 51% des cas, le gain de temps (40%) et la proximité de la gare ferroviaire en province (31%).

- Le temps de correspondance entre le TGV et l'avion demeure élevé : 3h40, soit près de 30% du temps global de déplacement. Le temps est moins long pour les passagers venant du Nord et du Sud Ouest, pour lesquels les services TGV vers l'aéroport Charles-de-Gaulle sont beaucoup plus nombreux que depuis l'ouest et le sud ouest.

● L'importance croissante de la complémentarité modale est liée à l'amélioration de l'offre ferroviaire mais également à la satisfaction des passagers quant à cette pratique.

L'offre ferroviaire a doublé à Paris-CDG entre 2000 et 2005, notamment avec la mise en service du TGV Méditerranée. Le développement de l'offre est cependant contraint par le manque de capacité d'interconnexion avec le TGV Atlantique tant que le barreau Massy-Valenton n'aura pas été modernisé.

Les principales relations desservies en 2005 sont Lille (22 TGV par jour), Lyon (11 TGV), Bruxelles (10), Marseille (6), Valence (6), Bordeaux, Le Mans, Poitiers et Tours (5 chacun), Rennes (4) et Montpellier (3). Les autres gares desservies sont Nantes, Aix en Provence-TGV, Nîmes, Perpignan, Toulon, Nice, Dijon, Quimper et Toulouse.

Les compagnies aériennes sont de plus en plus intéressées par ce service intermodal. La SNCF a passé des accords pour vendre des billets combinés avec Air France-KLM, Air Austral, Air Tahiti Nui, American Airlines, Continental, Cathay Pacific, Qatar Airways et United.

De nombreux indices montrent l'intérêt de la complémentarité « TGV-avion », au-delà la satisfaction des passagers ayant pratiqué l'intermodalité (92% des passagers) :

- 95% des usagers ayant pratiqué l'intermodalité se déclarent prêts à recommander un trajet « TGV-avion »
- 80% de ces mêmes passagers effectuent l'aller et retour en utilisant ces deux modes de transport.

Cette pratique semble donc appelée à se développer moyennant des améliorations dans l'offre ferroviaire en fréquences et destinations, et par l'utilisation plus importante du billet unique.

b/ La complémentarité modale pour le transport de fret aérien

Le transport de fret aérien est par nature multimodal, puisque les pré-acheminements vers les aéroports se font par voie terrestre, sur des distances qui peuvent dépasser 1 000 km pour le fret général. Pour le fret express, les pré-acheminements se font souvent en avion au-delà de 500 km.

Les pré-acheminements du fret général se font toujours par voie routière, en raison de la très grande souplesse de ce mode de transport, qui est très adapté aux charges relativement faibles transportées quotidiennement sur chaque liaison d'apport (souvent moins de 100 tonnes en plusieurs services).

Cependant, chez des transporteurs de fret général comme Air France Cargo, les réflexions sur l'intérêt de pré-acheminements ferroviaires ont progressé, en raison de l'encombrement croissant des accès routiers à l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle. Cette solution serait toutefois réservée à quelques très gros flux de plus de 100 tonnes par jour, et suppose une bonne régularité du fret ferroviaire. Pour les transporteurs généralistes, le train se substituerait au camion : ils ne demandent pas une vitesse élevée, mais une grande fiabilité des horaires.

Certains transporteurs de fret express implantés sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, dont FedEx, sont intéressés par un recours au réseau ferré à grande vitesse pour remplacer certains de leurs vols court-courriers, notamment de nuit : pour ces opérateurs, le train se substituerait à l'avion.

La principale difficulté pour le développement de ce type de desserte provient de la nécessité de réunir entre 90 et 95 tonnes de fret pour rentabiliser une rame. Les services ferroviaires pourraient être opérés soit en TGV à 300 km/h, soit en train à vitesse élevée (TVE) à 200 km/h.

Des études menées en 2004 et 2005 ont conduit plusieurs entreprises intéressées par le projet d'une desserte LGV pour le fret à poursuivre conjointement

les analyses. Plusieurs transporteurs regroupés dans l'association Roissy-CAREX (Roissy Cargo Rail Express), notamment Air France, Fedex et La Poste, WFS, ainsi qu'ADP et plusieurs collectivités territoriales se sont associés pour étudier l'équilibre économique d'un tel projet et préciser les rattachements les plus pertinents au regard du trafic et du bilan financier. Ces travaux engagés au printemps 2006 se font en lien étroit avec la direction régionale de l'Équipement d'Ile de France et RFF qui apportent toute leur expertise.

Deux possibilités de raccordement sont actuellement prises en compte, l'une sur la LGV Nord et l'autre sur le barreau d'interconnexion qui traverse l'aéroport. Les études doivent s'achever à la fin de 2006 et prennent en compte d'autres sites en France et en Europe qui seraient connectés au réseau à grande vitesse, avec notamment Lyon qui s'est très investi sur le projet. Les sites pris en compte à ce stade sont ceux pour lesquels les entreprises de transport ont estimé pouvoir générer des volumes de trafic importants, susceptibles d'améliorer la rentabilité de ce projet ferroviaire et la performance du territoire Nord Francilien qui compte plus de 100 000 emplois directement liés à l'aéroport.

A ce stade, le coût du projet n'est pas encore estimé, bien qu'une fourchette d'estimation entre 20 millions et 100 millions d'euros ait été avancée. Les études actuelles portent sur les implantations optimales à proximité de l'aéroport, les dessertes, les volumes, les horaires, la compatibilité avec les sillons ferroviaires disponibles, les coûts et les recettes commerciales. Le montage financier, aussi bien pour les infrastructures que pour les matériels roulants, ne pourra être étudié qu'à l'issue de ces études.

Ce projet s'inscrit dans un réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse reliant des plates-formes multimodales. Pour Aéroports de Paris, il représente notamment l'opportunité de compléter l'offre modale à courte distance entre les hubs européens et ainsi de dégager des capacités aéroportuaires pour le développement du trafic aérien long courrier. Plus généralement, il serait susceptible d'alléger le trafic de nuit, une partie de celui-ci étant directement lié à l'alimentation du hub en fret aérien.

c/ L'accès aux aéroports

• La desserte des Aéroports de Paris

L'aéroport de **Paris-CDG**, situé à vingt-cinq kilomètres de Paris centre, est desservi par des moyens de communication nombreux. Il fait partie des 29 aéroports d'Europe desservis par une ligne ferroviaire et comporte une gare TGV. La gare TGV reçoit, différents types de trains : TGV, Thalys, et le RER de la ligne B.

Le RER B permet un accès rapide (liaisons directes) à l'aéroport de CDG à partir de l'ensemble des stations du métro Parisien auquel il est connecté. Il permet en particulier d'interconnecter l'aéroport aux centres d'affaires, en particulier à La Défense. Les fréquences de passages sont de 10 à 15 mn en semaine. Le tarif est de 8,10€.

Le temps de trajet entre Paris et CDG est de :

- 25 mn depuis la Gare du Nord,
- 28 mn depuis la gare de Chatelet les Halles (centre de Paris).

Des autobus (Roissybus) permettent de joindre le centre de Paris (Opéra) à Roissy Charles de Gaulle. La fréquence de passage est de 15 à 20 mn et le tarif de 8,50€. Les taxis permettent également la desserte de Paris CDG à des tarifs avoisinant les 50€ à partir du centre de Paris ou à partir de La Défense.

L'accès peut également se faire par voiture particulière en empruntant les autoroutes A1 ou A3. Le temps de trajet est de 20 à 30 mn selon l'encombrement des autoroutes.

L'aéroport de **Paris-Orly** est desservi notamment par une ligne rapide spécialisée : Orlyval. Cette ligne rapide est interconnectée au RER C à Antony. Les temps de trajet vont de 23mn (du centre de Paris jusqu'à Orly) à 35mn depuis le nord de Paris. Le coût du trajet est de 16,30€ (Orlyval et RER C)

Le RER C permet également la desserte de Paris Orly à partir des gares du RER C de Paris et via des navettes pour rejoindre les terminaux d'Orly. La durée du trajet est de 25mn et la fréquence de passages, du RER, est de 20mn. Le tarif est de 5,75€.

Des services de bus permettent de joindre Paris à Orly à partir de plusieurs stations dans Paris. Le temps de trajet est de 30 mn et la fréquence des bus de 25mn. Le tarif est de 6€.

Les taxis Parisiens et ceux de la banlieue desservent l'aéroport de Paris Orly à partir de toute l'Ile de France. Les tarifs vont de 35€ depuis le centre de Paris à 50€ depuis La Défense.

Enfin il est possible de joindre l'aéroport en voiture particulière en un temps qui va de 20 à 45 mn selon l'encombrement de l'autoroute A6 ou de l'A106.

La répartition entre les différents modes de transport utilisés par les passagers aériens pour accéder aux Aéroports de Paris est, d'après les enquêtes ADP (2002), la suivante :

Mode de transport utilisé pour se rendre aux Aéroports

	CDG	Orly
RER Orlyval	16%	13%
TGV	4%	--
Bus	15%	16%
Total transport en commun	35%	29%
Voiture particulière	30%	43%
Taxi	34%	28%
Total voiture	64%	70%
Autres	1%	1%

Plus de 25% des passagers au départ de l'Ile de France rejoignent Paris-CDG en voiture particulières et 60% pour Paris Orly.

• La desserte de l'aéroport de Lyon

Le département du Rhône développe un projet de desserte express qui relie l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry au tramway de l'est Lyonnais. C'est le projet **Leslys**. Par le biais d'un tramway rapide, Leslys permettra de gagner l'aéroport en moins d'une demi-heure, en site propre et en respectant un horaire fixe que les bus ont du mal à respecter. Leslys permettra de faire face à l'expansion du trafic de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Le projet a démarré en 2001 et devrait être mis en service en 2009. Vinci est le concessionnaire pressenti pour ce futur tramway.

• Quelques exemples de dessertes d'aéroports internationaux

La croissance rapide du transport aérien a pour conséquence de poser avec toujours plus d'acuité le problème de l'accessibilité des grands aéroports internationaux à partir (ou vers) le centre des grandes agglomérations internationales. Les accès ferroviaires aux aéroports sont vus de plus en plus comme le moyen d'assurer des relations rapides avec le centre des villes. 39% des aéroports internationaux se sont dotés de ce type d'accès, avec des différences importantes selon les pays. Pour l'Europe, 64% des grandes métropoles en sont équipées, contre 20% en Amérique du Nord et 40% en Asie. Ces liaisons peuvent être rapides et spécialisées, régionalisées ou assurées par le métro. L'Europe est la zone mondiale qui a le plus développé ces trois types d'accessibilité.

L'aéroport de **Francfort-Rhin-Main**, situé à 12 km de Frankfurt, a depuis longtemps été relié au centre ville par le réseau ferroviaire régional (S-bahn). Une desserte à grande vitesse (**AIRail**) a été ouverte au public à partir de 1999, dans le cadre du développement du train à grande vitesse allemand (vers Frankfurt mais également Stuttgart ou Cologne). L'investissement de ce type de train est important et si techniquement il s'agit d'un succès, il n'est pas encore certain qu'il en soit de même au niveau commercial.

La répartition modale pour Francfort, en 2002, est la suivante : S-bahn : 12%, ICE 15%, Car + Bus : 52%, taxis : 19%, autre : 2%.

Au Royaume Uni, l'aéroport de **Heathrow**, à 24km de Londres, est desservi par des liaisons ferroviaires rapides (**Heathrow Express** : 21€ le billet), par des services semi-directs et par le Métro. Le réseau d'autoroutes londonien dessert également l'aéroport, mais l'encombrement des autoroutes pénalise fortement ce mode de circulation. Le bus (15€) et le taxi (60 à 70€) complètent ces moyens. La répartition modale pour Heathrow est la suivante : Rail 9%, Bus : 12%, Métro : 14%, taxis : 26%, voitures 38%.

L'**AirTrain** est la principale liaison ferroviaire desservant l'aéroport **J.F Kennedy** de New York au centre de la ville, via le Métro ou le LIRR (Long Island Rail Road). D'importants services de bus desservent différents quartiers de la ville pour un prix de 11,70€. Du fait de la dispersion de l'habitat, les voyageurs qui doivent se rendre à J.F Kennedy ont souvent recours à la voiture particulière, malgré la congestion du réseau d'autoroutes (40 à 60 mn pour aller à Manhattan). La répartition modale pour J.F Kennedy est la suivante, pour 2004 : AirTrain : 8%, Métro : 4%, Bus : 11%, Taxi : 21%, voiture privée ou de location : 56%.

L'aéroport de Hong Kong, **Chep Lap Kok**, ouvert au trafic en 1998, est relié à la ville par un ensemble très complet de liaisons de transport public qui comprend principalement la liaison ferroviaire de 34 km, l'Airport Transport Link (AEL) du métro de Hong Kong (service public). Un système d'autobus est également proposé aux voyageurs ainsi que des taxis. Le tarif des voyages par l'AEL, 34€ est équivalent aux tarifs pratiqués par les taxis. La répartition modale, en 2004, est la suivante : AEL : 23%, Autobus : 47%, Taxis : 13%, voiture privée 8%. La densité de la population de Hong Kong ainsi que sa configuration géographique font du transport public et en particulier de l'AEL, dont le projet a été intégré dès le début à la construction de l'aéroport, une alternative très compétitive vis-à-vis de la voiture privée.

II.2 Navigation aérienne

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) est depuis le 1^{er} mars 2005 le prestataire français en charge des services de navigation aérienne, et regroupe tous les organismes opérationnels, techniques et administratifs qui concourent à la réalisation des services de navigation aérienne français, en métropole et Outre-mer. Cette organisation fait suite aux règlements du Ciel unique européen, publiés le 10 mars 2004, qui exigent que les services prestataires soient séparés fonctionnellement des services chargés de la surveillance et de la réglementation de l'activité du contrôle aérien.

Les objectifs prioritaires de la DSNA sont d'assurer un haut niveau de sécurité à la navigation aérienne, de façon permanente et continue ; de réduire la gêne sonore au voisinage des aéroports, dans le cadre de la politique menée par la DGAC en matière d'équilibre entre le développement du transport aérien et la protection du cadre de vie des riverains¹⁹ ; de maintenir à un bas niveau le retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français ; et de maîtriser le coût et améliorer l'efficacité économique des services français de la navigation aérienne.

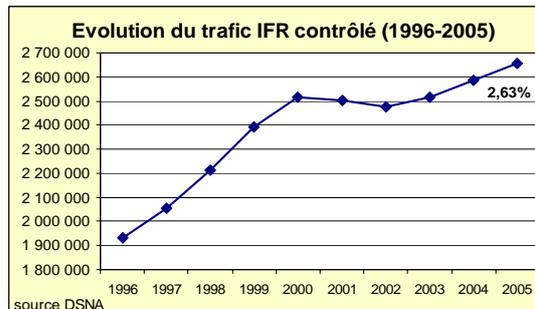
Sous l'égide d'un échelon central, la DSNA est articulée autour de deux directions : la direction des opérations (DO) qui regroupe l'ensemble des organismes de contrôle en-route, d'approche et d'aérodrome, et la direction de la technique et de l'innovation (DTI), qui assure les fonctions de recherche, développement et acquisition des équipements techniques. La DSNA exploite 5 centres de contrôle en-route et 81 aéroports.

II.2.1 Trafic contrôlé en France

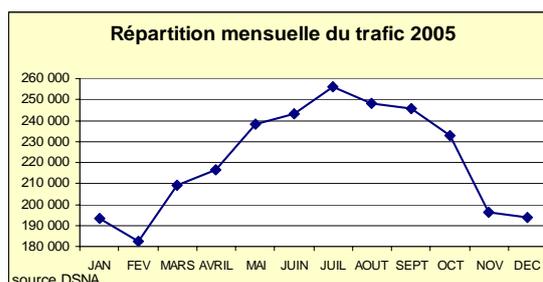
En 2005, le nombre de vols contrôlés s'élève à 2 655 475. Il progresse de 2,6%. Les survols représentent 44,1% du trafic contrôlé.

a/ Trafic en-route

Les services français de la navigation aérienne ont contrôlé 2 655 475 vols en 2005, valeur en augmentation de 2,6% par rapport à l'année 2004, nouveau record absolu de trafic et troisième année consécutive de hausse.

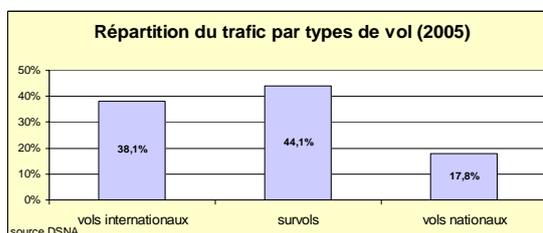


L'augmentation du trafic a été très régulière tout au long de l'année 2005, avec des augmentations trimestrielles variant de +2,32 % à 2,92 %.



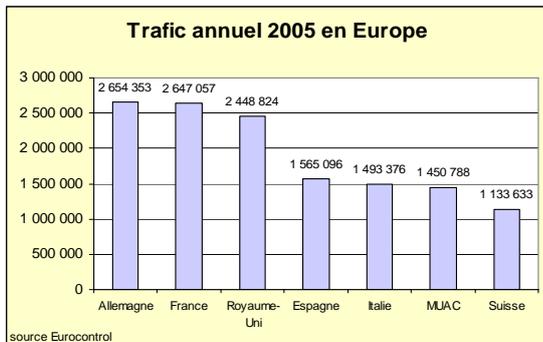
La reprise du trafic entraîne une augmentation du nombre de jours de trafic dense, avec 96 jours à plus de 8 000 vols, contre 49 en 2004 et 21 en 2003. La pointe, et record absolu, en 2005 est de 8875 vols, le vendredi 1 juillet 2005, contre 8 560 en 2004 et 8 457 en 2003.

La répartition du trafic en 2005 montre une nouvelle réduction de la part du trafic intérieur, en pourcentage : 17,8% contre 18,3% en 2004, et en valeur absolue : 472 372 contre 474 370. Cette réduction est toutefois moins forte (-0,5%) qu'en 2004 (-1,4%) et 2003 (-1,2%). La croissance constatée en 2005 est principalement due aux survols, dont la part continue d'augmenter, avec un pourcentage atteignant 44,1% (43,3% en 2004), alors que les vols internationaux au départ et à l'arrivée sont stables avec un pourcentage de 38,1% (38,4% en 2004).

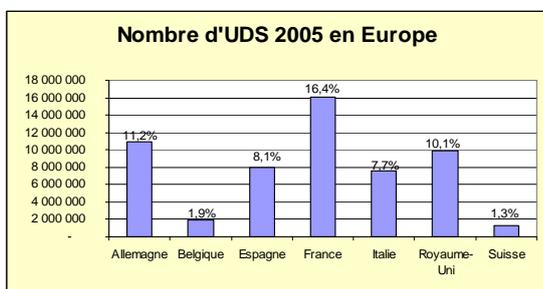


L'Allemagne a bénéficié d'une plus forte croissance de son trafic et devance légèrement la France au classement du trafic par pays. L'Allemagne, la France et le Royaume-Uni sont les seuls pays européens dont le trafic IFR contrôlé annuel dépasse 2 millions de vols.

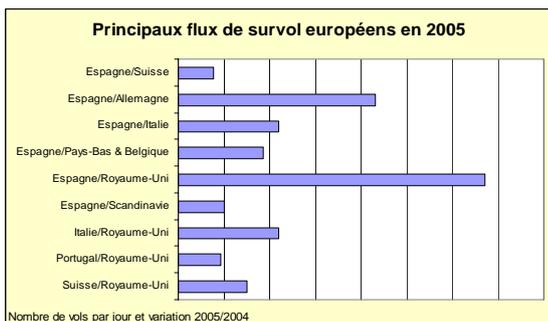
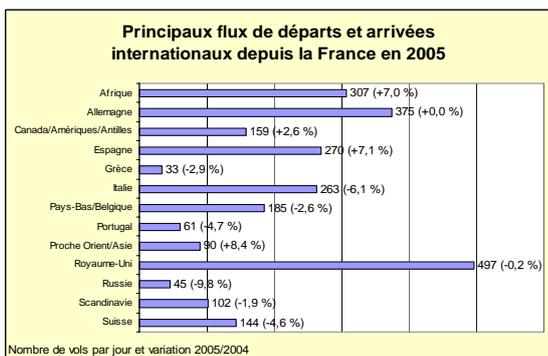
¹⁹ L'aspect environnemental de la navigation aérienne est traité dans le chapitre environnement



Par contre la France reste en tête du classement européen pour le nombre d'unités de service, qui permet de quantifier le service rendu en vue de la facturation. Ce nombre est proportionnel au nombre d'heures de contrôle réalisées.



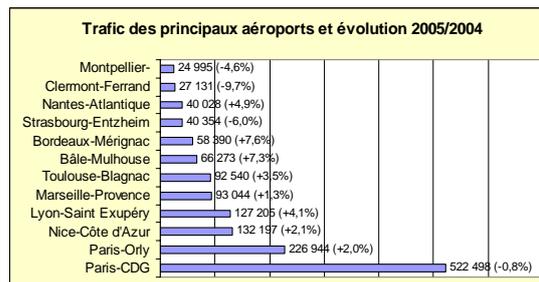
En termes de flux internationaux, les deux graphiques ci-après montrent la répartition du trafic arrivée/départ international au départ de la France et des flux de survols qui transitent par la France.



La progression du trafic se confirme en 2006 avec une croissance moyenne de 3,3 % sur les 9 premiers mois de l'année. Les trois catégories de vol contribuent à cette croissance 2006, principalement les vols internationaux (+5,9 %) et les survols (+3,1 %), et dans une moindre mesure les vols intérieurs (+0,6%).

b/ Trafic aéroports

Le résultat global des 12 principaux aéroports français en 2005 est en légère croissance de 1,1 % par rapport à l'année 2004, à comparer avec une légère décroissance (-0,1%) en 2004 par rapport à 2003. Les aéroports de Bordeaux-Mérignac (+7,6%), Bâle-Mulhouse (+7,3%), Nantes-Atlantique (+4,9%), Lyon-Saint Exupéry (+4,1%) et Toulouse-Blagnac (+3,5%) ont la meilleure croissance. Trois aéroports ont une croissance plus modérée : Nice-Côte d'Azur (+2,1%), Paris-Orly (+2,0%) et Marseille-Provence (+1,3%). Paris-CDG, le plus important aéroport français, 35,2% de l'ensemble du trafic international et national français s'y est posé, a un trafic 2005 en légère décroissance (-0,8%), alors que Montpellier-Méditerranée (-4,6%), Strasbourg-Entzheim (-6,0%) et Clermont Ferrand-Auvergne (-9,7%) subissent une forte baisse.



II.2.2 Redevances

Le taux unitaire de la redevance de route a baissé de 1,6% en 2005 et reste inférieur à celui des principaux autres pays européens. Les recettes encaissées de cette redevance (972,1 M€) ont progressé de 3%.

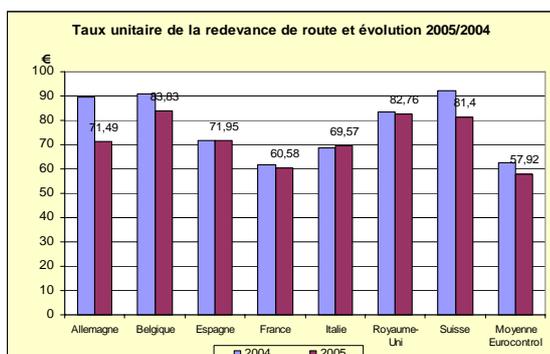
a/ Taux unitaire

Les taux unitaires 2005 ont été établis sur la base d'une prévision de croissance générale du trafic de +4%, associée à un objectif de maîtrise des coûts. Avec ces hypothèses, les taux unitaires 2005 se sont inscrits en baisse par rapport à 2004 : -1,6 % pour la route (60,58 €) et -1,5 % pour la RSTCA métropole.

Ce repli des taux unitaires en 2005 a confirmé la place du taux unitaire en-route français à un niveau nettement

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

inférieur à celui des pays européens voisins de la France, qui ont connu une évolution contrastée de leurs taux. L'Allemagne, la Belgique et la Suisse ont poursuivi la baisse de leurs taux unitaires avec respectivement 71,49 € (-20,2 %), 83,83€ (-7,7%) et 86,48€ (-6,4 %), tandis que le taux du Royaume-Uni a été en très légère baisse avec 82,76 € (-0,7%). L'Espagne et l'Italie ont affiché des taux en légère progression, respectivement à 71,95€ (+0,5 %) et 69,57€ (+1,5 %).



Le taux unitaire 2005 de la RSTCA Outre-mer a quant à lui été relevé de +20%, dans la continuité de la stratégie de relèvement progressif de ce taux, engagée en 2004 avec une augmentation de +25%, et visant à augmenter le taux de recouvrement des coûts Outre-mer.

b/ Croissance modérée des UDS

Le trafic IFR en progression de 2,6% a généré des recettes un peu en deçà des prévisions initiales (+4% pour les deux redevances) puisque la progression des unités de service s'est finalement établie à +3,5% pour la redevance de route et +2,8% pour la RSTCA.

Pour les deux redevances, la reprise attendue du trafic intérieur ne s'est pas produite et la progression des survols et celle des vols internationaux ont soutenu la tendance. L'évolution 2005/2004 des UDS par type de vol a été :

- trafic domestique : +0,3% pour la route et +0,9% pour la RSTCA
- trafic arrivées/départs internationaux : +3,5% pour la route et +3,6% pour la RSTCA
- trafic survol : +4% pour la route.

L'année 2005 est ainsi globalement en continuité avec les deux années précédentes, qui avaient connu une forte croissance des vols internationaux et une stagnation, voire une baisse du trafic domestique. Les résultats 2005 ont une croissance moindre d'environ 1% que ceux de 2004, tant en termes de mouvements contrôlés que d'unités de service, mais il est à souligner que, pour la première fois depuis 2000, toutes les catégories de vol (domestiques, survols et arrivées/départs internationaux) sont en progression.

c/ Recettes des redevances

Les recettes encaissées des redevances de route en 2005 se sont élevées à 972,1 M€. Après les fortes progressions de 2003 (+12%) et 2004 (+5,1%) elles sont en hausse de +3% par rapport à 2004, ce qui correspond à la croissance du trafic.

Pour la RSCTA métropole, les recettes se sont élevées à 198,1 M€, en hausse de 0,9% par rapport à 2004. Elles ont essentiellement bénéficié de la croissance du trafic international. Cependant la baisse du taux unitaire, conjuguée à la stagnation du trafic domestique, explique la faible progression du montant encaissé.

Les recettes exigibles Outre-mer à hauteur de 25,3 M€ ont augmenté d'environ 15% du fait essentiellement de la hausse du taux unitaire (+20%) car l'activité rémunérée est restée relativement stable.

II.3 Industrie **aérospatiale**

Avec un total de 2142 exemplaires, l'année 2005 établit un nouveau record de commandes, tant pour Airbus (1 111 avions) que pour Boeing (1 031 avions). Les commandes ont plus que triplé par rapport à 2004 qui avait enregistré un total de 647 commandes.

II.3.1 Situation en 2005

L'année 2005 porte le sceau de chiffres records pour les métiers de l'industrie aérospatiale. Cette envolée a amplifié, bien au-delà des prévisions les plus optimistes, l'inversion de tendance amorcée l'année précédente après une longue vague de dépression.

Très vraisemblablement, ce climat euphorique aura été largement stimulé par l'activité soutenue des transporteurs aériens qui confirment avoir renoué, sur deux années consécutives à l'échelle mondiale, avec un modèle de croissance plus normal. On se souviendra que le secteur avait été durement affecté par les conséquences des attentats du 11 septembre 2001, puis en 2003 par l'épidémie de SRAS en Asie et la guerre en Irak.

Sur le continent américain, les résultats témoignent d'un vif dynamisme avec une progression de 9,2% des revenus de l'industrie aérospatiale portant le chiffre d'affaires à 170 Md\$ pour les seuls États-Unis d'Amérique. Celui de l'Europe, également à la hausse, s'établit à 82 Md€.

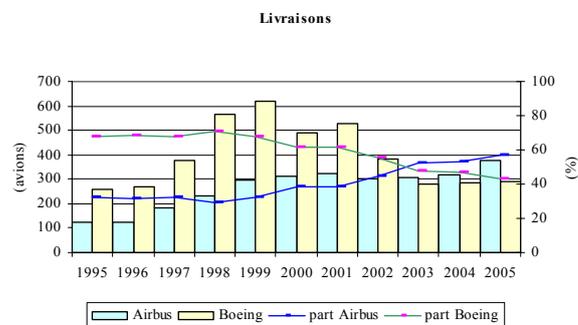
Pour l'industrie aéronautique française, 2005 est une année record. Dans le prolongement de la reprise modérée enregistrée en 2004, tous les grands groupes (EADS, AIRBUS, SAFRAN ou DASSAULT) ainsi que d'autres de moindre importance (ZODIAC, LATECOERE, LIEBHERR, etc.) ont publié d'excellents résultats traduisant la très forte croissance du secteur. En France, le chiffre d'affaires non consolidé s'établit à 28,3 Md€, soit une croissance de 9%. Les systémiers y contribuent pour 54%, les équipementiers pour 29% et les motoristes pour 17%. Les activités civiles y concourent à hauteur de 69%. Les commandes globales grimpent de 40% à 51,7 Md€. Les exportations représentent 73% du chiffre d'affaires consolidé et permettent la réalisation d'un excédent commercial de 12 306 Md€. Le secteur emploie 119 000 personnes (emplois directs) dont environ plus de 70% de cet effectif dans l'aéronautique.

Le bilan doit cependant être plus nuancé lorsqu'on aborde les acteurs de deuxième et troisième rang au sein desquels on observe de fortes disparités. Si on s'en tient à l'exemple français, bien que le rythme d'activité des sous-traitants soit reparti à la hausse, globalement leur marge opérationnelle continue de s'éroder sous la pression des donneurs d'ordre et d'une compétition exacerbée. On peut dès lors s'interroger sur la capacité de nombre d'entre eux à financer leur croissance d'activité et à suivre les constructeurs et les

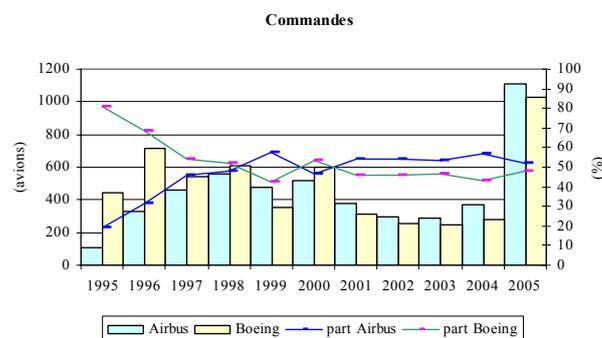
équipementiers de premier rang dans leurs nouveaux développements, en particulier à l'étranger. Cette situation délicate s'est déjà traduite par de nombreuses faillites de PME (164 en 2004, environ 200 en 2005) ou de cessions à d'autres sociétés, le plus souvent étrangères. La faiblesse de la parité \$/€ qui s'est maintenue a également contribué à renforcer une tendance aux délocalisations.

II.3.2 La construction aéronautique

Les livraisons d'avions de plus de 100 places ont connu une augmentation de 10,4% en 2005 (bien supérieure à la hausse de 3,25% de 2004), s'établissant à 668 unités (290 Boeing et 378 Airbus) contre 605 unités en 2004 (285 Boeing et 320 Airbus). Pour la troisième année consécutive, Airbus a livré plus d'appareils que son concurrent américain.



Les commandes fermes pour cette gamme d'avions ont atteint des niveaux historiques. En 2005, Airbus et Boeing ont respectivement enregistré 1 112 et 1 029 commandes fermes, le constructeur européen s'octroyant ainsi 51,9% du marché en volume d'appareils. Ces résultats signifient une croissance tout à fait exceptionnelle de 230% sur une année en nombre total d'unités (2 141 contre 647 appareils en 2004). Les prises de commandes civiles d'Airbus ont représenté une valeur de 78,3 Md\$ au prix catalogue.



A la fin de cet exercice, le carnet de commandes d'Airbus s'élevait à 2 177 appareils (1 320 en 2004), soit 54,6% de l'ensemble des avions de plus de 100 places restant à livrer pour un montant de 202 Md€ (136 Md€ en 2003), à comparer à celui de son rival américain Boeing (1 809 appareils).

Les options stratégiques des deux constructeurs reposent toutefois sur des visions divergentes :

- Boeing met en avant la fragmentation du marché, argumentant que les compagnies vont multiplier les fréquences point à point avec des avions de moyenne capacité afin de satisfaire la demande des passagers. Cette analyse est cohérente avec le lancement du nouveau B787 « Dreamliner » qui s'adresse en priorité à ce créneau ;

- Airbus, de son côté, met l'accent sur la consolidation du marché et l'importance future du segment des très gros porteurs qui permettront de répondre à la demande des compagnies et des aéroports en transportant un nombre accru de passagers entre les grandes plateformes internationales (hubs), apportant ainsi une réponse à l'encombrement des installations aéroportuaires. En s'attaquant au segment des très long-courriers très gros porteurs sur lequel régnait sans partage le vieillissant 747, l'A380 est la concrétisation de cette analyse. Cet appareil a été présenté au public, à Toulouse, et a effectué son premier vol d'essai le 27 avril 2005.

Dans les faits, l'application de ces discours reste beaucoup plus nuancée. De son côté, Boeing riposte dans le registre des très gros porteurs avec une nouvelle version du B747, le 747-8. Airbus, ne voulant pas se laisser distancer sur le créneau privilégié par le constructeur américain, a pour sa part envisagé dans un premier temps de pouvoir contrer l'arrivée sur le marché du nouveau programme de Boeing B787, par un appareil dérivé de sa gamme A330, afin de bénéficier le plus largement de l'effet de famille avec les appareils existants. Le coût de développement de cette version, évalué à 4Md€, restait ainsi nettement inférieur à celui d'un appareil entièrement nouveau et sa mise en service pouvait être envisagée dès 2010. L'appareil reprenait les mêmes dimensions de fuselage que l'A330, et deux modèles de capacité respective de 253 et 299 passagers en configuration 3-classes étaient envisagés par Airbus. L'autorisation d'engager la commercialisation de cette version a été accordée en décembre 2004 à Airbus par ses actionnaires.

Cependant, il est rapidement apparu que l'appareil projeté par Airbus ne répondait plus aux attentes des clients à la suite de l'envolée des prix des carburants et devant l'économie meilleure du B787.

II.3.3 L'aviation régionale

Globalement, ce marché est essentiellement partagé entre les constructeurs Bombardier et Embraer pour ce qui concerne les jets. Toutefois, ATR a bénéficié pour sa part pleinement d'un véritable retournement de tendance du marché des avions régionaux en faveur des turbopropulseurs principalement adossé au relèvement

du coût des carburants. Ainsi, cet avionneur a-t-il enregistré 91 commandes en 2005 contre 12 en 2004.

Le groupe canadien Bombardier, leader sur le marché des avions de transport régionaux, a annoncé un chiffre d'affaires sur l'exercice 2005 en retrait de 5% à 14,7Md\$ (\$ États-unis d'Amérique) mais a dégagé un bénéfice net de 249 Md\$ après avoir essuyé une perte de 85 M€ l'année précédente. La branche aéronautique reste le premier contributeur aux résultats du groupe avec un résultat d'exploitation de 226 M\$ contre 206 M\$ en 2004, pour un chiffre d'affaires de 8,8 Md\$ (+ 1,2 %). Elle enregistre un carnet de commande de 10,7 Md\$ et emploie 26 800 personnes.

Pour sa part, le concurrent de l'avionneur canadien, le constructeur brésilien d'avions régionaux Embraer a réalisé les meilleurs résultats de son histoire en 2005. Devenu leader sur le marché des jets régionaux, son bénéfice net a grimpé de 17,3% à 446 M\$ (\$ des États-unis d'Amérique) pour un chiffre d'affaires de 3,82 Md\$ en hausse de 11,3%. Le constructeur doit ses succès à sa nouvelle famille de jets régionaux de 70 à 110 sièges qui tire désormais la croissance. Son carnet de commandes s'élevait à 10,4 Md\$ fin

II.3.4 Les hélicoptères

La construction d'hélicoptères est réalisée en France par Eurocopter, société anonyme de droit français détenue à 100% par le groupe EADS. En 2005, Eurocopter est devenue une division à part entière d'EADS.

Les sites industriels européens d'Eurocopter sont répartis entre Marignane et La Courneuve en France, Donauwörth et Ottobrunn en Allemagne et depuis 2004 à Madrid et Albacete en Espagne. Ils regroupent plus de 11 000 personnes, dont près de 60% en France, auxquelles viennent s'ajouter environ 2 000 employés répartis dans 16 filiales dans le monde entier.

Le chiffre d'affaires consolidé réalisé en 2005 par Eurocopter s'est élevé à 3,2 milliards d'euros dont 55% au titre des livraisons d'appareils de série. Ce chiffre est en progression de 15% par rapport à 2004. Il concerne pour 46% le secteur civil et parapublic et a été réalisé à 71% hors de la zone constituée par la France, l'Allemagne et l'Espagne.

Le montant total des prises de commandes s'est élevé à 3,5 milliards d'€, dont 1,5 milliards d'€ (42%) pour les appareils de série. Eurocopter a totalisé 401 prises de commandes d'appareils neufs (71% à l'export) contre 332 en 2004: 12 NH90, 14 appareils de transport lourds Super Puma/EC225, 25 appareils de moyen tonnage Dauphin et EC155, 107 appareils légers bimoteurs (EC135/EC145) et 237 appareils légers monomoteurs (197 Ecureuil/Fennec/EC130 et 44 EC120-Colibri).

Sur le marché civil et parapublic, Eurocopter a maintenu sa place de premier constructeur mondial d'hélicoptères avec 52% en volume et 44% en valeur des appareils neufs livrés. Sur le marché militaire mondial, Eurocopter a livré 18% des appareils neufs en quantité, et 14% en valeur.

La flotte d'hélicoptères Eurocopter actuellement en service est de 9 458 appareils exploités par plus de 2 500 clients dans de 139 pays.

L'année 2005 a vu la signature d'un accord industriel entre Eurocopter et AVIC II (Chine) pour le développement 50/50 d'un nouvel hélicoptère de transport bimoteur, l'EC175 / Z15, d'une masse maximum au-décollage d'environ 6,5 à 7 tonnes, capable de transporter 15 passagers et deux pilotes. La certification de cet appareil par l'EASA est prévue en 2011.

En ce qui concerne la motorisation des hélicoptères, la société française Turbomeca (Groupe SAFRAN) développe et fabrique des moteurs destinés à la plupart des hélicoptères civils produits par les principaux constructeurs mondiaux. La société emploie directement (hors Microturbo) environ 4 900 personnes, dont près de 3 900 principalement localisées dans le Sud-Ouest de la France, à Pau/Bordes et Tarnos.

Turbomeca est le seul industriel européen développant en totalité et commercialisant des turbomoteurs de faible et moyenne puissance pour les hélicoptères. Avec près de 14 000 turbines en service, la société Turbomeca est présente chez environ 2 200 opérateurs répartis dans 150 pays.

Ses diverses activités, au premier rang desquelles la conception, la production et le support de moteurs neufs, ont généré en 2005 un chiffre d'affaires de 727 M€, en augmentation de 9,8% par rapport à 2004. La production est également en progression avec 864 moteurs contre 792 en 2004.

Avec une part de marché de 55%, la société Turbomeca a maintenu sa première place dans le secteur des turbomoteurs destinés aux hélicoptères civils et parapublics. La prise en compte du marché militaire, notamment américain, auquel Turbomeca participe maintenant, place le motoriste français au premier rang mondial.

II.3.5 L'aviation d'affaires

La société Dassault Aviation est aujourd'hui le principal constructeur français et européen d'avions d'affaires à réaction. Elle est également présente sur le marché des avions de chasse et des équipements spatiaux.

Depuis 1965, date de livraison du premier Mystère 20, près de 1 750 Mystère et Falcon de tous types ont été vendus, dont l'essentiel à l'exportation, notamment aux USA.

Depuis l'arrêt de la fabrication du Falcon 100 en 1988, la gamme de Dassault Aviation est composée des triréacteurs Falcon 50 et Falcon 900 et du biréacteur Falcon 2000, auxquels s'ajoute aujourd'hui le F7X.

Le F7X, nouveau fer de lance de la gamme Falcon, a effectué son premier vol en mai 2005 et termine son développement en vue d'une entrée en service fin 2006. Cet appareil a un rayon d'action de 11 000 kilomètres.

En 2005, le chiffre d'affaires de Dassault Aviation s'est élevé à 3,4 Md€ dont plus de 48% concernent l'aviation d'affaires, dégagant un résultat net positif de 304 millions d'euros. Dassault Aviation a réalisé plus de 58% de son chiffre d'affaires à l'export et dans le seul domaine de l'aviation d'affaires, plus de 97% des commandes ont été faites à l'export, dont 46% aux USA et un peu moins de 19% en Europe (hors France).

Les concurrents directs de Dassault Aviation sur le segment des avions d'affaires à réaction dits "moyen et large" (cabines spacieuses et rayon d'action compris entre 4 000 et 8 500 km) sont le groupe canadien Bombardier et l'américain Gulfstream.

Après une année 2003 décevante, 2004 avait été marquée par une reprise sensible de l'activité du constructeur d'aviation d'affaires, et 2005 a vu le maintien de ce regain d'activité.

Dassault a profité de la reprise grâce notamment à l'attrait exercé par le F7X, et a engrangé en 2005 122 commandes nettes (contre 70 en 2004). Ces commandes constituent un record historique pour Dassault Aviation, le montant antérieur de commandes de Falcon le plus élevé étant de 99 en 1998. Il estime sa part de marché au niveau des commandes à 37% (contre 36% en 2004). La part de Bombardier s'établit à 32% des commandes et celle de Gulfstream à 31%.

Les livraisons ont atteint 67 unités chez Bombardier, 62 chez Gulfstream et 55 chez Dassault, soit une part de marché de 30% pour le constructeur français. Elle était de 37% en 2004.

La propriété partagée, qui permet à des clients d'acheter à un opérateur des parts d'avions d'affaires, dynamise le marché et y occupe une part croissante, où Dassault se positionne aux côtés de ses concurrents. Aujourd'hui, les principaux opérateurs offrant ce type de service sont NetJets (plus de 500 appareils dans le monde entier), Bombardier FlexJet et CitationShares. En 2005, la propriété partagée représentait 7% de la flotte de l'aviation d'affaires et entrait pour 20% dans les carnets de commandes. Fin 2005, 10% environ de la flotte de Netjets était composée de Falcon.

II.3.6 Les moteurs

Naissance de Safran le 21 mars 2005 qui est un groupe issu de la fusion de Sagem et de Snecma. Il regroupe quatre activités.

Les deux activités héritées de Snecma sont la propulsion et les équipements aéronautiques. Snecma offre maintenant via ses filiales Turbomeca, Techspace Aero, Microturbo une gamme de moteurs très large, aussi bien à destination des avions civils, militaires et commerciaux que des hélicoptères, des lanceurs spatiaux et des missiles. Dans le domaine des équipements Snecma regroupe des sociétés spécialisées dans le développement, la fabrication, la commercialisation, la maintenance et la réparation d'équipements variés.

Les deux activités de Sagem sont la défense-sécurité et la communication. En matière de défense-sécurité le groupe couvre trois grands domaines : la navigation et les systèmes aéronautiques, l'optronique et les systèmes aéroterrestres, la sécurité (terminaux de paiement). Dans la communication ou plus précisément dans les télécommunications mobiles et haut débit le groupe est surtout connu du grand public pour ses téléphones cellulaires, mais il intervient aussi dans les télécopieurs, joue un rôle non négligeable dans le domaine de l'Internet avec ses modems, câbles et fibres optiques et s'intéresse au domaine de la télévision avec décodeurs et téléviseurs haute définition. Sans oublier les compteurs électriques et les circuits imprimés.

En 2005, le chiffre d'affaires du groupe Safran, provenant à 80% d'activités civiles, progressait de 4,7% à 10,58 Md€, lui procurant un résultat net de 501 M€ (+ 23,1%) et une marge opérationnelle à 762 M€ (7, 2%) supérieure de 9% à celle de l'année antérieure. Le groupe employait 58 000 personnes à fin 2005. La branche propulsion aéronautique participait au chiffres d'affaires à hauteur de 4,5 Md€ (+4,1%) et engrangeait un carnet de commandes de 12,4 Md€. La branche équipements aéronautiques réalisait pour sa part un chiffre d'affaires de 2,5 Md€ (+13,1%) et affichait un carnet de commandes de 3,8 Md€.

Pour ce qui est de l'aviation d'affaires, il n'existait pas en 2005 de fabricant de moteurs présent sur ce marché en France. Les moteurs des Falcon en particulier sont ainsi tous de fabrication américaine. Un projet de réalisation du motoriste Snecma avec l'italien Avio était toutefois à l'étude.

Par ailleurs, le constructeur Socata (groupe EADS), basé à Tarbes, commercialise depuis décembre 2005 le TBM 850, turbopropulseur monomoteur, qui est le successeur amélioré du TBM 700. Les performances du TBM 850 se rapprochent de celles des "Very Light Jets", petits avions destinés à l'aviation d'affaires (Cessna Mustang, Eclipse 500 etc.) qui arrivent sur le marché en 2006, tout en présentant des coûts d'exploitation significativement inférieurs.

Aux États-unis, General Electric Aviation a vu son chiffre d'affaires s'élever de 7,8% à 11,9 Md\$. GEA a maintenu sa position de leader mondial motoristes en 2005, notamment grâce au succès de la gamme de moteurs CFM produite et commercialisée en commun avec le motoriste français Snecma (groupe Safran). Le deuxième grand motoriste américain, Pratt & Whitney a réalisé un chiffre d'affaires de 9,3 Md\$ en 2005 (+12% en regard de l'année précédente).

Au Royaume-Uni, le motoriste Rolls-Royce a réalisé un chiffre d'affaires de 5,9 Md£, soit une progression sur un an de 11,8%. Le carnet de commandes s'établissait au 31 décembre 2005 à 22,29 Md£ (+4,6%). La rentabilité opérationnelle a atteint 879 M£ au lieu de 408 M£ en 2004 (+115%) pour un résultat net de 347 M£ contre 425 M£ en 2004. Le groupe emploie plus de 36 200 personnes.

II.3.7 Tendance 2006

Le tableau ci après indique l'état des commandes fermes et des livraisons pour le premier semestre 2006.

	Commandes fermes		Livraisons	
	Au 30/06/06	% 06/05	Au 30/06/06	% 06/05
Airbus	124	-55%	219	16%
Boeing	493	12%	195	26%
Dassault Aviation	60	-3%	21	17%
Eurocopter	230	63%	182	36%
ATR	47	4%	11	175%
Snecma moteurs*	1264	43%	529	35%

* gamme moteurs CFM uniquement

Ces chiffres, qui ne donnent qu'une photographie de la situation au 30 juin, ne permettent pas de préjuger des résultats annuels.

Le 17 juillet 2006, lors du salon de Farnborough, Airbus a présenté la nouvelle version de l'A350, baptisée "XWB"(Extra Wide Body = fuselage extra large), qui aura des dimensions élargies par rapport à la première mouture de l'appareil et qui aura un design entièrement nouveau ; sa mise en service est prévue à l'horizon 2012.

II.4 Comptes du transport aérien

II.4.1 Compagnies aériennes

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Air France-KLM en augmentation de 10,2% s'élève à 21 448M€ pour l'exercice 2005-2006.

a/ Le groupe Air France-KLM

Le compte d'exploitation

Au cours de son exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 21 448 M€, en augmentation de +10,2% par rapport à l'exercice précédent. Les secteurs d'activité passagers et fret enregistrent respectivement des progressions de 10,2% et 11,9%.

Pour cet exercice, le résultat d'exploitation du groupe s'établit à 936 M€, en hausse de 63,9% par rapport à l'exercice précédent. Ce résultat représente 4,4 % du chiffre d'affaires (2,8% du chiffre d'affaires à l'exercice précédent).

Les charges d'exploitation (charges externes, frais de personnel, impôts et taxes et dotations aux amortissements et provisions) atteignent 20 516 M€. Elles ont augmenté de 8,4 % par rapport à l'exercice précédent.

Les charges externes s'inscrivent en hausse de 1 174 M€ (+10,8%). Les principales évolutions par rapport à l'exercice précédent sont les suivantes :

- le poste carburant est en augmentation de 35,2% à 3 588 M€ en raison principalement de la progression du prix du pétrole ;
- les redevances aéronautiques ont progressé de 10,3% pour atteindre 1 610 M€, variation consécutive à l'augmentation du trafic ;
- les loyers opérationnels ont atteint 637 M€, soit une progression de 7,1% ;
- les frais commerciaux ont baissé de 14,1% du fait du passage à la commission zéro (1 232 M€) ;
- les frais non ventilés des charges externes, s'élevant à 2 070 M€ en hausse de 12,3%, correspondent essentiellement aux charges d'assurance et de locations.

Le gain relatif à la transaction d'offre publique d'achat sur Amadeus GTD, lancée par Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires s'élève à 504 M€.

Le groupe a réalisé un résultat net positif de 913 M€ en baisse de -46,4% par rapport au résultat de l'exercice précédent après retraitement du bilan d'acquisition de KLM, qui aboutissait à la reprise de l'écart d'acquisition négatif au compte de résultat de l'exercice 2004/2005. Avant retraitement, le résultat net progresse de +29,3%.

En millions d'euros

	2005/ 2006	2004/ 2005	Variation
Chiffre d'affaires	21 448	19 467	+10,2%
Charges externes	12 090	10 916	+10,8%
Frais de personnel	6 357	6 136	+3,6%
Impôts et taxes	228	227	+0,4%
Amortissements et provisions d'exploitation	1 765	1 633	+8,1%
Cessions de matériel aéronautique	2	19	ns
Autres produits et charges	76	4	ns
Résultat d'exploitation	936	553	+69,3%

L'endettement

Au 31 mars 2006, les capitaux propres consolidés du groupe Air France-KLM s'élevaient à 7 853 M€ (contre 5 909 M€ un an auparavant), la part du groupe atteignant 7 734 M€.

A cette même date, l'endettement total du groupe était de 18 626 M€ (17 174 M€ au 31 mars 2005). Les dettes financières atteignaient 9 086 M€. Les provisions s'élevaient à 1 645 M€ et les dettes fournisseurs à 2 039 M€.

b/ Les autres principaux transporteurs aériens français

Compagnies régionales

Le réseau régional d'Air France est organisé autour de deux compagnies : Britair et Régional Compagnie Aérienne Européenne. Les autres compagnies aériennes françaises de transport régional sont la Compagnie Corse Méditerranée (CCM), Airlinair et Twinjet.

Airlinair : au cours de son exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 79,1 M€ (y compris subventions), pour un résultat d'exploitation positif de 0,782 M€ et un résultat net positif de 0,633 M€.

Britair : le chiffre d'affaires de la compagnie a atteint 442 M€ sur l'exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, en hausse de 9% par rapport à l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation de la compagnie s'élève à 12,63M€ pour un résultat net de 4,96 M€.

Compagnie Corse Méditerranée : au cours de son exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 112,14 M€ (-2,42% par rapport à l'exercice précédent), un résultat d'exploitation de 1,85 M€ et un résultat net de 4,27 M€.

Régional Compagnie Aérienne Européenne : au cours de l'exercice 2005/2006, clos le 31 mars 2006, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 543,7 M€ (+11% par rapport à l'exercice précédent), pour des résultats d'exploitation et net positifs de respectivement +4,71 M€ et +4,27 M€.

Twin Jet : au cours de son exercice 2005, clos le 31 décembre 2005, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 15,5 M€ (+28% par rapport à l'exercice précédent), un résultat d'exploitation positif de 156 k€ et un résultat net positif de 158 k€.

Compagnies non régulières dites « charters »

Air Méditerranée : la compagnie a réalisé, pour son exercice clos le 31 décembre 2005, un chiffre d'affaires de 129 M€, en hausse de +10 % par rapport à l'exercice précédent, pour un résultat d'exploitation de 4 M€ et un résultat net de 63 k€.

Corsair : en 2005 (exercice clos le 31 décembre), la compagnie a transporté environ 2 millions de passagers pour un chiffre d'affaires de 559 M€ (en progression de +11% par rapport à l'exercice 2004) et des résultats d'exploitation et net négatifs respectivement de -31,1 M€ et -25,6 M€.

Star Airlines : lors de son exercice clos le 31 octobre 2005, Star Airlines a réalisé un chiffre d'affaires de 174 M€ (en recul de -5,5 % par rapport à l'exercice précédent) pour des résultats d'exploitation et net négatifs de respectivement -1,44 M€ et -6,6 M€.

Compagnies basées Outre-mer

Air Austral : au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005, le chiffre d'affaires de la compagnie s'est élevé à 172,8 M€ (en progression de 34 %). Le résultat d'exploitation et le résultat net sont positifs de respectivement 4,4 M€ et de 1,6 M€.

Air Caraïbes : la compagnie a réalisé, pour son exercice clos le 31 décembre 2005, un chiffre d'affaires de 160 M€ (+27%), pour des résultats d'exploitation et net positifs de respectivement 6,45 M€ et 6,1 M€.

Compagnie régulière moyen-courrier

Aigle Azur : au cours de cet exercice, clos le 31 mars 2005, le chiffre d'affaires de la société s'est élevé à 139,7 M€ (en progression de +74%) pour des résultats d'exploitation et net positifs, respectivement de +5,8 M€ et +3,7 M€.

Évolution du chiffre d'affaires sur les cinq derniers exercices

		euros en millions					
	Date de clôture des comptes	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aigle Azur ¹	31 mars	9,6		34	80,3	139,7	
Air Austral	31 mars	52,7	57	56,8	129,3	172,8	
Air Caraïbes	31 décembre	7,9	49,5	45,3	125,9	160	
Air France*	31 mars	11 638	11 671	11 731	11 345	19 467	21 448
Air Méditerranée	31 décembre	26,7	38,7	68,1	116,8	129	
Airlinair	31 mars	7,5	24,2	33,8	41,9	57	66
Brit Air	31 mars	310,6	352,3	362,5	378,7	405	442
CCM ²	31 mars		93,6	81,9	94,7	114,9	112,1
Corsair	31 décembre	456,5	449,6	474,4	503	559	
Régional CAE	31 mars	298,2	426,5	423	445,9	485,9	543,7
Star Airlines	31 octobre	109,9	120,7	149,1	184	174	
Twin Jet ³	31 décembre		3,7	6,5	12,1	15,5	

¹ exercice 2001 clos au 31 décembre ; exercice 2003 de 15 mois

² exercice 2002 de 15 mois

³ pas d'exercice clos en 2001 ; exercice 2002 de 18 mois

* Air France-KLM à compter de 2005 ; exercice 2005 avec consolidation de KLM sur 12 mois

II.4.2 Aéroports

Les états financiers 2005 de la société Aéroports de Paris sont pour la première fois présentés sous les normes IFRS. Le chiffre d'affaires du groupe s'élève en 2005 à 1914 millions d'euros. Le chiffre d'affaires 2005 des aéroports de province considérés, 598M€, est en augmentation de 7%. Cette hausse traduit les effets conjugués de la progression du trafic et des revalorisations tarifaires.

Remarque :

Sont présentés ci-dessous, les résultats financiers 2005 d'Aéroports de Paris, des dix premiers aéroports de province, sur la base du trafic de passagers et des six aéroports d'Outre-mer d'État.

On trouvera en partie B, pour ces mêmes catégories d'aéroports, les principales données financières, la ventilation des recettes aéronautiques et quelques indicateurs pour la période 1994-2005.

Il y a lieu de rappeler, pour une bonne compréhension de la ventilation des recettes aéronautiques, que suite à la loi n°98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services au transport aérien et à la loi de finances pour 1999, les missions de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et de mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux sont confiées aux gestionnaires d'aérodromes. Le financement de ces missions est assuré, depuis le 1er juillet 1999, par des ressources fiscales : la taxe d'aéroport, complétée, éventuellement, par des subventions de l'État. Le développement de la sécurité et de la sûreté nécessaire au transport aérien a conduit à une forte progression de la part relative de ces missions dans les charges et les recettes des aéroports.

L'année 2005 confirme le redémarrage du trafic constaté en 2004, toutefois les résultats financiers restent contrastés suivant les aéroports.

a/ Aéroports de Paris

En application du règlement européen n°1606-2002 du 19 juillet 2002, les comptes du groupe « Aéroports de Paris » sont établis, depuis 2005, conformément aux normes comptables IFRS (Nouvelles normes comptables internationales *International Financial Reporting Standards* destinées à toutes les entreprises faisant appel public à l'épargne.)

Les états financiers 2005 de la société Aéroports de Paris sont les premiers pour les aéroports français à être établis selon ce référentiel comptable.

Les comptes consolidés sont présentés avec les segments d'activité suivants : services aéroportuaires, escale, immobilier et activités des filiales du groupe.

Le tableau ci-dessous présente le compte de résultat consolidé du groupe Aéroports de Paris pour les années 2004 et 2005 aux normes IFRS.

	euros en millions		
	2004	2005	2005/2004 en %
Produits des activités ordinaires	1811,7	1914,6	5,70%
EBITDA	542,8	592,4	+ 9,1 %
Résultat opérationnel courant	290,9	331,2	13,80%
Résultat opérationnel	274,8	354,7	+ 29,1 %
Résultat financier	-69,3	-82,5	-
Résultat net part du groupe	144,1	179,9	+24,9 %
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	389,2	647,3	66,30%
Dettes financières nettes / capitaux propres	1,32	1,13	

Ce deuxième tableau indique les produits des activités ordinaires ou chiffre d'affaires et le résultat opérationnel du groupe par segment d'activité.

	euros en millions			
	2004		2005	
	Produits des activités ordinaires ou chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Produits des activités ordinaires ou chiffre d'affaires	Résultat opérationnel
Services aéroportuaires	1 498	308	1 601	403
Immobilier	158	38	162	34
Escale et prestation annexes	168	-5	168	-12
Autres activités	171	15	200	16
Éléments non affectés		-82		-86
Éliminations inter segments	-184	0	-216	0
Total	1 812	275	1 915	356

Le chiffre d'affaires des Services aéroportuaires représente les trois quarts du produit des activités ordinaires avant les éliminations inter segments. Les produits sont en hausse de 6,8%, à 1 601 millions d'euros et se répartissent à hauteur de 1 152 millions d'euros pour Paris-Charles de Gaulle, 421 millions d'euros pour Paris-Orly (26,3% du segment), et 28 millions d'euros (1,7% du segment) pour les autres plates-formes.

Les redevances aéronautiques qui regroupent les quatre redevances principales : atterrissage, passagers, stationnement avion et carburant, plus les recettes pour l'utilisation du balisage lumineux représentent avec 621,5 millions plus du tiers du chiffre d'affaires. La croissance de 7,3% traduit les effets de la progression du trafic conjuguée aux effets d'une hausse des tarifs de 4% en février.

L'évolution des autres recettes traduit la stratégie et la mise en place d'une politique dynamique par ADP.

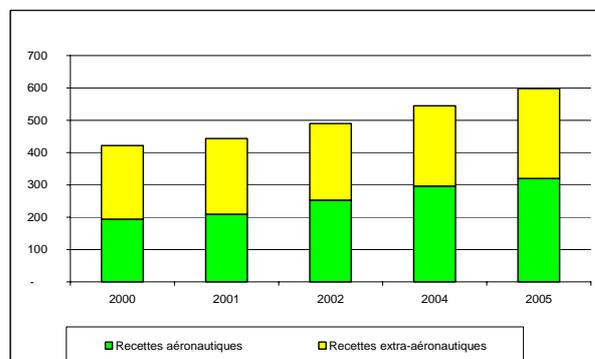
Les charges courantes d'Aéroports de Paris s'élèvent à 1 403,3 millions d'euros, +4,4% par rapport à 2004. Les charges de personnel, 611,5 millions, d'euros progressent de 11,3% en raison de l'évolution des effectifs du Groupe et l'entrée en vigueur d'un dispositif de participation des salariés aux résultats de l'entreprise.

Le segment aéroportuaire affiche en 2005 un résultat courant de 377 millions d'euros contre 324 M€ en 2004 malgré une progression de charges tirée par la hausse des achats de combustible.

Aéroports de Paris a réalisé 578,9M€ d'investissements en 2005, dont 239,3M€ d'investissements de capacité. Les principales opérations ont porté pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, sur les projets de développement de capacité : satellite S3, système du tri bagages Est, CDG Val, et de réhabilitation du terminal de CDG 1, et pour l'aéroport d'Orly, sur la rénovation des parkings et du hall 2 d'Orly Ouest.

b/ Dix premiers aéroports régionaux

Le chiffre d'affaires 2005 des aéroports considérés, 598M€, est en augmentation de 9,7%. Cette hausse du chiffre d'affaires découle, en plus de la progression du trafic, des revalorisations des redevances aéronautiques et du poids croissant des liaisons internationales plus rémunératrices. La progression du chiffre d'affaires est supérieure à celle du trafic de passagers sur toutes les plates-formes sauf à Bâle-Mulhouse et à Bordeaux, suite à la mise en place sur ces deux plates-formes de mesures incitatives à l'ouverture de lignes nouvelles et au développement de l'offre sur les liaisons existantes et, sur l'aéroport franco-suisse, à l'ouverture d'une aérogare à bas tarifs. La recette unitaire moyenne (chiffre d'affaires rapporté au nombre de passagers totaux) passe de 14,97 € en 2004 à 14,36 € en 2005.



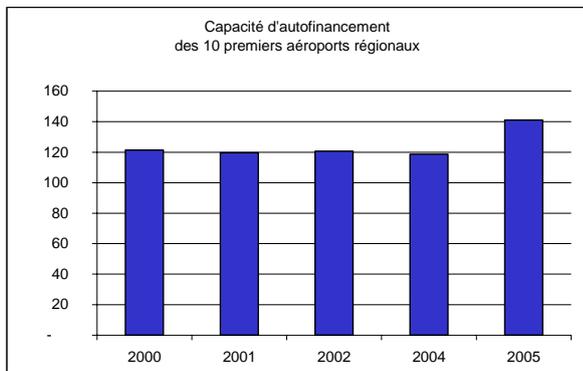
Le produit de la taxe d'aéroport (149,2M€) est en augmentation de 9,2% par rapport à 2004, cette progression étant dans la même proportion que celle du chiffre d'affaires. Il représente le quart du chiffre d'affaires et près de la moitié (46,5%) des seules recettes aéronautiques de ces aéroports. Le montant moyen de la taxe d'aéroport par passager départ s'établit à 7,27 € contre 7,13 € en 2004.

La hausse des recettes extra aéronautiques (12%) est supérieure à celle des recettes aéronautiques (8%) notamment du fait de la bonne tenue des recettes commerciales et des recettes domaniales, si bien que les recettes extra aéronautiques représentent désormais 46,4% du chiffre d'affaires contre 45,5% l'année précédente.

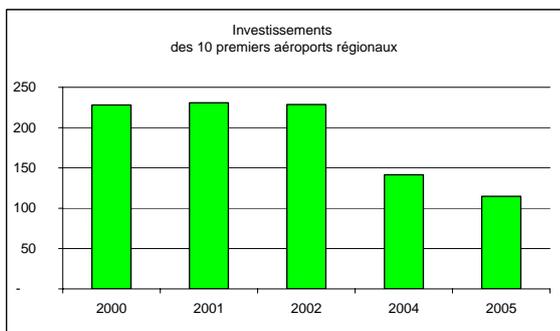
Cette progression limitée des charges d'exploitation, nonobstant des hausses plus élevées sur les charges de personnel, charges externes et impôts et taxes, tient à la baisse de l'ensemble de ces charges enregistrées par Bordeaux et Strasbourg suite à la mise en place de plans d'économies par ces deux plates-formes et, au plan global, à la diminution des charges exceptionnelles (-8,5%) et des charges financières (-7,6%), la baisse de ce dernier poste s'expliquant par un moindre recours à l'emprunt.

Par suite d'une progression des charges moindre que celle du chiffre d'affaires et des autres produits, les soldes intermédiaires de gestion s'améliorent très sensiblement au niveau du groupe : la valeur ajoutée augmente de 11%, l'excédent brut d'exploitation de 14,6% et le résultat de l'exercice devient bénéficiaire à hauteur de 4,9M€ alors qu'il était déficitaire de 8,7M€ en 2004.

L'activité des aéroports régionaux dégage globalement en 2005 une capacité d'autofinancement de 141M€, en progression de 19% par rapport à 2004.



Le total des investissements réalisés (114,8M€) est en réduction de 19% par rapport à 2004. Le montant des investissements par passager est passé de 3,67€ en 2004 à 2,79€ en 2005 ce qui traduit une évolution normale au regard des cycles de dépenses d'investissement constatés sur ce type de plates-formes. Le ratio investissement / chiffre d'affaires s'établit à 19,2% contre 26,0% l'année précédente.



L'année 2005 a vu la poursuite de la construction d'une jetée au terminal 2 de l'aéroport de Lyon et le début du chantier de l'aérogare à bas tarif MP2 de Marseille-Provence. Les plates-formes de Nice, Lyon et Toulouse ont réalisé à elles trois plus de 70% du total des investissements des principaux aéroports de province d'intérêt national.

Du fait de la réduction des investissements par rapport à l'année précédente, la capacité d'autofinancement représente 122,8% des investissements de l'année 2005 contre 83,8% en 2004. La marge nette d'autofinancement (c'est-à-dire la capacité d'autofinancement diminuée des remboursements d'emprunts de l'exercice) couvre 62% des investissements de l'année.

Le taux de subvention des investissements remonte sensiblement en passant de 7% en 2004 à 12,5 % en 2005. Ce plus fort subventionnement conjugué à la progression de l'autofinancement fait que le financement des investissements nécessite un moindre recours à l'emprunt que l'année précédente. La part de l'emprunt par rapport au total des investissements s'établit à 43,7% en 2005.

Résultats des 10 premiers aéroports régionaux euros en millions

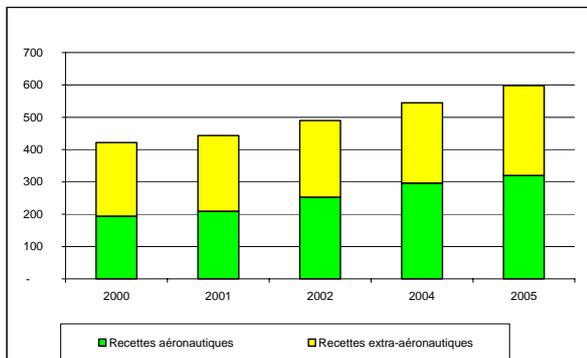
	Recettes aéronautiques	Recettes extra-aéronautiques	Chiffre d'affaires	Subventions d'exploitation	Total des produits	Total des charges	résultat net	Capacité d'autofinancement	Investissements
2000	194	228	422	1	479	456	23	121	228
00/99 en %	15%	7%	10%	-50%	9%	9%	8%	8%	63%
2001	209	234	443	1	493	499	-6	120	231
01/00 en %	8%	3%	5%	-1%	3%	9%	505%	-1%	1%
2002	253	237	490	4	550	549	0	121	229
02/01 en %	21%	1%	10%	321%	11%	10%	ns	1%	-1%
2003	279	240	519	2	625	631	-5	100	160
03/02 en %	10%	1%	6%	-53%	14%	15%	ns	-17%	-30%
2004	297	248	545	1	27	636	-9	119	142
04/03 en %	6%	3%	5%	-30%	0%	1%	42%	18%	-12%
2005	320	278	598	1	673	668	-5	141	115
05/04 en %	8%	12%	10%	-3%	7%	5%	-46%	19%	-19%
t.c.a.m. 2005/2000	11%	4%	7%	6%	7%	8%	-174%	3%	-13%

c/ Aéroports d'Outre-mer d'Etat

Pour l'ensemble des six aéroports d'Outre-mer d'Etat et appartenant à l'Etat, le total des produits d'exploitation s'élève à 171,2 M€, et le chiffre d'affaires, qui s'établit à 130,8 M€, est en progression de 1% par rapport à 2004.

Comme pour les aéroports de métropole, les redevances aéroportuaires ne contribuent plus, depuis le 1er juillet 1999 au financement des missions de lutte contre l'incendie des aéronefs, de prévention du péril aviaire, et de sûreté. Le dispositif de substitution est, sur les plates-formes des départements d'Outre-mer, identique à celui de métropole (taxe d'aéroport complétée, éventuellement, par des subventions de l'Etat). En revanche, sur les aéroports de Tahiti et de Nouméa, ces dépenses ont été intégralement couvertes en 2005 par des subventions de l'Etat, en l'absence de taxe d'aéroport.

La part des produits aéronautiques dans le chiffre d'affaires est de 66,8%, soit une baisse de 0,8 point par rapport à 2004 (67,6%).



A Tahiti, la hausse du chiffre d'affaires à hauteur de 3% provient essentiellement d'un accroissement de 6% des recettes extra aérospatiales.

A Nouméa, la hausse de 10% s'explique par la croissance du trafic ainsi que par une augmentation de la subvention de l'Etat versée pour assurer le financement des missions de sécurité et de sûreté à la charge de l'exploitant d'aéroport.

Pour Pointe-à-Pitre, l'augmentation du chiffre d'affaires de 4% provient essentiellement, en dépit d'une baisse du trafic, d'une hausse du produit de la taxe d'aéroport.

Pour Fort-de-France, le chiffre d'affaires est en baisse de 2% compte tenu de la forte baisse de la taxe d'aéroport.

A la Réunion, la chute du chiffre d'affaires de 2% résulte de la baisse du nombre de passagers soumis à redevances (desserte Mayotte - Métropole), qui n'est pas entièrement compensée par la hausse tarifaire intervenue en octobre 2005 (+1,9%).

Le chiffre d'affaires de Cayenne connaît en 2005 une hausse de 2%, expliquée par le fait que la hausse tarifaire de 7,4%, effective dès le début de l'année 2005, a pu compenser la perte de trafic, laquelle concerne en outre un trafic moins rémunérateur.

Globalement, les charges d'exploitation augmentent de 11,2%. Trois aéroports participent fortement à cette évolution des charges, alors que les trois autres connaissent une stabilité, voire une baisse de leurs charges. Néanmoins, ces fortes variations s'expliquent souvent par des événements exceptionnels, non directement liés à l'exploitation courante de la plateforme.

Ainsi, la hausse de 95% des charges des aéroports d'Etat de Polynésie Française s'explique par d'importantes régularisations comptables (dotations aux amortissements et provisions pour créances douteuses) liées à la préparation de la clôture comptable de l'autorisation d'occupation temporaire actuelle (dans la perspective d'une nouvelle concession). Les charges d'exploitation courantes (hors coûts liés aux missions régaliennes) évoluent de façon plus limitée (5%).

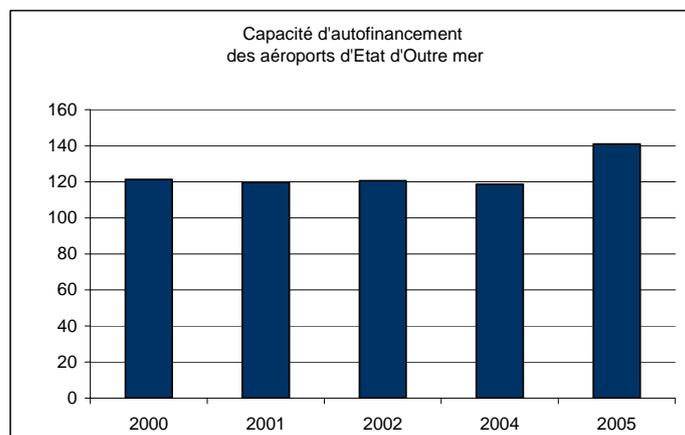
Les aéroports de Cayenne et de Nouméa enregistrent une hausse respectivement de 14% et 13% de leurs charges. Celle-ci s'explique, pour la première plateforme, par une hausse des créances irrécouvrables et pour la seconde, par une augmentation du coût des missions régaliennes.

Les aéroports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre limitent la hausse de leurs charges, puisqu'elles augmentent respectivement de 1% et 2%.

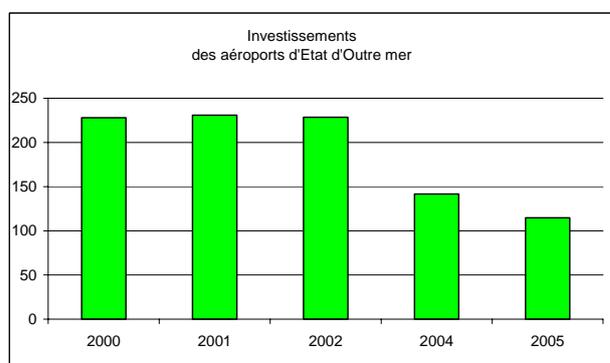
Enfin, l'aéroport de Saint-Denis connaît une baisse de ses charges de 13%, en raison d'éléments non directement liés à son exploitation (baisse des créances irrécouvrables, des dotations aux amortissements et des charges exceptionnelles).

La capacité d'autofinancement globale des aéroports d'Outre-mer s'établit à 13,0 M€. Les aéroports de Nouméa, Saint-Denis et de Tahiti voient leurs capacités d'autofinancement augmenter.

Globalement en 2005, l'autofinancement net disponible après remboursement des emprunts est de 1,4 M€.



Les investissements représentent, en 2005, 27,2 M€ sur l'ensemble de ces aéroports. Pour la 1ère année depuis 2001, ils sont en hausse, en doublant par rapport à 2004. Néanmoins, la situation est contrastée selon les plateformes.



À la Réunion, le montant global des investissements aéroportuaires a représenté 0,5 M€, l'essentiel des investissements initialement programmés ayant été reporté sur les années à venir en raison d'un manque de financement et de la réduction de l'activité.

A Pointe-à-Pitre, l'investissement a été de 3,6 M€, soit un doublement par rapport à 2004 ; ce programme concerne principalement des investissements de maintien du potentiel et des opérations liées à la sécurité et à la sûreté.

À Fort-de-France, le montant des investissements s'élève à 1,4 M€, dont 0,6 M€ pour l'aménagement des aéroports.

Pour Cayenne, le montant des investissements est de 16,9 M€, en raison de la réalisation de travaux lourds de mise aux normes et de renforcement de la piste.

À Tahiti, les investissements sont de 2,7 M€ et concernent des opérations liées aux missions de sécurité et de sûreté et des travaux de voirie.

À Nouméa, les investissements ont été de 2,0 M€ et ont porté pour 1,3 M€ sur l'installation du terminal passagers et des installations techniques.

En février, un contrat de régulation économique a été conclu entre l'Etat et la société d'Aéroports de Paris donnant en principe la visibilité nécessaire pour développer l'activité du groupe sur les 5 ans à venir. Il fixe sur la période 2006-2010 en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus et il détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris sur cette période.

Pour le premier trimestre 2006, le chiffre d'affaires de 988,6 M€ après neutralisation des éléments non récurrents est en hausse de 7,3%, et l'EBITDA 323,0M€ de 7,8 %.

Pour les aéroports régionaux la progression du trafic devrait se traduire par une croissance du chiffre d'affaires qui devrait générer une augmentation de 6% de la capacité d'autofinancement. Le niveau des investissements devrait être en légère augmentation.

Les aéroports d'Outre-mer, dans un contexte qui reste encore difficile, notamment à la Réunion ne devraient pas enregistrer d'amélioration significative de leurs résultats.

Résultats des aéroports d'Outre-mer millions d'euros

	Recettes aéronautiques	Recettes extra-aéronautiques	Chiffre d'affaires	Subventions d'exploitation	Total des produits	Total des charges	résultat net	Capacité d'autofinancement	Investissements
2000	64	38	102	2	144	146	2	24	29
00/99 en %	5%	4%	5%	-22%	15%	19%	ns	33%	69%
2001	64	38	102	3	126	134	8	13	42
01/00 en %	-1%	2%	0%	38%	-13%	-8%	ns	42%	-47%
2002	72	38	110	7	138	141	3	12	31
02/01 en %	13%	-2%	7%	104%	9%	5%	-64%	-25%	-7%
2003	75	38	113	11	144	138	7	16	23
03/02 en %	4%	1%	3%	53%	5%	-2%	ns	-27%	38%
2004	81	39	120	11	149	151	1	15	13
04/03 en %	9%	2%	6%	3%	4%	10%	ns	-42%	-10%
2005	87	43	13	5	171	172	0	27	13
05/04 en %	8%	12%	9%	-54%	15%	14%	ns	-2%	87%
t.c.a.m. 2005/2000	6%	3%	5%	16%	4%	3%	-25%	3%	-15%

Tendance 2006

La société Aéroports de Paris a été introduite en Bourse le 16 juin 2006, après autorisation du transfert au secteur privé d'une part minoritaire de son capital par décret du 23 mai 2006 et obtention du visa de l'Autorité des Marchés financiers le 30 mai 2006. Son capital est de 256 084 k€.

II.4.3 Comptes de l'Aviation civile – DGAC

La réorganisation de la direction générale de l'Aviation civile constitue une étape stratégique importante. La mise en place d'une organisation par métiers permet de mieux répondre aux besoins des opérateurs tout en garantissant la nécessaire conformité aux obligations européennes (ciel unique), internationales (règles et pratiques de contrôle) et nationales (modernisation de l'Etat). Dans ce contexte, les grandes orientations de la DGAC ont été définies et traduites dans le volet « performance » de la loi de finances initiale pour 2006 : mission « Contrôle et exploitation aériens » et programme « Transports aériens » de la mission « Transports ». Elles ont donné lieu à des travaux de préparation tout au long de l'année 2005 pour pouvoir mettre en œuvre le pilotage par objectifs le 1^{er} janvier 2006.

La confirmation de la reprise du trafic aérien en 2005 a permis au budget annexe d'obtenir des ressources pour poursuivre la politique d'investissements notamment dans le domaine de la navigation aérienne.

En 2006, l'évolution des dépenses prévue par la loi de finances initiale, notamment dans le cadre du budget annexe (+ 4,9 % pour l'exploitation et + 4,2 % pour l'investissement), devrait pouvoir être financée si le secteur du transport aérien poursuit sa croissance.

Loi organique relative aux lois de finance (LOLF) :

- Missions et programmes de la DGAC

La direction générale de l'Aviation civile a entrepris dès 2003 une réflexion sur son organisation dans la perspective de l'évolution du contexte européen et de la réforme budgétaire (LOLF). Effective depuis début 2005, cette organisation se traduira en trois sous-ensembles dans la nouvelle architecture budgétaire mise en œuvre à compter du 1er janvier 2006 :

- La mission « Contrôle et exploitation aériens », constituée en budget annexe, est la plus importante en termes de ressources. Elle est subdivisée en trois programmes de politique opérationnelle (services de navigation aérienne, surveillance et certification, formation aéronautique) et un programme horizontal de soutien aux prestations de l'aviation civile.

- Les deux autres sous-ensembles relèvent du budget général de l'Etat :

- un programme « Transports aériens », représentant un des huit programmes de la mission « Transports », et qui concerne principalement la réglementation, la stratégie et la régulation des opérateurs du transport aérien (compagnies aériennes et aéroports) ;

- une action « Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile » qui appartient au programme « Recherche dans le domaine des transports » de la mission « Recherche et enseignement supérieur ».

Les supports budgétaires des finances de la DGAC

Le budget annexe de l'Aviation civile est alimenté par la rémunération des prestations et services rendus aux compagnies aériennes (redevances de route et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne) et par les passagers (taxe de l'Aviation civile).

Le budget général de l'Etat retrace les crédits destinés aux activités à la charge de l'Etat qui ne donnent pas lieu à redevance (régulation économique, construction aéronautique, enquêtes de sécurité aérienne...).

Les budgets, votés pour 2005, se répartissaient ainsi :

	Moyens de paiement 1 766,9 M €	Moyens d'engagement 1 805,5 M €
Budget annexe	1 670 M € (94,5 %)	1 652,9 M € (91,5 %)
Budget général de l'Etat	96,9 M € (5,5 %)	152,6 M € (8,5 %)

a/ Le budget annexe : des recettes supérieures aux prévisions budgétaires

- **Les recettes d'exploitation**

Les recettes d'exploitation du budget annexe ont augmenté de 2,67 % par rapport à 2004.

Les redevances (1 175,76 M€)

Les redevances de la navigation aérienne - principal poste des recettes d'exploitation avec 80,6 % de l'ensemble ont connu, comme en 2004, une évolution contrastée.

La redevance de route : 961,88 M€

L'augmentation de 1,93 % du produit de cette redevance par rapport à 2004 est essentiellement imputable aux effets de la croissance du trafic en 2005. Les encaissements ont donc été supérieurs aux recettes initialement prévues.

La redevance pour services terminaux de circulation aérienne (RSTCA) : 213,88 M€

La RSTCA a diminué de 2 % par rapport à 2004. Le produit annuel a également été inférieur à celui prévu en loi de finances initiale (237,74 M€). Cette baisse s'explique, notamment, par la stagnation récurrente du trafic domestique.

La taxe de l'Aviation civile (233,16 M€)

Cette taxe contribue au financement des missions de la DGAC non couvertes par les redevances. Son montant, correspondant au produit affecté au budget annexe (la taxe de l'Aviation civile est également affectée pour partie au budget général de l'Etat), a augmenté de 1,17 % par rapport à 2004. Il est supérieur aux prévisions budgétaires initiales (216,83 M€). L'accroissement des recettes de la taxe de l'Aviation civile résulte de la poursuite de la reprise du trafic en 2005.

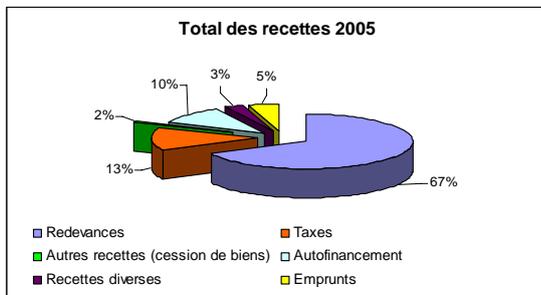
Autres recettes (335,51 M€)

Les autres recettes du budget annexe proviennent de produits divers d'exploitation (droits d'examen, prestations de la formation aéronautique, cessions, loyers, produits des aérodromes en régie, reprises sur provisions) pour un montant de 49 M€, et de recettes en capital.

Les recettes en capital comprennent l'autofinancement (179,48 M€), l'emprunt (80 M€) et des recettes résultant de cessions de biens (27,03 M€) comme, par exemple, la cession de l'immeuble de la rue de la Convention à Paris.

L'année 2005 a permis un désendettement de 2,7 % du budget annexe, avec un remboursement d'emprunt (100,2 M€ dont 15,2 M€ de remboursements anticipés) supérieur à l'emprunt (80 M€). L'encours au 31 décembre 2005 représentait 740,2 M€.

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006



• Les dépenses

Pour l'exercice 2005, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7,72 %, passant de 1 343,27 M€ en 2004 à 1 447,10 M€. Les dépenses en capital ont diminué de 0,84 %. Au total, l'augmentation des dépenses atteint 6,61 % pour un montant de 1 573,2 M€ contre 1 475,6 M€ en 2004.

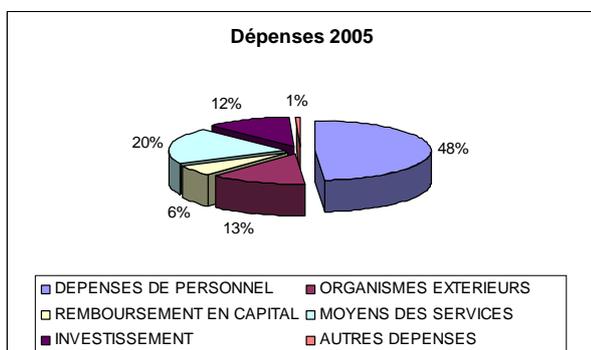
Les dépenses d'exploitation

Les postes les plus significatifs ont concerné les charges de personnel pour un montant de 847 M€ et les organismes extérieurs pour 232 M€. Les dépenses de personnel ont baissé pour se stabiliser à 58,6 % des charges de fonctionnement, alors que les contributions aux organismes extérieurs ont représenté 16 % du total de ces charges. En revanche, le poste achats et autres charges externes a diminué de 7,47 %. Enfin, les charges financières restent faibles (18 M€) au regard de l'encours de la dette.

Les dépenses en capital

En 2005, l'affectation des autorisations de programme (304 M€) a progressé de 4,3 %. Les autorisations de programme affectées à la navigation aérienne ont représenté 83,8 % de l'ensemble.

Le remboursement en capital des emprunts (100,2 M€) correspond exactement au niveau de la prévision budgétaire pour 2005.



b/ Le budget général de l'État

Le périmètre du budget annexe a évolué pour répondre à la définition de l'article 18 de la loi organique relative

aux lois de finances qui fixe les principes applicables aux budgets annexes à compter du 1^{er} janvier 2006.

Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ne retrace que les missions de prestation de services pouvant donner lieu à paiement de redevances, tandis que les missions régaliennes exercées par la DGAC sont retracées dans le programme « Transports aériens » du budget général de l'Etat.

Ces modifications de périmètre ont eu un impact financier limité dans la mesure où les missions régaliennes de la DGAC étaient notamment imputées sur le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)²⁰, et le sont à partir de 2005 sur le budget général.

c/ Une expérimentation préfigurant la LOLF

La suppression du FIATA en 2005 et la reprise des opérations en compte par le budget général de l'Etat se sont accompagnées de la mise en place d'une expérimentation préfigurant la LOLF. L'objectif était de tester les nouvelles règles de gestion :

- suivre les objectifs liés au budget opérationnel de programme (BOP) à l'aide d'indicateurs de performance,
- tester la mise en place d'un dialogue de gestion entre tous les acteurs afin de rendre compte de la gestion de chacun des BOP,
- préfigurer les procédures et outils de gestion globalisés des moyens et mesures de performance,
- identifier les axes de travail en vue de la généralisation de la LOLF au 1er janvier 2006,
- tester les modalités de budgétisation et de gestion des autorisations d'engagement et de crédits de paiement.

d/ Bilan

La part de la taxe de l'Aviation civile affectée au budget général de l'Etat (34,42 % du produit total de cette taxe contre 32,54 % en 2004) a permis de satisfaire les objectifs fixés lors de la préparation budgétaire :

- financement des subventions destinées à assurer l'équilibre des dessertes aériennes dans l'intérêt de l'aménagement du territoire ;
- financement des missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux contrôles environnementaux ;
- en outre, elle a contribué, par des subventions versées aux gestionnaires d'aérodromes, aux dépenses ci-dessus dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffisait pas à couvrir les besoins.

²⁰ En application de la loi de finances pour 2005, le FIATA a été clôturé au 31 décembre 2004. Les opérations en compte sur ce fonds ont été reprises au sein du budget général, sur lequel ont été reportés les crédits disponibles à la clôture du compte d'affectation spéciale.

Les crédits de fonctionnement ont été répartis comme suit : aménagement du territoire (15,86 %), sûreté et sécurité (62,02 %), continuité territoriale (22,12 %).

Tarif au 1er juillet 2006

e/ Les prévisions budgétaires pour 2006

En 2006, les crédits pour l'aviation et l'aéronautique, soit 2 166,50 M€ de moyens de paiement, sont inscrits au budget annexe et au budget général. Les crédits pour l'aéronautique civile figurent au budget général du ministère des Transports sur le programme 190 « Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat ».

Destination finale du passager	Conditions de transport du passager	Tarif applicable	
France métropolitaine, DOM/TOM, autre Etat membre de la Communauté Européenne ³ ou Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ⁴ .	Classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	10 €
	autres classes	normal	1 €
Autres destinations	Classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	majoré	40 €
	autres classes	normal	4 €

II.4.4 La taxe de solidarité

L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2005 (n° 2005-1720 du 30 décembre 2005) a instauré, à compter du 1^{er} juillet 2006, une majoration à la taxe de l'aviation civile perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement géré par l'Agence Française de Développement, dont l'objet est de contribuer au financement des pays en développement et de tendre à réaliser les « objectifs du millénaire pour le développement » notamment dans le domaine de la santé. Cette majoration est aussi appelée « taxe de solidarité sur les billets d'avion ».

Cette taxe de solidarité est due pour chaque vol commercial, régulier ou non régulier, par les entreprises de transport aérien public, quels que soient leur nationalité ou leur statut juridique, sur laquelle embarque un passager sur le territoire français, France métropolitaine ou départements d'Outre-mer. La taxe est perçue selon la destination finale et en fonction des conditions de transport du passager. Elle n'est pas due lorsque le passager est en correspondance.

La taxe de solidarité sur les billets est entrée en vigueur à partir du 1er juillet 2006. Les passagers embarquant de France paient au maximum 1 euro en classe économique et 10 euros en classe affaires pour les vols vers un aéroport de l'Espace économique européen (Union européenne, Islande, Liechtenstein et Norvège).

Pour les vols en dehors de l'Espace économique européen, ce montant maximum est de 4 euros en classe économique et de 40 euros en classe affaires.

L'intégralité des sommes recouvrées par l'agence comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est reversée mensuellement à l'Agence Française de Développement (AFD) au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement (FSD).

Ces fonds de solidarité sont exclusivement destinés 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. Au moins 90% des recettes transférées au Fonds de Solidarité pour le Développement (FSD) doivent être utilisées pour financer la contribution française à la facilité internationale d'achat de médicaments dénommée « UnitAid²¹ » et 10% au maximum doivent être utilisées pour financer la participation française au remboursement de la première tranche d'émission de la facilité financière internationale pour la vaccination, par un versement à l'alliance mondiale pour les vaccins et la vaccination.

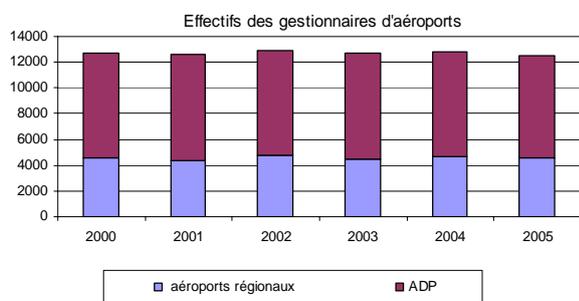
II.4.5 L'emploi dans le transport aérien

Certaines sociétés ne publiant les rapports sociaux qu'au second semestre n+2, les données disponibles sont souvent celles de l'année 2004.

a/ Aéroports

Au 31 décembre 2005, les gestionnaires d'aéroports occupent environ 12 800 personnes dont 7 955 étaient employées par Aéroports de Paris, à la clôture de l'exercice 2005.

²¹ nom donné à l'opération internationale pour faciliter l'accès aux traitements des patients atteints du sida dans les pays en développement



Par contre le groupe Aéroports de Paris employait fin 2005 10 688 salariés (total des effectifs des sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe), pour le même périmètre les effectifs étaient de 10 221 agents en 2004 et de 10 302 en 2003.

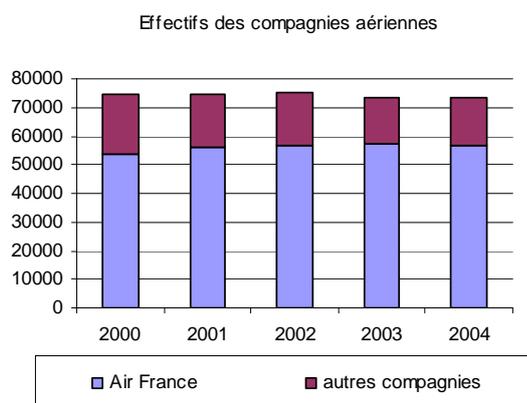
Dans le cadre du dialogue social Aéroports de Parisa conclu en 2004 avec les partenaires sociaux quatre accords.

Dans le cadre de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, des négociations sous l'égide de l'Etat, entre les partenaires sociaux employeurs et représentants des salariés, visant à l'élaboration d'une convention collective nationale des exploitants d'aéroports sont en cours au 30 juin 2006.

b/ Compagnies aériennes

Les effectifs des compagnies aériennes françaises s'élevaient pour l'année 2004, à 73 484.

La compagnie Air France compte 56 488 salariés, soit 77% des effectifs des compagnies aériennes françaises. Les personnels navigants d'Air France représentent 32% des personnels de la compagnie, et 63% du total des personnels navigants des compagnies françaises. Elle est suivie en 2004 par les compagnies Corsair (1899 salariés), Régional CAE (1735 salariés) et Brit Air (1148). Les autres principales compagnies aériennes françaises ont un effectif compris entre 112 et 752.



L'effectif moyen du groupe Air France-KLM s'élève au 31 mars 2006 à 102 422 contre 102 077 au 31 mars 2005.

Au 30 juin 2006 les effectifs des compagnies, Régional CAE et Brit Air s'élèvent respectivement à 1725 et 1190 salariés.

Au plan social la transposition du statut et des règlements du personnel d'Air France en conventions d'entreprise a été achevée dans les délais fixés par les dispositions de la loi du 9 avril 2003. Plusieurs conventions ont été signées : une convention d'entreprise commune et des conventions d'entreprise par catégorie de salariés (personnels au sol, personnels navigants techniques et personnels navigants commerciaux). Dans le cadre de cette nouvelle convention, le personnel au sol est désormais soumis à la convention collective du transport aérien.

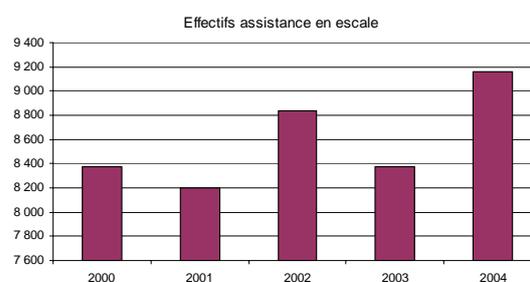
Ces conventions préservent l'ensemble des droits et acquis du personnel et s'appliquent depuis le 6 mai 2006.

En 2004 Fédéral Express était la compagnie étrangère dont l'effectif en France était le plus important, suivie de British Airways et Lufthansa respectivement 425 et 327 salariés.

c/ Assistance en escale

En 2004, les entreprises d'assistance en escale répertoriées dans l'activité d'assistance aéroportuaire (code NAF 632 E) comptaient un effectif de 9 159 salariés.

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.



d/ DGAC

Au 1er janvier 2006 les effectifs en fonction à la DGAC étaient de 12 013 agents, dont 37% d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

II.5 Transport aérien et économie

II.5.1 Transport aérien et économie nationale

Le transport aérien, y compris la construction aéronautique, contribue de manière significative à l'économie nationale : il emploie directement près de 130 000 personnes et près de 400 000 au total.

Dans une économie de plus en plus globalisée, caractérisée par le rôle croissant des échanges et de la diffusion de connaissances, le raccourcissement des cycles de vie des produits et les exigences croissantes des consommateurs, le concept de rapidité est devenu un facteur clé de compétitivité, et une condition de succès pour les entreprises.

Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle essentiel en répondant aux besoins de mobilité des entreprises et des ménages, en favorisant les liens entre les acteurs et les échanges au niveau international, en facilitant le partage des connaissances et en permettant le transport rapide et efficace de biens, nécessaire aux entreprises pour mieux répondre aux attentes des consommateurs.

Le secteur aéronautique est ainsi un déterminant de la compétitivité française, et notamment un facteur essentiel de la balance extérieure des services de transports ; c'est une composante essentielle du tourisme. Enfin, il joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et l'intégration européenne.

La contribution du transport aérien et de la construction aéronautique est ainsi estimée à près de 0,8% du Produit Intérieur Brut (PIB), pour un effectif employé de près de 130 000 personnes. En tenant compte des contributions indirecte et induite, on estime la contribution totale du secteur de l'aviation civile à près de **2% du PIB** et un **emploi de 400 000 personnes** (*www.aviation-civile.gouv.fr Publications de la DAST/Etudes et colloques*).

Le transport aérien évolue dans un environnement économique et social international caractérisé par des tendances lourdes, parfois antagonistes :

- d'une part, un faisceau de facteurs économiques favorables au développement du transport, comme l'internationalisation de l'économie, l'émergence de nouveaux marchés du loisir et des affaires et la mobilité accrue qui en découle, enfin la libéralisation du secteur ;
- d'autre part, une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, un contexte géopolitique plus instable entraînant le renforcement des normes de sûreté, l'encadrement européen dans la gestion des dessertes (accords bilatéraux, aides publiques) et des capacités (trafic aérien et infrastructures aéroportuaires).

Les liaisons aériennes nationales et internationales sont indispensables aux entreprises du fait de leur internationalisation croissante, de leurs nouveaux modes d'organisation en réseaux et de la diversification mondiale de leurs clients, fournisseurs et sous-traitants. Ainsi, les grandes entreprises européennes citent comme principaux critères de localisation de leurs antennes :

- un accès facile aux marchés clients et fournisseurs ;
- des liens de transport performants avec l'international et les autres villes du pays.

Le transport aérien s'est démocratisé au fil des années. La réduction du prix relatif du transport aérien et le développement plus récent des compagnies à bas-coûts ont favorisé la diffusion de ce mode de transport au sein de la population : aujourd'hui plus d'un Français sur quatre prend l'avion au moins une fois par an, alors que c'était le cas d'un Français sur six il y a quinze ans. Le taux actuel de pénétration du transport aérien en France (25%) possède encore des marges de croissance si on le compare à celui des États-Unis (39%).

Des emplois qualifiés et productifs. Le secteur aéronautique emploie directement près de 130 000 personnes, dont près de 74 000 au sein des compagnies aériennes, plus de 13 000 au sein des gestionnaires, plus de 9 000 dans les entreprises d'assistance en escale et plus de 12 000 à la DGCA (y compris les services de navigation aérienne).

Les emplois des compagnies aériennes sont :

- plus qualifiés que dans les autres modes de transports ; l'emploi est constitué d'une plus large part de cadres (plus de 20% des effectifs salariés contre 9% pour l'ensemble du secteur des transports) et d'une plus faible proportion d'ouvriers (15% contre plus de 50% pour l'ensemble du secteur des transports) ;
- plus productifs que les emplois nationaux : dans le transport aérien chaque emploi induit une valeur ajoutée de 80 000 euros par an, contre 50 000 euros pour un emploi moyen français.

Un secteur qui finance son développement

Les principaux aéroports régionaux financent leurs infrastructures à hauteur de 44% par emprunt, 12,5% par des subventions, et le solde par autofinancement et fonds de roulement. Par ailleurs, Aéroports de Paris finance, sans subventions, des investissements qui s'élèvent à 578,9 millions d'€ en 2005.

En outre, les compagnies aériennes ne reçoivent aucune subvention d'exploitation, sauf lorsqu'elles assurent des liaisons reconnues d'utilité collective pour l'aménagement du territoire.

États-Unis (+7,2%), la Chine (+12,0%), et le Royaume-Uni (+7,9%).

Au demeurant, la France, malgré sa faible progression, occupe toujours la première place avec 76 millions de touristes, suivie de l'Espagne (55,6 millions).

II.5.2 Tourisme et transport

Avec 808 millions de touristes internationaux en 2005 et une croissance de 5,5 %, le tourisme mondial atteint des niveaux records. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, les touristes internationaux dans le monde ont dépensé 682 milliards de dollars, +3,4% par rapport à 2004. En ajoutant les dépenses de transport aérien de ces touristes (130 milliards \$), on obtient une dépense totale proche de 800 milliards \$.

Les régions Asie- Pacifique (+7,8% pour les arrivées) et Moyen-Orient (+9%) sont en forte progression. La France reste le pays le plus visité avec 76 millions d'arrivées.

Après le rebond connu en 2004, le tourisme international mondial, soutenu par une conjoncture économique en amélioration, a enregistré en 2005 une croissance de 5,5 avec 808 millions d'arrivées de touristes internationaux.

	Arrivées touristes internat. 2005 (millions)	Variation 2005-2004
Europe	442	+4%
Asie et Pacifique	157	+7,8%
Amériques	134	+6,1%
Afrique	37	+10%
Moyen-Orient	40	+9,5%
Monde	808	+5,6%

Source : Organisation Mondiale du Tourisme.

La région de l'Asie et du Pacifique (157 millions de touristes) a connu un tassement de sa progression : elle a été frappée en 2005 par le tsunami et la grippe aviaire.

En Amérique du Nord, le nombre de touristes (90 millions), qui ne cessait de baisser entre 2001 et 2003, a poursuivi sa reprise, mais n'a pas encore atteint le niveau de 2000 (91 millions).

En Amérique centrale et en Amérique du Sud, toutes les grandes destinations continuent d'annoncer de fortes progressions de 17,2%.

Aux Caraïbes (+4,3%), la croissance a continué de se ralentir. Cette zone, qui semble avoir atteint une certaine maturité, a par ailleurs été victime de cyclones.

L'Europe est la région qui connaît le plus faible taux de progression en 2005, mais contrairement aux Amériques et à la région Asie Pacifique, elle avait enregistré des résultats positifs en 2002 et 2003. Elle demeure de loin le principal pôle touristique du monde avec 55% de part de marché.

Parmi les grands pays récepteurs où la progression a été la plus significative, on note l'Espagne (+6,1%, les

Classement des pays visités selon le nombre de visiteurs étrangers

Rang 1995	Rang 2005	Pays visité	Arrivées 2005 (en millions)
1	1	France	76
3	2	Espagne	55,6
2	3	États-Unis	49,4
7	4	Chine	46,8
4	5	Italie	36,5
5	6	Royaume-Uni	30
6	7	Mexique	21,9
12	8	Allemagne	21,5
nd	9	Turquie	20,3
9	10	Autriche	20

En termes de recettes, les États-Unis conservent la première place mondiale (81,7 Mrds de \$), loin devant l'Espagne (47,2) et la France (42,3), l'Italie arrivant en quatrième position (35,4), le Royaume Uni en cinquième (30,4) et la Chine en sixième (29,3).

● **Le tourisme des étrangers en France²²**

Avec 76 millions d'arrivées et 34 milliards d'euros de recettes, la fréquentation des touristes étrangers en France en 2005 est en légère hausse par rapport à l'année précédente (+1,2%), tandis que le nombre de nuitées diminue très légèrement (-1%), et que les recettes augmentent de 3,5%.

On observe un tassement de la clientèle européenne (-0,4%) qui représente 88,8% du nombre de touristes étrangers. Cela s'explique par un recul du nombre d'Allemands (-3,8%), de Néerlandais (-6%) et d'Italiens (-2,7%), alors que les Espagnols (+5,4%) et les Scandinaves (+5%) sont en progression. Pour

²² 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 dans une année.

autant, malgré le maintien de l'euro à un niveau élevé en 2005, la fréquentation des clientèles lointaines a progressé par rapport à l'année 2004 (États-Unis :+5,6%, Canada :+11,5%, Asie hors Japon : +37%, Moyen Orient :+22%)

Toutefois, le niveau de fréquentation des clientèles lointaines en 2005 reste encore inférieur de 10% à celui de l'année 2000, mais a légèrement dépassé le niveau de 2002.

La répartition des touristes étrangers en France par nationalité est la suivante en 2005 :

Pays d'origine	% arrivées	% recettes
Royaume-Uni et Irlande	19,7%	15,5%
Allemagne	17,4%	11,2%
Pays Bas	15,3%	5,4%
Belgique et Luxembourg	11,8%	9,9%
Italie	9,5%	7,4%
Espagne	4,2%	4,8%
Suisse	4%	9%
États-Unis	3,6%	13,4%
Japon	0,9%	2,5%

Si les Américains ne représentent que 3,6% des arrivées, ils assurent 13,4% des recettes, tandis que les Néerlandais (15,4% des arrivées) ne représentent que 5,4% des recettes.

• **Le tourisme des Français**

Les Français de plus de 15 ans ont effectué 185 millions de séjours pour motif personnel en 2005.

Les voyages des Français à l'étranger représentent 10,8% des séjours personnels des individus de 15 ans et plus, ratio stable par rapport à 2004. Les principales destinations des touristes français sont l'Espagne (4,8%), l'Italie (9,7%), le Royaume-Uni (4,4%), l'Allemagne (5,7%), la Belgique (5,7%), le Maroc et la Tunisie (4% chacun), l'Égypte (2,8%), les États-Unis (2,4%). Les DOM-TOM représentent 4,4% des séjours touristiques.

Le tourisme et le transport aérien

Actuellement, 7% des déplacements touristiques des Français se font par avion contre 75,5% en voiture particulière et 12,4% en train. Le solde est constitué par les déplacements en autocars et en bateaux.

Plus la destination est éloignée, plus grande est l'importance du transport aérien comme mode de transport (1,4% pour les déplacements intérieurs, 35% pour les déplacements vers l'Europe et 90% pour les autres destinations).

III. Sécurité, contrôle

Remarques préliminaires

La réduction du nombre d'accidents ou de quasi-accidents est la mesure ultime de la performance en matière de sécurité aérienne. Or, les accidents ou quasi-accidents graves sont des événements relativement rares qui peuvent avoir un large éventail d'impacts et résulter d'une combinaison complexe de défaillances techniques et organisationnelles et d'erreurs humaines. Par conséquent, le simple dénombrement des accidents/quasi-accidents ne fournit pas suffisamment d'informations concernant les mesures qui contribuent efficacement à rehausser le niveau de sécurité aérienne. En outre, il n'y a aucun moyen de dénombrer les accidents qui ne sont pas survenus parce que des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité. C'est pourquoi les indicateurs basés sur les nombres d'accidents et de décès annuels ont été conçus afin de mesurer la performance sécuritaire sur des périodes longues, une simple comparaison d'année en année ne peut être significative.

III.1.1 Mise en place de systèmes de management de la sécurité

Le système de management de la sécurité (SMS) représente une avancée récente pour l'aviation civile dans la mise en oeuvre de la sécurité dans les domaines ultra sécuritaires. Il vise à placer la sécurité au centre des préoccupations de l'entreprise. Il conduit à définir des structures, des méthodes de travail orientées "assurance sécurité", intégrées dans tous les rouages des organismes qui le met en oeuvre. Un SMS demande une déclaration de politique générale des dirigeants mettant la sécurité au centre de leur préoccupation, la création de comités sécurité pilotés au plus haut niveau, des audits et contrôles internes indépendants des entités auditées, la formalisation des études de sécurité pour tout changement pouvant affecter la sécurité, la mise en place d'un retour d'expérience, l'analyse des incidents et le suivi au bon niveau des suites données.

Les responsabilités de chacun en matière de sécurité doivent être clairement établies, et la formation des personnels objet d'un soin attentif.

Un SMS vise à mettre la sécurité au coeur des préoccupations de chacun, dans son travail quotidien. Cela implique parfois des changements culturels importants qui peuvent demander du temps, et les cellules de gestion de la sécurité, chargées de piloter les SMS, peuvent parfois rencontrer des débuts difficiles. En effet, comme tout système qualité, il faut expliciter des actions souvent faites auparavant implicitement, afin de s'assurer de leur bonne réalisation et comme élément de preuve, tâches souvent considérées comme

"administratives" et inutiles, par des acteurs pour qui la sécurité est déjà une préoccupation essentielle.

La DCS favorise la mise en place du SMS, qui vise à améliorer la sécurité "de l'intérieur". Dans le domaine de la navigation aérienne, le SMS défini par l'ESARR 3 d'Eurocontrol a été repris par le règlement de la commission et il est au centre du dispositif de certification des prestataires de service navigation aérienne. Dans celui des aéroports sa mise en oeuvre sera demandée, comme le texte OACI le stipule.

La DCS conduira des audits "SMS" visant à s'assurer que ces systèmes sont effectivement mis en oeuvre sur le terrain, et pourra être amenée à moduler sa surveillance en fonction de la qualité du SMS mis en place.

III.1.2 Sécurité des aéronefs des pays tiers

La sécurité du transport aérien international repose sur le principe de responsabilité propre de chaque Etat. Ce système dans lequel chaque Etat vérifie la conformité de « ses » compagnies à des normes mondiales communes, est sans aucun doute le meilleur qui soit possible : la surveillance d'une compagnie aérienne demande un suivi permanent (approbation de l'ensemble des procédures à travers le manuel d'exploitation, suivi de la politique de maintenance et de sa mise en oeuvre, suivi de la formation continue des personnels - notamment les personnels navigants, vérification de l'efficacité des systèmes de contrôles internes à la compagnie, vérification de l'efficacité du système de retour d'expérience : détection et compte rendu d'incidents en exploitation, détermination et application de mesures correctrices). Ce travail continu ne peut être fait que par l'autorité qui assure la tutelle directe de la compagnie.

Néanmoins ce principe de confiance mutuelle entre deux Etats est soutenu par une surveillance internationale permettant d'identifier les Etats qui ne voudraient ou ne pourraient pas mettre effectivement en oeuvre les normes internationales. L'OACI a donc lancé depuis 1997, le programme de supervision des autorités (USOAP). Des équipes d'audits visitent chacune des autorités, identifiant les éventuelles non conformités, et demandent la mise en place de plans d'actions pour corriger les déficiences. Le résultat des audits peut amener à constater qu'un Etat ne remplit pas ses obligations vis-à-vis de l'OACI et à décider que ses transporteurs n'ont plus accès au transport international.

Les progrès en matière de sécurité du transport aérien mondial passent par le renforcement et une amélioration de ce système, qui a fait ses preuves comme en témoignent malgré les accidents récents les très bons résultats globaux de l'aviation civile.

III.1.3 Établissement d'une liste communautaire de compagnies interdites

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 de sécurité et qui, de ce fait, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans toute la communauté. Cette liste se substitue aux listes nationales de compagnies interdites.

Le règlement communautaire 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 États membres pour les compagnies dont la poursuite de l'activité conduirait à des risques graves pour la sécurité. Les États membres assistent la Commission dans l'élaboration et la mise à jour de cette liste à travers un comité d'expert, appelé Air Safety Committee, et sont donc totalement impliqués dans ce processus.

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 a déjà été mise à jour à deux occasions (les 20 juin et 12 octobre 2006). La dernière mise à jour comporte 139 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale

III.1.4 La certification

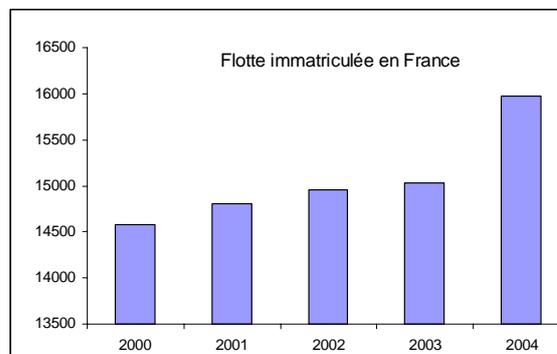
a/ Certification européenne des aéronefs

Depuis le 28 septembre 2003, des changements majeurs sont intervenus dans le paysage européen de la certification et du suivi de navigabilité des aéronefs. L'AESA (agence européenne pour la sécurité aérienne) est désormais chargée d'une mission de réglementation et d'une mission de certification, transférée des états membres de l'UE. Elle est responsable de la certification de type pour tous les aéronefs conçus en Europe ou immatriculés en Europe, à l'exception de quelques cas particuliers comme les ULM, aéronefs de construction amateur, aéronefs historiques, aéronefs de recherche scientifique. Cette responsabilité couvre également les activités associées à la certification de type: approbations de modifications et réparations, analyse des événements en service et définition d'actions correctives. L'agence prépare l'extension de la réglementation européenne dans le domaine des opérations aériennes et des licences.

Au démarrage de l'agence, les autorités nationales européennes effectuaient l'instruction technique des travaux de certification pour le compte de l'agence.

Celle-ci intervient maintenant directement dans ces domaines au fur et à mesure de l'extension de ses moyens humains et financiers. Installée à Cologne en Allemagne, elle devrait compter 200 personnes fin 2005.

La DGAC est un des principaux sous-traitants de l'agence (avec la CAA-UK) pour les travaux de certification, elle a de plus accepté jusqu'à fin 2005 de travailler gratuitement, allégeant d'autant le budget de l'agence.



Néanmoins la DGCA- DCS reste l'autorité nationale pour la délivrance des documents de navigabilité individuels. En conséquence, elle doit superviser des accords internationaux, la maintenance et la navigabilité, ainsi que la qualification des personnels.

b/ Mise en œuvre du processus de certification des exploitants d'aérodromes

Le principe de certification des aérodromes, qui a été introduit par une norme internationale (Annexe XIV de l'OACI), a conduit la DGAC à initier dès 2004 l'établissement d'un cadre réglementaire approprié. Afin d'être prêt le moment venu, la DGAC a démarré en parallèle le processus de certification initiale et la DCS, dans le cadre de la réorganisation, s'est vu confier cette nouvelle tâche.

La procédure de certification est complexe. Elle implique plusieurs intervenants au sein de la DGAC (DAC, DCS, STAC, SSBA) et se déroule en plusieurs phases successives. La demande de certification est faite par l'exploitant d'aérodrome auprès de la DAC concernée en même temps que le dépôt de son manuel d'aérodrome. Ce manuel, essentiel car servant de base à l'audit de certification initiale lui-même, est examiné par la DAC qui doit le déclarer recevable. L'audit est alors organisé par la DCS et réalisé par une équipe nationale de quatre auditeurs. Le rapport d'audit qui liste les non conformités éventuelles constatées est validé ensuite par la DCS. C'est sur cette base que l'exploitant établit, si besoin, un plan d'actions correctives qui, s'il est validé, permettra à la DAC de délivrer le certificat de sécurité aéroportuaire.

En 2005, sur les 11 premières plates-formes en termes de trafic commercial qui doivent être certifiées avant fin 2006, 6 audits ont été réalisés, les autres le seront en 2006. Les phases suivantes de certification se poursuivront dans les années à venir, l'objectif à terme étant de certifier une soixantaine de plateformes.

c/ Certification des prestataires de navigation aérienne

Requise par les règlements de l'UE "Ciel unique", cette certification devra être prononcée un an après la parution du règlement "exigences communes" (avec une possibilité de 6 mois de prolongation si justifié) qui précise les exigences à respecter, fin décembre 2006. Ces exigences reprennent les ESARRs (European Safety Regulatory Requirements) définis par Eurocontrol en matière de systèmes de gestion de la sécurité, identification et atténuation des risques, et la qualification des personnels techniques.

La DSNA, Météo France, environ 75 organismes AFIS, quatre prestataires militaires (Armée de l'Air, ALAT, marine, CEV) doivent être certifiés. La DIRCAM certifiera les prestataires militaires pour le compte de la DCS.

La certification du prestataire de service de navigation aérienne (DSNA) 11 principaux opérateurs sera réalisée en fin 2006. Dans le cadre de cette certification, l'opérateur doit notamment démontrer qu'il a mis en place un SMS (système de management de la sécurité). Le SMS vise à placer la sécurité au centre des préoccupations de l'entreprise. Il conduit à définir des structures, des méthodes de travail orientées « assurance sécurité » dans tous les rouages de l'organisme qui le met en œuvre. Il demande une déclaration de politique générale des dirigeants, mettant la sécurité au centre de leurs préoccupations, la réalisation d'audits internes, la formalisation des études de sécurité, l'analyse des incidents et la mise en place d'un système de retour d'expérience.

Le processus de certification, centralisé, associe les DAC et le STAC. Il consiste en une vérification, à partir de documents fournis par le prestataire, de la satisfaction aux exigences de certification, et en un certain nombre d'audits sur site, une quinzaine pour la DSNA, qui permettent de s'assurer, sur le terrain, de leur respect. Ces derniers sont prioritairement ciblés sur les fonctionnalités du système de management de la sécurité que la DSNA met en place. La délivrance du certificat est conditionnée par l'acceptation de toutes les mesures correctives proposées par le prestataire pour répondre aux non conformités identifiées par l'analyse documentaire ou par les audits. La méthodologie utilisée s'appuie sur des exigences d'Eurocontrol (ESARR 1), et sur les éléments indicatifs publiés par Eurocontrol pour définir le processus de certification et les moyens de conformités acceptables. En juillet 2006 environ 40 personnes étaient affectées à la certification des prestataires de la navigation aérienne.

III.1.5 Accidents d'aéronefs

Au niveau mondial, le transport aérien a connu durant l'été 2005 une série d'accidents ayant fait plus de sept cent victimes. La sécurité aérienne reste pour l'ensemble des acteurs du transport aérien une des priorités essentielles.

En matière de sécurité aérienne, l'évènement redouté est bien entendu l'accident qui n'est socialement pas acceptable

Toutefois le nombre d'accidents mortels de transport aérien en France est suffisamment faible pour qu'un suivi statistique annuel dans ce domaine soit non significatif. Même au plan mondial, ce n'est que sur plusieurs années qu'une tendance peut être décelée, les variations d'une année sur l'autre pouvant être de l'ordre d'un coefficient deux dans un sens ou dans l'autre.

a/ Au niveau mondial

D'après les sources OACI, il est très difficile de dégager une tendance à court terme s'agissant de l'évolution du niveau de sécurité du transport aérien. En effet, le nombre d'accidents ou de victimes d'accidents d'avions de ligne enregistrés tous les ans reste faible et l'évolution de ces paramètres n'a pas de véritable signification statistique. Cela étant, le nombre d'avions ne cesse d'augmenter et le nombre d'accidents par vol ne cesse de décroître, au point de porter aujourd'hui l'avion au rang de moyen de transport le plus sûr.

En ce qui concerne la sécurité des services réguliers en 2005 dans le monde, on compte 18 accidents mortels d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg, et d'une capacité de sept passagers ou plus. Le nombre de victimes a été de 713.

Sur les vols non réguliers des services réguliers en 2005 dans le monde, on compte 18 accidents de masse maximale au décollage supérieure à 2 250kg, accidents qui ont causé la mort de 278 passagers.

Cependant le transport aérien mondial a été marqué entre août et octobre 2005 par plusieurs accidents :

- 2 août 2005 d'un Airbus A340 de la compagnie Air France, parti de Paris, manque son approche sur l'aéroport de Toronto au Canada. Il touche la piste bien trop loin, presque à la moitié de sa longueur et ne parvient pas à freiner. L'appareil, avec à son bord 309 passagers, quitte le tarmac et heurte un obstacle en béton à plus de 140km/h avant de terminer sa course dans un ravin. L'Airbus s'embrase mais on ne recense que 43 blessés légers.
- 6 août 2005, un ATR 72-202 s'abîme en mer sur les 39 passagers qu'il transporte ; 14 d'entre eux perdront la vie.

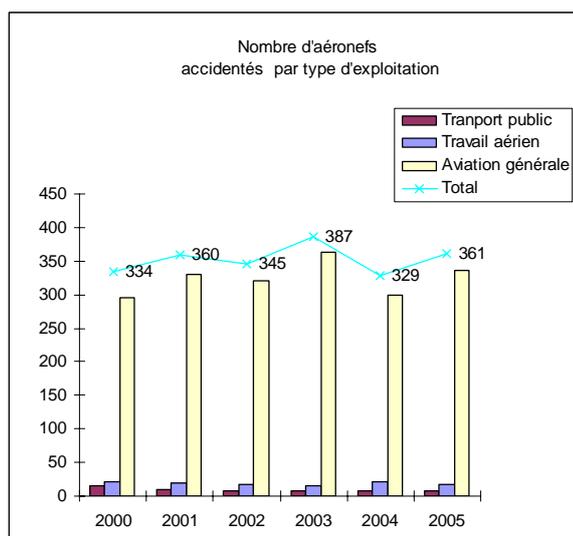
- 14 août 2005, un Boeing 737 de la compagnie Helios Airways qui effectuait la liaison Larnaca - Athènes s'écrase avec, à son bord, 121 passagers tués.
- 16 août 2005, un MD-82 de la Compagnie West Caribbean Airways transportant des touristes martiniquais s'écrase au Venezuela près de la frontière colombienne, causant la mort des 160 passagers.
- 23 août ; un Boeing 737-200 de la compagnie péruvienne TANS s'écrase dans la jungle : 40 morts.
- 5 septembre, Indonésie ; un appareil de la compagnie indonésienne Mandala Airlines s'écrase au décollage, les 117 passagers et membres d'équipage sont tués ainsi que 30 personnes au sol.
- 22 octobre, Nigeria : 117 passagers et membres d'équipage disparaissent. dans le crash d'un Boeing de la compagnie Bellview Airlines

L'augmentation du nombre de victimes a entraîné une augmentation du taux d'accident, mesuré en passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres, d'après les données OACI, ce taux est passé à 0,02, contre 0,01 en 2004.

Cette série d'accidents rappelle que la sécurité aérienne reste pour l'ensemble des acteurs du transport aérien une des priorités essentielles.

b/ En France

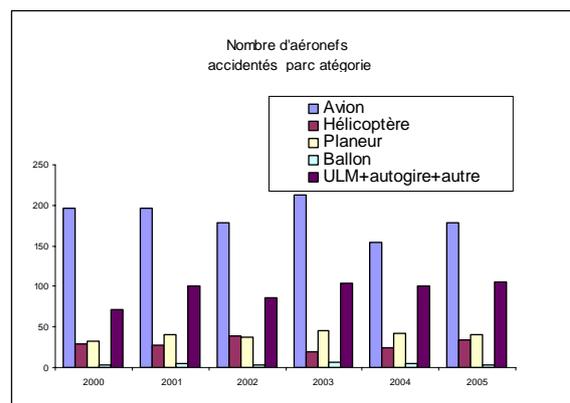
Les statistiques présentées proviennent du bureau enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Elles sont établies en se fondant sur la définition de l'accident donnée par la directive européenne 94/56/CE du 21 novembre 1994. Cette définition reprend à l'identique celle figurant dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago.



Les accidents d'avions survenus en 2005 sur le territoire français, en baisse par rapport l'année précédente, se sont élevés à 355 impliquant 361 aéronefs dont 7 en transport public.

Le nombre total de tués tous types d'exploitation est de 76 et le nombre de blessés graves de 57 contre respectivement 90 et 61 en 2004.

En ce qui concerne les accidents corporels en transport public on dénombre 5 blessés graves et 1 mort.



Le gouvernement français a publié à la fin du mois d'août une liste noire des transporteurs aériens.

III.1.6 Sécurité de la navigation aérienne

La sécurité est la priorité première de la DSNA et fait l'objet de mesures continues d'amélioration.

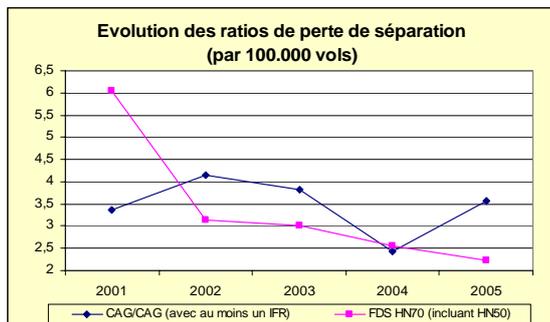
Tous les événements, opérationnels ou techniques, ayant un impact sur la sécurité de la gestion du trafic aérien, sont enregistrés dans la base de données INCA. Une amélioration de la notification des événements a été constatée en 2005 avec 24 904 événements notifiés contre 21269 en 2004. L'analyse des événements permet d'améliorer la sécurité en déterminant les mesures correctives adaptées, mais aussi en identifiant les évolutions du système ATM.

Parmi ces événements, les airprox sont déposés par les pilotes suite à un incident de trafic. Le nombre d'airprox déposés en 2005, concernant deux vols en circulation aérienne générale, dont au moins un vol IFR, est en augmentation par rapport 2004 (95 contre 74). Le nombre d'airprox mixtes, impliquant un vol sous contrôle civil et un vol sous contrôle militaire, est aussi en augmentation : 41 contre 37 en 2004. Il est à noter que les airprox ne sont pas tous imputables à un dysfonctionnement de la navigation aérienne ; chaque airprox fait l'objet d'une analyse et d'une classification qui déterminent la gravité et les responsabilités dans l'incident.

D'autres indicateurs de perte de séparation sont par contre en amélioration. Le nombre d'alertes TCAS,

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

déclenchées par les systèmes de bord, est en réduction (339 contre 360) ainsi que le nombre d'alertes du filet de sauvegarde en-route, qui détecte automatiquement les rapprochements hors norme : 59 alertes HN70 (rapprochement à moins de 70 % de la distance minimale de séparation réglementaire) contre 66 en 2004.



L'amélioration de la sécurité de la circulation sol fait l'objet d'un plan d'action européen et la DSN prend toutes les mesures complémentaires nécessaires pour appliquer ce plan. 145 événements de sécurité concernant la circulation sol ont été notifiés en 2005, contre 120 en 2004, augmentation consécutive à une plus grande sensibilisation des personnels à ces incidents et à leur report.

III.1.7 Sécurité et retour d'expérience de l'autorité de contrôle et de surveillance

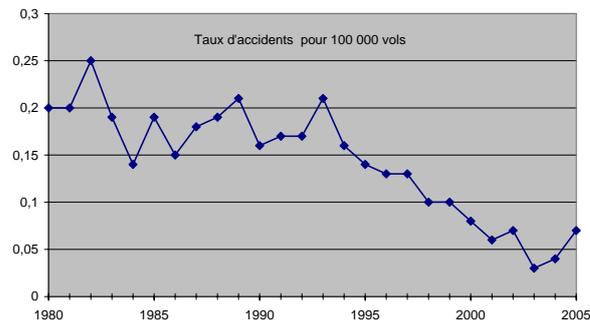
a/ Données sur les accidents de transport aérien

Au plan mondial, les nombres de victimes en 2003 et 2004 ont été historiquement les plus faibles (696 et 457 respectivement), alors qu'une série d'accidents a marqué l'été 2005 (983 victimes en 2005), faisant plus spécifiquement des victimes françaises. Durant les trois premiers trimestres de 2006, le nombre de victimes est comparable à la période équivalente en 2005, tout en concernant moins de passagers français.

En revanche, les statistiques mondiales à long terme montrent clairement une évolution très favorable, comme le démontre par exemple le graphique ci-dessous qui représente l'évolution du nombre d'accidents avec des victimes pour 100 000 vols commerciaux programmés. Ainsi en 25 ans, ce chiffre a été divisé par 3 environ.

Pour les compagnies européennes, l'évolution est comparable, avec un taux meilleur que la moyenne mondiale. Durant les dix dernières années, il y a eu dans le monde une moyenne annuelle de 65 accidents en vol de transport public de passagers par an, alors que la moyenne pour les avions immatriculés en

Europe est inférieure à 6 accidents par an (le trafic en Europe représente environ 30% du trafic mondial).



b/ Montée en puissance du système de gestion des incidents de transport aérien

S'il est difficile de dégager une tendance sur le niveau de sécurité sur la base des accidents, les incidents devraient pouvoir constituer un socle statistiquement plus solide, puisque les accidents résultent généralement d'une combinaison de défaillances corrélées ou non, d'ordre technique, organisationnelle et humaine. Ces défaillances si elles sont recueillies et analysées lorsqu'elles apparaissent isolément sont suffisamment nombreuses pour permettre de dégager des tendances sur le niveau de sécurité et surtout pour prendre des mesures correctives en amont des accidents.

Les opérateurs du transport aérien, qu'il s'agisse des constructeurs, des ateliers d'entretien, des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroports ou des services de la navigation aérienne, doivent disposer d'un système de gestion des incidents relatif à leurs activités respectives. Les services de la DGAC s'assurent de la conformité de ces systèmes aux textes réglementaires dans le cadre des audits qu'ils réalisent, et ont connaissance des incidents. Toutefois à ce jour, ces données sont utilisées par les autorités non pas pour déterminer une évolution statistique du niveau de sécurité, mais pour orienter les actions d'amélioration de la sécurité.

L'article 7 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports, stipule que la DGAC doit mettre en œuvre une base de données comprenant les incidents recueillis parmi l'ensemble des opérateurs mentionnés dans le paragraphe précédent. Cette loi transcrit la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003.

Depuis 2002, la base de données ECCAIRS a été progressivement déployée pour les incidents en provenance des compagnies aériennes française ; son extension aux incidents en provenance des autres types d'opérateur (navigation aérienne, aéroports, assistants en escale, ateliers d'entretien a été lancée en 2006. Lorsque ce processus aura atteint sa pleine maturité en France, et dans l'ensemble des pays européens (après une période d'au moins cinq ans), il devrait être possible d'établir des données objectives à partir des incidents. Aujourd'hui, les statistiques des événements dans cette base de données indiquent avant tout l'amélioration de son processus de gestion.

La DGAC dispose en revanche d'indicateurs pour la sécurité du contrôle de la circulation aérienne, service qu'elle assure directement (voir paragraphe ci-dessous). L'expérience acquise de longue date montre que l'interprétation de ces indicateurs est très délicate, ce qui sera vrai également pour l'interprétation des données dans la base de données bien plus large évoquée ci-dessus.

c/ Sécurité des aéronefs des pays tiers

Depuis 1996, les directeurs des 42 pays de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ont adopté et mis en œuvre un programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers intitulé « programme SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Ce programme a pour objectif l'amélioration de la sécurité aérienne. Il consiste à prendre comme point de départ des inspections, sur l'aire de trafic, d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC afin, à l'issue de ce processus d'inspection, d'aboutir, si les résultats de ces inspections le justifient :

- soit à des mesures ponctuelles et immédiates concernant l'aéronef inspecté (actions coercitives avant le prochain vol, restrictions sur l'exploitation, immobilisation jusqu'à résolution des problèmes rencontrés) ;
- soit, en cas de manquement grave, à des interdictions d'exploitation dont la levée est alors subordonnée à la présentation explicite d'actions correctives.

Ce programme européen, en cours de reprise par la Commission européenne (prévue début 2007), permet aux Etats participants d'échanger les informations de sécurité qu'ils recueillent par le biais des inspections qu'ils mènent. Il faut rappeler qu'avec 1600 inspections par an, la France était largement en tête de ses partenaires européens (1/3 des contrôles).

A la suite de l'accident de la compagnie vénézuélienne West Carribean Airlines en août 2005, le ministre a décidé, à la fin de l'été 2005, dans le cadre d'un « plan de sécurité aérienne », d'atteindre progressivement d'ici l'année 2007 un total de 2000 contrôles annuels sur les compagnies étrangères (soit une augmentation de l'ordre de 20%) en mettant l'accent sur des contrôles ciblés sur les compagnies aériennes présentant des manquements sérieux de sécurité.

Il est à noter que les objectifs fixés par le ministre ont été inscrits comme un des objectifs du programme « surveillance et certification » de la LOLF.

Dans ce cadre, il a été décidé d'augmenter le nombre de contrôleurs techniques d'exploitation (CTE) affectés à cette mission d'environ 30%. Depuis cette date, les effectifs sont passés de 28 à l'automne 2005 (dont 4 non qualifiés) à 37 à l'automne 2006. Toutefois, parmi ces 37 CTE, seuls 29 sont aujourd'hui opérationnels, ce qui représente déjà 5 personnes supplémentaires déjà qualifiées. En effet, la qualification de CTE nécessite 5 semaines de formation théorique à l'ENAC et environ 6 mois de formation pratique sur le terrain. La qualification de tous les nouveaux agents devrait être effective en avril 2007.

d/ Sécurité de la navigation aérienne

Une manière traditionnelle d'appréhender l'évolution du niveau de sécurité des services de la circulation aérienne est de se référer au nombre d'« airprox » enregistrés. Une procédure « airprox » est déclenchée par un commandant de bord lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été, ou aurait pu être, compromise par un risque d'abordage entre aéronefs.

L'évolution sur les 12 dernières années du nombre d'« airprox » déposés est traduite dans le tableau et le graphique ci-après :

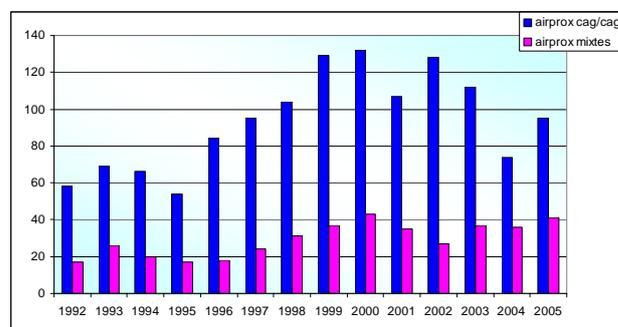
	CAG/CAG (CRNA)	CAG /CAG (Hors CRNA)	Total CAG/CAG	Total CAG/CAM	Total Airprox	Total par million de vols IFR
2000	31	101	132	44	176	70
2001	15	91	106	35	141	57
2002	30	98	128	27	155	63
2003	18	94	112	37	149	59
2004	13	62	75	36	111	43
2005	13	82	95	41	137	51

CAG : Circulation Aérienne Générale

CAM : Circulation Aérienne Militaire

CRNA : Centre en Route de la Navigation Aérienne

IFR : Régime de Vol aux Instruments



Après la progression constante des airprox déposés jusqu'en 2000, une tendance à l'amélioration peut être constatée depuis, et cela malgré l'augmentation du trafic aérien.

L'équipement progressif des flottes entre 1996 et 1999 par le système anti-collision embarqué (TCAS), a sans doute conduit les pilotes à déposer un nombre plus important d'airprox, ce qui permet d'expliquer l'augmentation du nombre d'airprox dans cette période (en effet, le TCAS alerte en temps réel l'équipage, de façon précise sur la proximité d'un autre aéronef alors qu'avant l'arrivée de ce système, seule l'appréciation visuelle était possible pour le pilote). Le biais lié à cet effet s'est réduit depuis 2000 du fait de l'équipement de la quasi-totalité des avions, de l'amélioration du logiciel du TCAS et de la pleine formation des équipages à ce système.

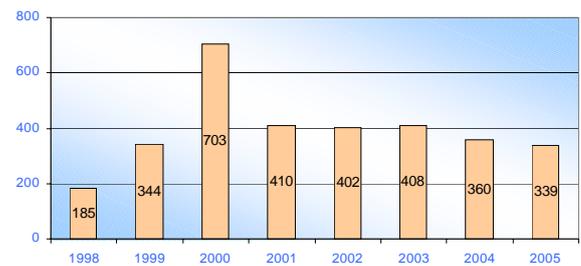
Le tableau ci-après donne l'évolution annuelle du dépôt total des Airprox (CAG/CAG + CAG/CAM) dans les cinq centres régionaux de contrôle de la navigation aérienne en-route (CRNA) et autour des dix principaux aéroports. Cette répartition des Airprox est représentative de la densité et de la complexité du trafic dans les organismes correspondants.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CRNA/E	13	6	6	4	5	0
CRNA/N	21	6	12	6	11	1
CRNA/O	2	7	5	4	3	3
CRNA/SE	12	5	10	10	4	7
CRNA/SO	13	11	8	9	5	2
Bâle-Mulhouse	6	5	4	3	1	2
Bordeaux	2	0	0	2	1	2
Lyon-St Exupéry	11	4	4	1	3	9
Marseille	7	3	2	4	5	4
Nantes	0	2	2	0	1	0
Nice	5	10	4	1	2	2
Paris CDG	22	13	18	23	19	19
Paris Orly	13	8	15	12	4	6
Strasbourg	0	3	3	4	4	3
Toulouse	7	3	6	2	1	4

L'emport du TCAS est obligatoire depuis le 1er janvier 2000 sur la grande majorité des avions commerciaux. Le TCAS permet d'alerter le commandant de bord sur l'imminence d'un conflit, résolu le cas échéant par un ordre d'évitement dans le plan vertical. Les pilotes doivent rapporter les événements au cours desquels le TCAS a donné une consigne de manœuvre d'évitement.

Le graphique ci-après représente l'évolution du nombre annuel d'événements de ce type rapportés par les pilotes.

Nombre d'événements TCAS



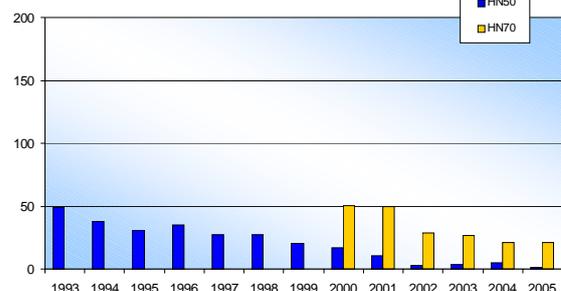
Après une forte hausse jusqu'en 2000, liée à la généralisation de l'emport du TCAS, la baisse du nombre d'événements notifiés depuis 2001 a été confirmée les années suivantes et correspond à la mise en place d'une version stabilisée du logiciel TCAS, réduisant le nombre d'alertes.

Le TCAS est en fait une nouvelle source de données en provenance des compagnies aériennes, source indépendante des données obtenues en interne par le système équivalent dont dispose le contrôleur : le filet de sauvegarde.

Le filet de sauvegarde est une aide automatisée dans les CRNA, destinée à avertir le contrôleur lorsqu'un croisement risque de s'effectuer en dessous des normes. Il attire l'attention du contrôleur sur les aéronefs impliqués. Ces alertes sont enregistrées automatiquement puis analysées. Elles constituent un échantillon statistique plus représentatif et plus systématique que les airprox, car les incertitudes liées à la décision du commandant de bord de déposer un airprox ou un compte rendu d'alerte TCAS disparaissent.

Le graphique ci-après représente le nombre d'alertes par million de vols en régime IFR enregistrés dans les CRNA ; sont représentées les alertes ayant conduit à des espacements entre avions inférieurs à 50% de la norme, et depuis l'année 2000, en plus des précédentes, les alertes ayant conduit à des espacements entre avions inférieurs à 70% des normes.

Par million de vols



On peut noter une baisse significative du nombre d'alertes, ce qui semblerait traduire une amélioration du niveau de sécurité dans les CRNA. Pour autant, tous les acteurs de la navigation aérienne maintiennent leur motivation et leurs efforts permanents pour renforcer le niveau d'une sécurité qui n'est jamais acquis.

Licences délivrées depuis 1998 (test ou équivalence)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (31/08)
Pilote de Ligne Avion	467	464	283	526	611	432	211
Pilote Professionnel d'Avion	464	443	482	545	514	460	252
Pilote Privé Avion	2486	2455	2258	2334	2063	1976	1072
Ingénieur / Mécanicien Navigant	12	3	7	4	0	3	2
Personnel Navigant Commercial	2291	1924	1513	1207	1337	1385	1234
Pilote de Ligne Hélicoptère	14	4	6	8	6	5	6
Pilote d'Hélicoptère prof.	138	178	182	212	155	141	62
Pilote d'Hélicoptère Privé	260	262	258	220	213	177	103
Photographe Navigant	0	0	0	0	0	0	0
Parachutiste Professionnel	9	9	9	5	11	18	9
Brevet de Base	2231	1995	1790	1731	1606	1419	824
Pilote d'ULM	2547	1325	1563	1891	1750	2063	1240
Vol à Voile	554	583	579	586	533	518	235
Pilote Ballon Libre	62	64	48	56	45	57	39

III.1.8 Licences des navigants

Le tableau ci-après donne le nombre annuel de licences nouvelles délivrées depuis 2000 ; il appelle les commentaires suivants :

- Le FCL/1 (avion) a été mis en application en France à partir du 1/07/1999 ; pendant une période transitoire initialement prévue à 3 ans, puis prolongée d'une année, les nouvelles licences délivrées ont pu être soit des licences FCL, soit des licences « ancienne réglementation » (arrêté de 81), selon la formation suivie.

Depuis le 1/07/2003, ne sont plus délivrées pour les pilotes avions que des licences FCL, à l'exception de quelques licences issues d'une équivalence avec des titres militaires.

Parallèlement, depuis la fin de l'année 1999, on procède à la conversion des anciennes licences en licences FCL (les conditions de cette conversion sont définies par le FCL/1) ; au 31/08/2006, ce sont 10 000 licences (professionnelles ou privées) qui ont été converties ; le rythme annuel de conversion est de 1500 par an, et au total, 55 % des licences professionnelles avion en état de validité sont FCL, et pour les licences privées ce pourcentage s'élève à 38% (l'intérêt de la conversion est plus limité pour les licences privées).

- Le FCL/4 (mécaniciens navigants) est en vigueur en France depuis mars 2003 ; la période de transition est finie depuis avril 2006, et aucune licence FCL n'a été délivrée ; la population est en diminution : il ne reste au 31/08/2006 plus que 144 licences en état de validité (dont 56 FCL obtenues par conversion).

- Le FCL/3 (médical) est en vigueur depuis début 2005, pour les pilotes professionnels seulement.

- Le FCL/2 (hélicoptères) est mis en application depuis le 01/01/2006, avec une période de transition de 3 ans.

La baisse du nombre de licences délivrées se confirme depuis 5 ans : elle s'explique principalement par la baisse régulière du nombre de licences privées, tous types confondus, (PPL, brevet de base, pilote ULM, Vol à voile), notamment auprès des jeunes de moins de 25 ans.

IV. Sûreté

IV.1 La mise en oeuvre des mesures de sûreté

Le code de l'aviation (article L213.3) confie la mise en oeuvre des mesures de sûreté, chacun pour leur partie aux exploitants d'aérodrome, aux compagnies aériennes et aux occupants de la zone réservée. Les services de l'Etat (Aviation civile, Gendarmerie, Police et Douane) contrôlent cette mise en oeuvre et effectuent les inspections et audits.

IV.1.1 Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine

Tous les aérodromes ouverts à l'aviation commerciale sont équipés d'appareils de contrôle conformes aux dispositions réglementaires en vigueur.

Les mesures suivantes sont notamment en vigueur :

- la palpation de sécurité par deux agents de sexe différent,
- l'ouverture de 50% des bagages de cabine en moyenne,
- la vérification pour chaque passager au moment de l'enregistrement d'abord, puis de l'embarquement ensuite, de la concordance entre son document d'identité et le nom porté sur le billet d'avion,
- la stricte séparation des flux de passagers à l'arrivée et de ceux au départ.

Certaines mesures, telles les palpations de sécurité ou l'ouverture des bagages de cabine, sont réalisées avec des taux différents selon l'évaluation de la menace et fonction du niveau du plan VIGIPIRATE.

IV.1.2 Contrôle des bagages de soute

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des dispositions pour accélérer le déploiement des appareils de détection des explosifs sur les aéroports de plus de 70 000 passagers. Tous les appareils nécessaires au contrôle systématique de bagages de soute ont été mis en service dans le courant du 2^{ème} semestre de 2002. Leur installation en configuration définitive, c'est-à-dire intégrée aux chaînes automatiques de traitement des bagages, est largement engagée. Pour les aéroports de province, c'est de l'ordre de 110 équipements de détection automatique qui sont déployés. En ce qui concerne les aéroports parisiens, le nombre d'appareils s'élève à près de 180 si on y inclut les équipements radioscopiques pour le contrôle des bagages hors format. De surcroît, la société Aéroports de Paris a

déployé des équipes cynotechniques spécialisées dans la détection des explosifs dans les bagages. Grâce à ce déploiement de moyens, l'objectif à 100% d'inspection-filtrage des bagages de soute est atteint.

Par ailleurs, certaines procédures ont été renforcées. Il s'agit notamment de :

- la vérification par les services de l'Etat que les compagnies aériennes appliquent avec rigueur la procédure fondamentale de « rapprochement » des bagages embarqués dans les soutes et des passagers effectivement montés à bord,
- la surveillance renforcée des bagages de soute jusqu'à l'embarquement.

Depuis l'achèvement du programme national d'inspection filtrage des bagages de soute en 2003 et conformément aux arrêtés interministériels et ministériels les exploitants d'aérodrome sont tenus de procéder à la mise en place des équipements de détection d'explosifs et d'en assurer l'exploitation.

IV.1.3 Contrôle d'accès aux zones réservées

Pour contrôler et limiter les flux de personnes dans les zones sensibles des aéroports, la DGAC a lancé un plan d'équipement des principaux aéroports de province et d'Outre-mer en systèmes automatiques de contrôle des accès. Aujourd'hui, ils en sont tous équipés.

Ce contrôle automatique des accès repose sur un système de badges développé en partenariat avec les autres administrations présentes sur les aéroports (police, gendarmerie et douanes). Les badges sont délivrés après une enquête d'antécédents réalisée par la police nationale ou la gendarmerie et sont gérés par une base de données centrale et des serveurs locaux permettant des contrôles en temps réel.

Consécutivement aux attentats du 11 septembre 2001, le contrôle de l'accès aux zones réservées a été sensiblement renforcé par :

- la fermeture des accès les plus sensibles,
- la mise en place d'une inspection filtrage des personnels, en complément des dispositifs automatiques de contrôle d'accès,
- le rappel des consignes de vigilance aux personnels aéroportuaires,
- la revalidation, après une nouvelle enquête de police, des autorisations d'accès délivrées pour les aéroports franciliens.

Des mesures additionnelles telles que la vérification de l'identité des porteurs de badges à l'aide de techniques 'biométriques' comme la reconnaissance des empreintes digitales ou de l'iris, sont expérimentées. Certaines sont d'ores et déjà déployées sur les deux principaux aéroports parisiens, basées sur la reconnaissance des empreintes digitales.

Conformément au règlement de la communauté européenne) n° 1138/2004 du 21 juin 2004, les mesures de contrôle d'accès et d'inspection filtrage seront encore renforcées avec la mise en place sur les aéroports principaux de « parties critiques » des zones de sûreté à accès réglementé où 100% des personnels et des objets qu'ils transportent doivent être inspectés filtrés avant d'être autorisés à y pénétrer.

charge de l'aviation civile, prises en application, notamment, des nouveaux arrêtés ministériels et interministériels de fin 2003 et des dispositions communautaires en la matière.

Un arrêté de juillet 2005 est venu préciser les mesures de sécurisation applicables au fret postal.

IV.1.4 Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes

Les compagnies mettent en œuvre les mesures, qui les concernent y compris des mesures spécifiques pour certaines destinations. Il peut s'agir par exemple:

- de questionner les passagers et de procéder à une inspection et un filtrage renforcés de certains passagers et de leurs bagages en fonction du résultat du questionnement réalisé,
- d'envoyer une liste aux autorités des pays concernés les noms, prénoms, dates de naissance, sexes, nationalités et numéros de passeport ainsi que les éléments d'itinéraire contenus dans le dossier de réservation des passagers de ces vols.

IV.1.5 Sécurisation du fret

Conformément à ce que prévoit la réglementation en cas d'aggravation de la menace terroriste potentielle pesant sur l'activité du transport aérien, le gouvernement a ordonné, après le 11 septembre 2001, la généralisation du contrôle physique pour les marchandises et les colis postaux embarqués sur des avions transportant des passagers.

Le fret destiné à être embarqué à bord des aéronefs est sécurisé par les compagnies aériennes et les agents de fret dans le cadre des dispositions du code de l'aviation civile. Ces dispositions ont été renforcées par la loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme.

Les obligations que doivent respecter les différents acteurs de la sûreté du fret aérien sont désormais plus clairement définies par le nouveau corpus juridique. Les mesures de sûreté que doivent notamment mettre en œuvre les « agents habilités », les « chargeurs connus » et les « établissements connus » ont été précisées, en mars 2004, par décisions du ministre en

IV.2 Audits et dépenses **de sûreté**

IV.2.1 Audits de sûreté

Depuis l'année 2000, l'Etat déploie un programme d'audits de sûreté sur les aérodromes français selon une méthodologie normalisée. Ce programme, coordonné par la DGAC, fait appel à des experts des administrations concernées et à divers organismes compétents dans le domaine de la sûreté. Les équipes d'audit qui sont constituées de 2 à 4 experts, de 2 à 4 auditeurs chacune, interviennent annuellement sur une trentaine d'aéroports.

L'accroissement substantiel de la réglementation relative à la sûreté, suite à l'entrée en vigueur du règlement européen n°2320/2002, de ses règlements de mise en œuvre, ainsi que de nouveaux arrêtés et des décisions françaises, a conduit la DGAC à réviser le référentiel utilisé pour ces audits généraux. Ce travail a été finalisé en 2005 et des audits pilotes ont été menés afin de tester un référentiel constitué d'un sous-ensemble de la réglementation applicable.

En complément, l'entrée en vigueur de la nouvelle organisation de la DGAC en 2005 conduira la Direction du contrôle et de la sécurité, à surveiller directement les exploitants d'aérodrome et les compagnies aériennes à partir de 2006, dans le cadre de l'approbation de leurs programmes de sûreté. Les méthodologies normalisées de délivrance de ces approbations et d'audits de surveillance continue ont été développées avec les Directions de l'aviation civile. Une dizaine d'inspections ont été menées en 2005 pour préparer cette surveillance.

IV.2.2 Dépenses de sûreté dans les aéronefs et les aéroports

Pour les compagnies aériennes, le régime temporaire visant à compenser financièrement le coût des mesures de sûreté exceptionnelles qui leur ont été imposées après les événements du 11 septembre 2001 n'a pas été reconduit.

Les dépenses de la DGAC en termes de sûreté restent relativement stables depuis plusieurs années.

Les dépenses de fonctionnement représentent environ 8 M€ principalement au profit de la gendarmerie du transport aérien (GTA).

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE SURETE En M€	2004	2005
<i>Pour les administrations (gendarmerie, police, douanes)</i>	6,65	6,3
<i>Actions de formation</i>	0,5	0,5
<i>Dépenses diverses : audits de sûreté, expertises techniques ...</i>	1,5	1,5
TOTAL	8,65	8,3

En matière d'investissement, les autorisations de programme engagées par la DGAC pour la sûreté sont passées de 25 M€ en 2001 à 5,5 M€ en 2004. En 2005, elles ont été de 5,5 M€ et tiennent compte à la fois du redéploiement de la GTA sur les plates-formes parisiennes et de la création de nouvelles unités en province.

INVESTISSEMENTS DE SURETE	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Matériels pour l'inspection filtrage</i>	2,5	2	0	0	0
<i>Matériels et adaptation des installations aéroportuaires pour le contrôle des bagages de soute</i>	19,5	22,5	2,7	0	0
<i>Matériels et informatique de gestion pour le contrôle des accès à la zone réservée</i>	1	1,3	1,6	2	0,3
<i>Dépenses diverses (études, R et D, équipes cynotechniques, GTA....)</i>	2	0,2	1,7	3	5,2
TOTAL	25	26	6	5	5,5

Les dépenses de sûreté et de sécurité des exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport et des subventions issues du budget général de l'Etat.

La taxe est perçue au profit des aérodromes dont le dernier trafic connu excède un seuil minimum.

Elle est due par les transporteurs aériens publics pour chaque passager ou tonne de fret embarqués. Le

Observatoire de l'Aviation civile 2005-2006

produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement des missions de sûreté.

Les tarifs de la taxe d'aéroport, fonction du besoin de financement sur chaque aéroport, sont fixés par arrêté, dans les fourchettes prévues par la loi. A cet égard, les aéroports sont répartis en trois classes selon leur trafic. Pour l'année 2006, les taux appliqués ont été fixés par deux arrêtés conjoints des ministres chargés respectivement de l'aviation civile et du budget du 30 décembre 2005.

Les trois classes, ainsi que les taux plancher et plafond, sont les suivants :

Classe	1	2	3
Nombre d'UDT de l'aérodrome ou du système aéroportuaire	Système aéroportuaire de Paris	de 4 à 10 millions (Nice, Lyon, Marseille et Toulouse)	de 5000 à 4 millions
Tarif par passager	8,50 €	de 7,02€ à 8,00 €	de 2,60€ à 9,50 €
Tarif par tonne de fret ou de courrier	0,30 €	de 0,15€ à 0,60 €	0,60 €

L'ordonnance du 26 avril 2006 portant adaptation en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie de l'article 1609 quaterbis du code général des impôts et l'arrêté du 28 avril 2006 ont étendu, à compter du 1^{er} juin 2006, la taxe d'aéroport sur les aéroports de Nouméa-la-Tontouta et de Tahiti-Faa'a, avec des adaptations pour prendre en compte les spécificités du transport aérien de ces collectivités, notamment en ce qui concerne les transports inter-îles en Polynésie française.

Pour l'aéroport polynésien de Faa'a le tarif par passager est de 10€ pour les destinations autres que la Polynésie, de 0,50€ pour Mooréa et de 1,50€ pour les autres îles du territoire et de 0,60€ par tonne de fret.

Pour l'aéroport de Nouméa la Tontouta, le tarif par passager est de 10€ et de 1,50€ par tonne de fret.

Les subventions de l'État viennent d'une part compléter les recettes de la taxe d'aéroport sur les aéroports de taille moyenne lorsque cette taxe est insuffisante et d'autre part pourvoient aux financements des dépenses de sûreté sur les très petites plates-formes. Elles étaient précédemment versées par le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA). La loi de finances 2005 a supprimé ce compte d'affectation spéciale.

En préfiguration de la LOLF, ces subventions de l'État ont été imputées en 2005 sur des crédits du budget général de l'État

Depuis le 1^{er} janvier 2006, date de mise en place de la LOLF, elles sont financées à partir de crédits ouverts

sur le programme « Transports aériens » de la mission « Transports ».

En 2005, le coût total des missions assurées au titre de cet exercice est estimé à 585,7 M€ pour les exploitants d'aéroport.

Le produit de la taxe d'aéroport a été de 528,9M€.

Les autres entreprises (compagnies aériennes, occupants de la zone réservée, agent de fret) ne bénéficient pas de recettes spécifiques pour leurs dépenses de sûreté.

Taxe d'aéroport reversée aux exploitants d'aéroport en millions d'euros	
1999	34,6
2000	74,1
2001	78,4
2002	136,7
2003	179,6
2004	390,2
2005	528,9

Pour l'année 2006, les coûts de sécurité et de sûreté à la charge des exploitants d'aéroports sont encore en cours d'analyse. Ils devraient s'élever à 660 M€. Le produit de la taxe d'aéroport serait de 584 M€ et les subventions du budget général seront de l'ordre de 40 M€.

Évolution de la réglementation en 2006

La sûreté aéroportuaire s'inscrit dans un cadre législatif et réglementaire et évolue très rapidement. En particulier, la DGAC peut imposer à tout moment un renforcement des mesures pour tenir compte d'une menace plus ciblée

Le début de l'année 2006 a vu la ratification de l'ordonnance n°2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et la sécurité de l'exploitation des aéroports par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Cette ordonnance a précisé les missions de sûreté des différents intervenants sur les aéroports et les conditions d'exécution des visites de sûreté

Dans le cadre de la loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme, des dispositions ont été prises pour accroître la sûreté des lieux de stockage et de préparation du fret aérien et étendre les possibilités de recours à la vidéo surveillance.

Plusieurs arrêtés, décisions et circulaires ont été diffusés depuis le 11 août 2006 pour interdire ou restreindre l'emport des liquides en cabine suite aux attentats déjoués à Londres.

V. Qualité de service

V.1 Démarche de certification au sein de l'aviation civile

V.1.1 Direction du contrôle de la sécurité

La DCS a pour 2007 l'objectif d'être certifiée ISO 9001V2000.

Suite à la réorganisation de la DGAC, la Direction du contrôle de la sécurité est chargée du contrôle de l'application des réglementations de sécurité et de sûreté établies par la Direction des Affaires Stratégiques et techniques de la DGAC. Elle est responsable du contrôle des constructeurs, des compagnies, de la formation des personnels, des aéroports et elle est aussi l'autorité nationale de surveillance des prestataires de navigation aérienne. Dans ce cadre la DCS a lancé une vaste réflexion sur ses méthodes de surveillance en matière de sécurité dans tous les domaines qui la concernent. Cette nouvelle réflexion résulte de la conjonction de plusieurs éléments, la réorganisation de la DGAC, la démarche qualité, le pilotage de la performance et l'instauration de nouvelles redevances. Avec un rôle central d'investigations techniques, de délivrance d'agrément, de certificats, de licences, et de surveillance continue, la DCS s'appuie sur des services déconcentrés tels que les Dac, le STAC, l'OCV et le GSAC. Pour la DCS l'objectif est pour 2007, ; l'obtention d'une certification ISO 9001 V2000.

Un groupe de travail a été créé pour les domaines suivant:

- exploitation d'aéronefs en transport public,
- construction et production d'aéronefs et pièces d'aéronefs,
- maintenance d'aéronef exploité en transport public
- maintenance en aviation légère,
- formation des personnels navigants professionnels
- certification des aéroports.

Les différents acteurs de l'industrie y sont associés y compris les pratiquants de l'aviation légère. Une place particulière a été réservée pour les exploitants d'hélicoptères qui ont eu à s'adapter ces cinq dernières années aux nouveaux règlements conjoints des autorités européennes de l'aviation civile dits OPS 3, OPS3R et FCL2, en rupture avec les règlements nationaux de 1985 et 1991.

Une analyse comparative des méthodes et des moyens des principales autorités étrangères de l'aviation civile (Royaume-Uni, Allemagne, Suède, Italie, Espagne) doit venir nourrir cette réflexion. Il ressort en première analyse que les approches en vigueur pour la surveillance des exploitants ou des pratiquants de l'application de règlements nationaux issus de règlements JAA harmonisés ou de règlements communautaires est le résultat de l'environnement industriel existant et du poids historique des anciens règlements nationaux. L'étude se poursuit en cherchant à préciser, domaine par domaine, les pratiques pour les

catégories d'utilisateurs, exploitants "majeurs", exploitants PME et exploitants de très petite taille.

De cette écoute et des échanges, il est attendu que la DCS cerne certaines limites de l'application des exigences relatives aux systèmes qualité et identifie les compétences nouvelles qu'elle doit développer en matière de conception et d'exploitation des aéronefs, des aéroports, et de programme de formation.

Cette réflexion est cohérente avec l'adoption par l'OACI, à l'occasion de la conférence mondiale sur la sécurité aéronautique, des normes (SARPS) relatives à la mise en oeuvre de système de management de la sécurité (SMS). En plus d'un ensemble de réglementations techniques et de sa vérification à posteriori, les autorités fixent un niveau de sécurité sur la base d'une démarche scientifique de gestion des risques. Les acteurs de l'industrie agissent de manière proactive sur les aspects liés aux facteurs humains, notamment sur le traitement non punitif des incidents et événements et sur l'échange de bonnes pratiques.

La mise en place de ces systèmes de management de sécurité est actuellement initiée au Canada et en Suisse, et il ressort que le processus de changement s'étale sur une dizaine d'années.

V.1.2 Direction des services de la navigation aérienne

La DSNA a démarré en 2005 la mise en place d'un système de management intégré et poursuivi la démarche qualité dans les unités opérationnelles.

Les exigences européennes de certification de prestataire de services de navigation aérienne et la nature des activités de navigation aérienne ont amené la DSNA à privilégier le choix d'un système de management intégré. Celui-ci doit permettre une prise en compte globale et coordonnée des composantes sécurité, environnement, qualité et sûreté.

Dans ce cadre, la DSNA a mené une réflexion sur la définition d'une cartographie permettant d'identifier ses activités de réalisation, de management et de support.

En parallèle, la démarche qualité s'est poursuivie en 2005 avec la certification ISO 9001 : 2000 du CRNA Sud-Ouest, du CRNA Sud-Est, du CRNA Est et le renouvellement de la certification de la DTI/SDSO. L'objectif de certification ISO 9001 a été étendu au CRNA Nord, au CRNA Ouest ainsi qu'aux SNA (Service de la Navigation Aérienne) en charge des services de navigation aérienne sur les aéroports.

V.2 La démarche qualité de service en aéroports

L'ensemble des acteurs s'accorde à développer une démarche de qualité de service envers les passagers. Dans ce cadre, différentes mesures ont été mises en place.

Dès 1998, l'Union des aéroports français (UAF) avait lancé, une démarche de qualité globale, associant les autorités publiques et les acteurs privés. Cette démarche a d'abord été organisée au niveau national puis des comités locaux ont été créés.

En 2004, douze engagements de service ont été présentés :

- L'information
 1. Le client dispose d'une information fiable et à jour lui permettant d'organiser son voyage et de choisir les modalités d'accès à l'aéroport.
 2. Le client trouve les informations pour s'orienter aisément et efficacement dans l'aéroport.
 3. Le client est informé des changements qui concernent son voyage en temps opportun.
- L'accueil et l'assistance
 4. Le client bénéficie d'une offre de transports appropriée pour accéder à l'aéroport, ou le quitter.
 5. Le client bénéficie d'une assistance courtoise et professionnelle, de la part de tous les acteurs et à tout moment.
 6. Le client trouve assistance et réactivité auprès de tous les acteurs, en cas d'évènement imprévu affectant le déroulement de son voyage.
 7. Le client peut être mis en relation avec un interlocuteur parlant anglais tout au long de son parcours.
 8. Des clients spécifiques (UM, PMR, seniors, familles avec enfants en bas âge, groupes) se voient proposer des services adaptés.
- La fluidité et le confort
 9. Dans l'aéroport, la fluidité de circulation des passagers est organisée. L'attente est traitée de manière adaptée et prévenante.
 10. Chaque acteur veille au confort et à l'ambiance attendus par le client, tout au long de son parcours. Des services et facilités lui sont proposés.
- La sûreté
 11. Le client a la garantie d'une application homogène des mesures de sûreté sur les différents aéroports.
- La réponse aux réclamations
 12. Les clients bénéficient de la part de chaque acteur d'un traitement approprié et réactif de leurs réclamations.

Lors des dernières assises nationales de la qualité en aéroports en mars 2006, l'UAF a entamé un processus de constitution d'un référentiel commun.

Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005, est dorénavant soumis à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'Etat de leur respect. Dans ce cadre, un plan qualité a été mis en place, composé de dix indicateurs de la qualité du

service rendu aux passagers, au public et aux transporteurs aériens :

1. la disponibilité des postes de stationnement des avions
2. la disponibilité des passerelles télescopiques
3. la disponibilité des équipements électromécaniques
4. la disponibilité des tapis de livraison des bagages
5. la disponibilité des systèmes d'information du public dans les terminaux
6. la réalisation du nombre de postes de stationnement au contact
7. la satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux
8. la satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols
9. la satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages
10. le délai de réponse aux réclamations

Ces indicateurs de qualité seront mesurés et les résultats seront utilisés dans le calcul de la tarification des redevances d'Aéroports de Paris à compter de 2008.

Afin d'améliorer la qualité de l'accueil des touristes, Aéroports de Paris a signé une convention le 16 juillet 2006 avec le ministère des Transports et le ministère délégué au Tourisme. Cette convention, d'une durée de cinq ans, comporte plusieurs points :

1. Audit préalable
2. Constitution d'un référentiel
3. Audit de contrôle régulier
4. Amélioration du système de traitement des réclamations
5. Mise en place d'un système de mesure de la qualité de l'accueil
6. Actions de communication
7. Création d'une cellule dédiée à la qualité de l'accueil sur chacun des sites

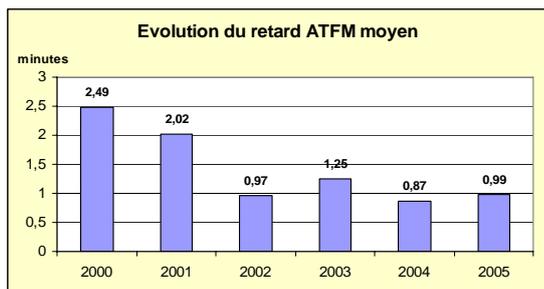
V.3 Retards - un indicateur de performance du trafic

V.3.1 Retard ATFM

Le retard moyen ATFM par vol généré par le système ATC français en 2005 est de 0,99 minute, ce qui représente un résultat conforme aux objectifs de performance de la DSNA.

Le résultat 2005 est en dégradation par rapport à 2004 où le retard moyen ATC s'élevait à 0,87 minute.

Le retard moyen de ces 4 dernières années, proche de la minute, confirme l'amélioration structurelle du fonctionnement du système ATC par rapport aux trois années précédant cette période, durant lesquelles le retard moyen s'était élevé à 2,02 minutes (2001), 2,49 minutes (2000) et 4,07 minutes (1999).



Le retard moyen européen sur la zone CEAC est de 1,91 minute, contre 1,68 minute en 2004.

Le retard ATFM moyen généré par les 12 principaux aéroports mentionnés est de 2,16 minutes, contre 1,98 minutes en 2004.

V.3.2 Retards toutes causes confondues

La notion de retard « toutes causes confondues » n'intervient qu'à partir d'un décalage de 15 minutes par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

Selon « l'Observatoire des retards du transport aérien » publié par le CNCA (Conseil national des clients aériens) qui produit des données statistiques à partir des 15 aéroports métropolitains²³ traitant de plus de 1 million de passagers ou de plus de 30 000 mouvements commerciaux, la part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a atteint 26%, en 2004 elle était de 25%.

Le retard moyen par vol réalisé pour les vols au départ s'est élevé à 12 minutes, contre 11 minutes en 2004. Pour les vols à l'arrivée le retard moyen s'élève à 10 minutes, même valeur qu'en 2004.

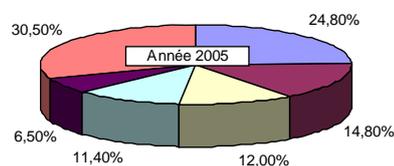
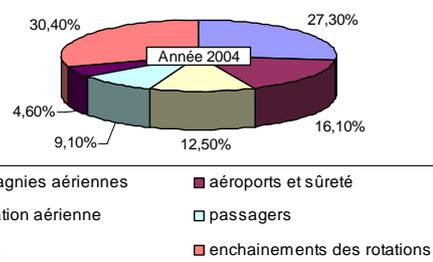
Le retard moyen par vol retardé de 15 minutes ou plus a atteint 45 minutes pour les vols au départ et 47 minutes pour ceux à l'arrivée.

²³ Paris-CDG ; Paris-Orly ; Nice ; Lyon ; Toulouse ; Marseille ; Bordeaux, Bâle-Mulhouse ; Strasbourg ; Nantes ; Montpellier ; Ajaccio ; Beauvais ; Clermont-Ferrand ; Lille.

Concernant la répartition des retards par cause, le contrôle aérien est responsable en 2005 de 12% (contre 12,5% en 2004) des retards des vols retardés de 15 minutes et plus au départs des 15 principaux aéroports français.

Les principales causes de retard sont l'enchaînement des rotations (ou « arrivée tardive de l'appareil »), les compagnies aériennes, et les aéroports et mesures de sûreté, respectivement responsables de 30,5 % (30,4% en 2004), 24,8% (27,3% en 2004) et 14,8% (16,1% en 2004) des retards.

	2003	2004	2005	1 ^{er} semestre 2006
Aéroports & Services de sûreté	17,0 %	16,1 %	14,8 %	13,9 %
Passagers	8,8 %	9,1 %	11,4 %	13,0 %
Compagnies aériennes	27,5 %	27,1 %	24,8 %	26,7 %
Navigation aérienne	13,6 %	12,5 %	12,0 %	12,8 %
Météo	5,0 %	4,6 %	6,5 %	4,5 %
Enchaînement des rotations	28,1 %	30,4 %	30,5 %	29,1 %



Pour le 1^{er} semestre 2006, la part des vols retardés de 15 minutes et plus représente 27%, et le retard moyen par vol retardé atteint 40 minutes pour les vols au départ et 41 minutes pour les vols à l'arrivée.

VI. Environnement

En matière d'environnement, 2005 a été marquée par :

- la création de nouvelles entités en charge des questions environnementales à la DGAC ;
- la prise d'effet de l'ensemble des mesures de restrictions d'exploitation, annoncées le 25 juillet 2002 par le Ministre en charge des transports, pour un développement durable des aéroports franciliens ;
- l'envoi par la France d'un mémorandum à la Commission européenne présentant la stratégie nationale pour réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique;
- la publication de la circulaire interministérielle du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère.

Dans la nouvelle organisation de la DGAC, les sujets environnementaux sont traités par deux directions :

- à la DAST, le **bureau de l'environnement** assure la transparence en matière d'informations données au public, coordonne les relations de la DGAC avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, coordonne l'élaboration de la réglementation environnementale, tant en matière de bruit que de pollution de l'air et assure le secrétariat de la Commission nationale de prévention des nuisances ; le **bureau développement aéroportuaire** est chargé du développement et de la création des aéroports, supervise la révision des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore et contrôle les déclarations de la taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- à la DSNA, la **mission environnement renseigne** les élus, associations et particuliers sur leurs conditions de survol ; **réalise les études d'impact sonore** préalables à toute modification de procédures (la mission environnement a d'ailleurs produit et diffusé dans les services, début 2006, un guide pour les études d'impact de la circulation aérienne) ; **promeut de nouvelles procédures opérationnelles** moins nuisantes ; enfin coordonne les actions au niveau local, dans les services de contrôle aérien, et **renforce le poids de l'environnement dans les métiers de la DGAC**.

La protection de l'environnement est une des toutes premières priorités du secteur de la construction aéronautique civile ainsi que de la Direction des programmes aéronautiques et de la coopération (DPAC).

De nombreux programmes d'études et de recherche sont consacrés à la poursuite de la réduction des émissions gazeuses et du bruit des aéronefs ainsi qu'à la réduction de l'impact environnemental associé à la construction, à la maintenance et aux activités de déconstruction des aéronefs, dans une perspective de développement durable du transport aérien.

Les résultats obtenus sont d'ores et déjà significatifs puisque les émissions unitaires par les avions de dioxyde de carbone (CO₂) et d'oxydes d'azote (NO_x) ont été respectivement réduites de 25% et 40% entre 1980 et 2000.

Les recherches en cours permettent de viser de nouveaux objectifs européens de réduction particulièrement ambitieux pour les émissions. En effet, l'agenda stratégique de recherche que le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) a édité en 2002, et récemment mis à jour, fait du développement durable l'un des axes prioritaires de recherche, et fixe des objectifs quantitatifs à l'horizon 2020 : réduction de 50% du bruit perçu, de 80% des émissions de NO_x et de 50% des émissions de CO₂.

Les soutiens alloués par la DPAC à des recherches consacrées à l'amélioration des performances environnementales représentent une part moyenne de 25% du budget au cours des trois dernières années (2003-2005). Si l'on considère le montant total des programmes de recherche présentant un intérêt certain en matière de développement durable, plus du tiers des financements consacrés par la Direction générale de l'aviation civile à la recherche et au développement dans le cadre des programmes aéronautiques civils, de l'ordre de 60 millions d'euros, porte aujourd'hui sur ces questions

La DPAC prend également une part active dans la définition du volet « aéronautique » du prochain programme cadre de recherche et développement de l'Union européenne (PCRD) qui doit débuter en 2007 et elle veille à ce que la préoccupation environnementale soit placée au cœur de ce programme. Elle soutient notamment la mise en place d'un partenariat « public-privé » associant la Commission, des États membres et les industriels au travers d'une « initiative technologique commune », qui pourrait constituer une réponse pertinente aux recommandations du mémorandum sur les modalités de réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique adressé par la France à la Commission européenne, en favorisant au niveau européen le développement et la mise en œuvre d'une stratégie cohérente de recherche et développement sur le long terme.

VI.1 Bruit

VI.1.1 Mesures réglementaires

• Plan d'exposition au bruit - Maîtrise de l'urbanisation

Afin d'empêcher l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores aériennes, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) fixe des zones, aux abords des principales plateformes françaises, à l'intérieur desquelles l'urbanisation est limitée.

Pour tenir compte de la gêne accrue ressentie en soirée et la nuit, les zones des PEB sont redessinées avec l'indice de bruit Lden, qui pondère les vols effectués durant ces périodes.

Le décret du 26 avril 2002 a défini de nouvelles règles pour l'élaboration et la révision des PEB. Depuis, 20 PEB ont été révisés et approuvés, dont ceux de Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Lyon-Saint Exupéry, Bâle-Mulhouse et Marseille-Provence.

Les PEB de Paris-CDG et Toulouse-Blagnac sont soumis à enquête publique durant les mois de novembre et décembre 2006, après consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunales concernés de la commission consultative de l'environnement et de l'ACNUSA. Ces deux BEP devraient être approuvés au printemps 2007.

• Plan de gêne sonore - Aide à l'insonorisation

Le plan de gêne sonore (PGS) est un document délimitant, aux abords d'un aéroport, trois zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains sont éligibles à l'aide financière pour les travaux d'insonorisation de leur habitation.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne en France les dix principales plates-formes : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique.

Tous les PGS ont été révisés sur la base de l'indice de bruit Lden et de nouvelles valeurs d'indice délimitant les zones de bruit définies par le décret du 26 avril 2002. La limite extérieure du PGS a ainsi été fixée au Lden 55. Cette révision a conduit à élargir de manière considérable les périmètres des territoires éligibles et donc le nombre d'ayants-droit. En effet, le nombre de logements éligibles à l'aide est passé de 68 500 à 141 400.

Au 31 décembre 2005, des aides ont été accordées pour insonoriser 23 400 locaux riverains des dix principaux aéroports français dont 16 940 locaux riverains des deux aéroports franciliens.

Cette mesure est financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA qui s'est substituée au 1^{er} janvier 2005 au volet « aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes TGAP.

La réforme du dispositif a notamment consisté à transférer la gestion de l'aide, de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) aux exploitants des aéroports concernés.

La TNSA est prélevée par les services de la direction générale de l'aviation civile depuis le 1^{er} janvier 2005. Elle est perçue auprès des compagnies aériennes qui opèrent sur les 10 principaux aéroports français. Elle est assise sur la masse maximale au décollage de l'appareil lors de chaque décollage et prend en compte la période de la journée et les caractéristiques acoustiques de l'aéronef.

Le montant global des recettes de la TNSA au titre de 2005 a été de 22,9 M€.

Le Gouvernement a décidé de revaloriser la TNSA, depuis le 1^{er} janvier 2006. Il devrait en résulter pour 2006 une augmentation significative du produit de la taxe qui devait être de l'ordre de 45 à 50 M€.

• Indicateur d'énergie sonore mesurée pondérée de Paris –Charles-de-Gaulle

Le 25 juillet 2002, le ministre des transports a pris l'engagement de plafonner l'énergie sonore réellement mesurée à Paris-Charles-de-Gaulle à son niveau moyen des années 1999 à 2001 pour limiter la gêne sonore subie par les riverains.

L'indicateur créé à cet effet par l'arrêté du 28 janvier 2003 est le rapport entre l'énergie sonore totale mesurée à Paris-Charles-de-Gaulle au cours d'une année et son niveau moyen sur la période allant de 1999 à 2001.

On observe que l'indicateur augmente à un rythme intermédiaire entre celui du nombre de mouvements et celui de l'empport moyen, passant de 88,4 en 2003 à 91,9 en 2004. La modernisation des flottes étant continue et le trafic nocturne étant en diminution, ce résultat s'explique notamment par une augmentation de l'empport moyen des avions en période de nuit et par une augmentation du nombre de mouvements en journée et en soirée. Il convient de souligner que l'année 2005 est celle de l'entrée en vigueur de l'ensemble des mesures visant à contenir l'énergie sonore globale de la plate-forme.

• Modernisation des flottes d'aéronefs

Les instruments réglementaires, comme les restrictions d'exploitation, et fiscaux, comme la taxe sur les nuisances sonores aériennes, mis en place sur les principales plateformes françaises afin de préserver la qualité de vie des riverains, conduisent au remplacement accéléré des avions les plus anciens, dits « les plus bruyants du chapitre 3 » par des avions plus récents donc moins bruyants.

Ainsi, sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, les avions les plus bruyants du chapitre 3 sont totalement interdits la nuit depuis le 1^{er} janvier 2005 et le seront sur l'ensemble de la journée le 1^{er} octobre 2008. C'est pourquoi en 2005, seuls 4 672 mouvements sur plus de 522 000 y ont été réalisés avec des avions de ce type, contre 7104 en 2004 et plus de 21 000 en 2000.

Autre témoin de la poursuite du rajeunissement des flottes : la part des vols opérés avec des avions de nouvelle génération est passée à Paris-Charles-de-Gaulle de 85,9% en 2004 à 86,6% en 2005, sous l'influence notamment des mesures réglementaires et incitatives prises pour accélérer le renouvellement des flottes.

• Limitation des nuisances nocturnes

A Paris-Charles-de-Gaulle, deux arrêtés du 6 novembre 2003, l'un plafonnant le nombre de créneaux horaires attribués entre 0h et 5h, l'autre portant interdiction entre 0h et 5h des décollages non programmés dans cette plage horaire ont permis d'inverser la tendance à la croissance du trafic nocturne : de 26 000 mouvement en 2001, on est passé à 21 359 pour l'année écoulée entre le 1^{er} octobre 2004 et le 30 septembre 2005. Cette décroissance se poursuit puisque seuls 20 577 créneaux ont été attribués pour les saisons aéronautiques d'hiver 2005/2006 et d'été 2006.

L'effet dissuasif que représente la TNSA vis-à-vis des vols nocturnes continue à porter ses fruits, conduisant à stabiliser le nombre de mouvements sur la période 22h-6h sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Sur l'aéroport de Nantes-Atlantique, un arrêté portant diverses restrictions d'exploitation a été signé le 24 avril 2006. L'une des principales mesures est l'interdiction des avions bruyants et les plus bruyants du chapitre 3 la nuit.

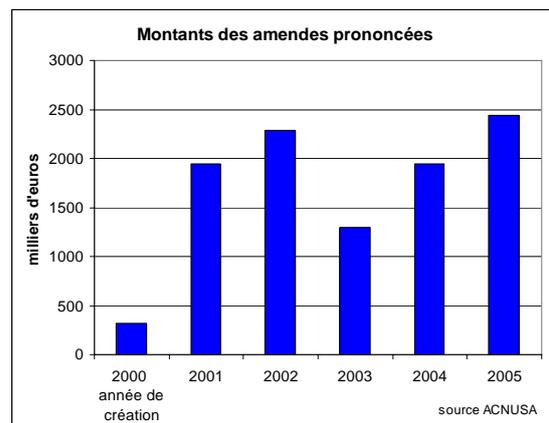
A Lyon-Saint Exupéry, l'arrêté du 30 juin 2006 élargit les plages horaires d'interdiction des avions les plus bruyants du chapitre 3 la nuit.

Enfin, un arrêté fixant la liste des pays en voie de développement achève la transposition de la directive 2002/30 relative à l'approche équilibrée.

• Nombre et montant des sanctions au titre de la réglementation environnementale

Les services de l'aviation civile (services de la navigation aérienne et directions de l'aviation civile notamment) s'assurent du respect des restrictions d'exploitation en vigueur sur les 10 plus importantes plates-formes françaises en relevant les infractions à la réglementation environnementale.

La Commission nationale de prévention des nuisances instruit les dossiers d'infraction et propose des sanctions à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Cette dernière a prononcé en 2005 648 sanctions à l'encontre des compagnies en infraction, pour un montant total de 2 440 350 €.



• État des lieux en 2006

2006 a été l'année de la réforme de la taxe sur les nuisances sonores aériennes afin d'augmenter les ressources pour l'aide à l'insonorisation des logements riverains des 10 principales plates-formes françaises.

En effet, au 1^{er} janvier 2006, les coefficients de modulation de la taxe ont été revalorisés et les groupes acoustiques modifiés, ce qui a conduit, sur les premiers mois de 2006, à une augmentation de **80%** des sommes perçues par rapport à la moyenne mensuelle de 2005.

2006 a également été marquée par la transposition de la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, reprise en droit français par un décret et deux arrêtés. Elle impose notamment l'établissement de cartes de bruit sur 9 aérodromes par l'Etat et sur l'ensemble des aérodromes situés dans les grandes agglomérations, par les communes concernées.

Par ailleurs, la DGAC s'appuie désormais sur un conseil d'élus de la région Ile de France afin d'être mieux à l'écoute des problèmes rencontrés sur le terrain, d'être en mesure de proposer des réponses plus adaptées, et d'identifier les éventuels besoins de pédagogie sur les sujets complexes. Une rencontre entre la DGAC et ce conseil d'élus a lieu tous les 6 mois.

VI.1.2 Mesures opérationnelles

Une mission Environnement se crée au sein de l'opérateur DSNA, et un nouveau mode d'information des riverains se met en place en région parisienne. La réorganisation de la DGAC au printemps 2005 a vu la création d'une **mission Environnement au sein du nouvel opérateur du contrôle aérien** en France, la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA).

Parallèlement, la loi du 20 avril 2005 a transformé l'établissement public Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme. L'ancienne direction des opérations aériennes d'ADP a réintégré la DGAC, devenant, pour l'essentiel, le Service de la Navigation Aérienne en Région Parisienne (SNA/RP) au sein de la DSNA.

Ces évolutions ont changé en profondeur le mode d'information des riverains en région parisienne. **Un protocole d'accord relatif à l'information en matière de survols a été signé le 12 octobre 2005 entre ADP et la DSNA.** ADP, à travers ses Maisons de l'Environnement, assure un premier niveau d'information, de nature factuelle, à ses riverains ; dès lors que des explications complémentaires relatives au dispositif de circulation aérienne, à son mode opératoire et à ses évolutions s'avèrent nécessaires, la demande est traitée par la mission Environnement de la DSNA.

De nouveaux outils se mettent en place pour mieux répondre aux attentes des riverains :

- Le système de visualisation des trajectoires aériennes, **VITRAIL**, développé par ADP, peut désormais être déporté dans les mairies d'Île-de-France qui le demandent à la mission environnement de la DSNA (18 demandes enregistrées à ce jour) ;
- Des **espaces « navigation aérienne »** vont être installés au sein des 2 Maisons de l'Environnement d'Orly et de Roissy d'ici la fin 2006 ; dès le 2 octobre 2006, ces espaces seront animés, les lundi et mercredi, de 10h à 16h, par des **contrôleurs aériens retraités** d'Orly et de Roissy, mis à disposition par la DSNA pour répondre aux visiteurs sur les questions de circulation aérienne ;
- Des **CDROM à vocation pédagogique** sont progressivement déployés sur les différents aéroports (Nice, Marseille, Lyon, Toulouse depuis juin 2006, Orly, Roissy, Bâle, Nantes, Bordeaux, Strasbourg d'ici fin 2006) ; adaptés à chaque aéroport, ces CDROM comprennent un module pédagogique sur le contrôle aérien, des informations générales sur l'aéroport ainsi qu'un module de visualisation des trajectoires aériennes en 3 dimensions.

• Une concertation renforcée lors des changements dans les procédures de circulation aérienne

Toute modification de la circulation aérienne aux abords des aéroports fait systématiquement l'objet d'une présentation en CCE, puis d'une saisine de l'ACNUSA.

Les modifications « significatives » sont désormais soumises à une enquête publique préalable. Le décret du 15 juin 2004 fixe les critères de recours à l'enquête publique : modifications sous le FL 65 (soit 1981 mètres), flux journalier concerné d'au moins 30 vols de turboréacteurs, enfin la superficie des zones nouvellement survolées dépasse d'au moins 10% celle avant la modification envisagée..

Aucun cas de modification n'a encore donné lieu à la conduite d'une telle enquête :

- soit parce que la modification n'était pas « significative » ;
- soit, dans le cas du projet **ILS34 à Bâle-Mulhouse**, parce que la modification avait un impact sur les communes suisses et non françaises. Ce projet a toutefois donné lieu à une importante consultation publique dans les cantons suisses concernés, courant 2005, dans le cadre de la convention d'Espoo relative aux projets transfrontaliers. Un protocole a été signé le 10 février 2006 entre la DGAC française et l'OFAC suisse, qui précise les modalités d'utilisation de la future procédure ILS34.

VI.2. Émissions **polluantes du transport** **aérien**

Remarque : Dans l'analyse des émissions du transport aérien, il convient d'établir une distinction entre le transport aérien intérieur et le transport aérien international. En effet, seules les émissions du trafic intérieur (y compris le trafic entre la métropole et l'Outremer) sont prises en compte dans les engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto.

VI.2.1 Les émissions de CO₂ du transport aérien de la France

• Trafic intérieur

Au niveau national, en 2004, le secteur des transports est à l'origine de 26,5% des émissions de CO₂, les émissions du transport aérien intérieur représentaient à cette date : 1,4 % des émissions totales de la France et 3,4% du secteur des transports.

La part de ces émissions a faiblement progressé par rapport à 1990 où elles représentaient 1,1% des émissions de CO₂ de la France et 3,8% du secteur des transports.

Émissions de CO₂ du secteur des transports

Mode	1990		2004		2004/1990
	Mte CO ₂	Part des transports	Mte CO ₂	Part des transports	
Aérien Intérieur (1)	4,6	3,8%	5,0	3,4%	+8,7%
Route	113,8	93,7%	137,5	93,9%	+20,8%
Fer	1,1	0,9%	0,7	0,5%	-36,4%
Mer (1)	1,9	1,6%	2,7	1,8%	+42,1%
Autres	0,2	0,2%	0,9	0,6%	X4,5
Total transport	121,5	100%	149,1	100%	+22,7%

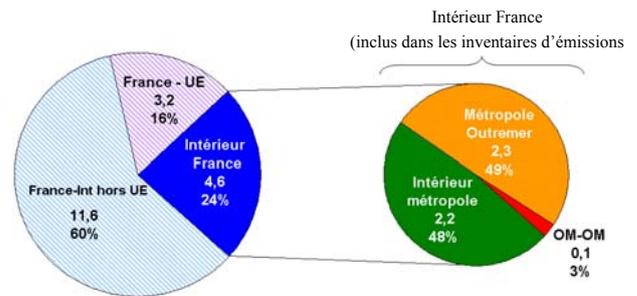
(1) trafic intérieur uniquement

• Trafic intérieur et international

En 2004, les émissions totales de CO₂ du transport aérien concernant la France atteignaient 20,7 Mt, en croissance de 58,0 % depuis 1990.

Le transport aérien intérieur est responsable de 5,0 Mt de CO₂ soit 26,1% des émissions de transport aérien Français. En 2004, pour la première fois depuis 1990, la desserte de l'Outre-mer est responsable de la majeure partie des émissions du transport aérien intérieur (52%).

Émissions de CO₂ du trafic aérien commercial de la France en 2004



Émissions de CO₂ du transport aérien de la France

Millions de tonnes	1990	2000	2001	2002	2003	2004
Transport aérien intérieur	4,6	6,2	5,9	5,5	5,2	5,0
Transport aérien international	8,6	14,3	14,6	14,6	14,7	15,7
Total aérien	13,2	20,5	20,5	20,1	19,9	20,7

• Évolutions récentes

Depuis 2001, les émissions de CO₂ liées au trafic intérieur sont en nette diminution : 6,2 Mt de CO₂ émises en 2000 et 5,0 Mt en 2004 ; cette situation s'explique par la diminution du trafic des liaisons radiales en raison de la concurrence TGV et de celui des liaisons transversales.

Les émissions du transport aérien international ont connu une forte croissance entre 1990 et 2000 (+5,2% par an), suivie par une période de stagnation résultant des attentats à New York en 2001, du conflit en Iraq et des épidémies (SRAS, grippe aviaire) en Extrême Orient en 2003.

En 2004, l'effet de rattrapage du trafic international se traduit par une augmentation de +11,7% du trafic en PKT et de 6,8% des émissions.

• Évolutions comparées du trafic et des émissions

Le développement du trafic aérien s'opère dans un contexte d'amélioration de l'efficacité énergétique des modules exploités.

Croissance des émissions et du trafic aérien commercial entre 1990 et 2004

Croissance 1990-2004	Émissions de CO ₂	Trafic aérien
Transport aérien intérieur	+ 8,7%	+54%
Transport aérien international	+ 82,6%	+135%
Total aérien	+ 58,0%	+115%

Sur la période 1990-2004, le trafic aérien intérieur a augmenté de 54%, les émissions liées de 8,7%. Dans le même temps, la part du trafic intérieur dans les émissions totales du transport aérien est tombée de 35% à 26%

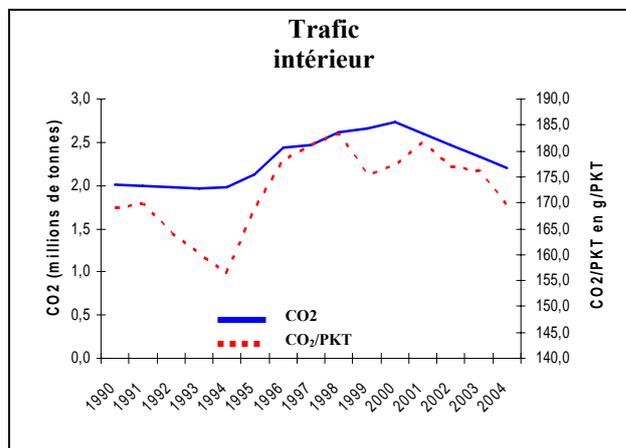
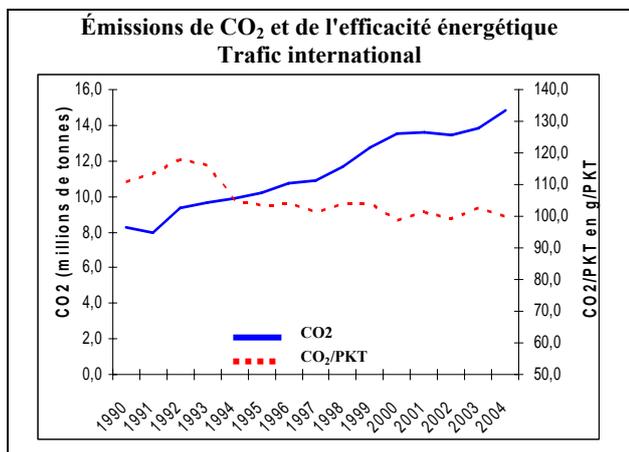
Le trafic aérien international est, quant à lui, sur une tendance de croissance encore plus forte : entre 1990 et 2004, le trafic a progressé de 135% en PKT et les émissions de CO₂ liées de 83%, ce qui traduit une diminution importante des émissions de CO₂ au passager-kilomètre-transporté.

VI.2.2 Progrès et travaux en cours

• Les progrès en matière d'émission de gaz à effet de serre

Des progrès significatifs ont été accomplis en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre des avions au cours de dernières décennies grâce à des actions mises en œuvre par tous les acteurs du secteur aérien.

Les compagnies aériennes sont en effet très attentives à la gestion du carburant consommé car celui-ci constitue un poste de coût important.



Depuis 1990, l'efficacité énergétique, mesurée en gCO₂/TKT, a progressé principalement sur les dessertes long courrier pour atteindre 100g CO₂ par passager-kilomètre-transporté en 2004.

Sur le réseau intérieur, l'ouverture à la concurrence et la mise en place des navettes d'Air France a pesé sur l'évolution des émissions au passager-kilomètre-transporté, au cours de la période 1994-1996.

Les bouleversements qui ont marqué le transport aérien intérieur depuis 2003 ont conduit à une nette amélioration de l'efficacité énergétique liée au remplacement des avions d'anciennes générations (MD83 et 737-300) par des appareils modernes plus efficaces.

Effacité du transport aérien de la France (y compris fret)

gCO ₂ /PKT *	1990	1997	2000	2001	2002	2003	2004
Métropole - Etranger	111	101	99	101	99	103	100
Intérieur Métropole	169	181	177	182	177	176	169

* sur la base de 100kg / passager

• Les travaux en cours pour maîtriser l'impact de l'aviation civile sur le changement climatique

Au niveau français

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre constitue un enjeu majeur pour l'avenir de notre planète ; elle fait l'objet d'une attention soutenue du Gouvernement français. Cette maîtrise est tout particulièrement déterminante pour l'aviation civile dans la mesure où elle conditionne sensiblement son développement à long terme.

Dans le cadre du plan Climat 2004, le ministère de l'équipement et le secrétaire d'État aux Transports et à la Mer ont confié à Jean-Pierre GIBLIN une mission sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.

Les conclusions de ce groupe de travail ont été reprises dans un mémorandum adressé en juin 2005 à la Commission européenne qui recommande :

- la participation de l'aviation aux échanges de quotas d'émission pour réduire l'impact des émissions de gaz carbonique selon le principe déjà agréé à l'OACI ;
- l'élaboration de nouvelles normes internationales pour réduire les autres émissions de l'aviation qui contribuent à l'effet de serre ;
- le renforcement de la coopération internationale pour la recherche sur l'impact de l'aviation et la création de partenariats pour le développement de technologies nouvelles pour l'aviation ;
- des accords négociés avec les différents acteurs du transport aérien sur un ensemble d'actions permettant de réduire l'impact de l'aviation sur le climat.

Au niveau européen

Le 27 septembre 2005, la Commission européenne a donné sa position, au travers d'une communication intitulée « Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique ». Cette communication préconise notamment la mise en place, pour l'aviation, d'un système européen d'échange de permis d'émissions de CO₂, relié au système existant dans l'industrie, tout en laissant la possibilité d'utiliser des redevances en complément.

La Commission a mis en place un groupe de travail chargé de la conseiller sur la mise en œuvre pratique de l'inclusion de l'aviation dans le système européen d'échange de permis d'émissions, en indiquant les avantages et les inconvénients de chaque option du système. Ce groupe, dont la France faisait partie, s'est réuni quatre fois entre novembre 2005 et avril 2006, a rendu dans la foulée son rapport à la Commission qui a maintenant pour objectif d'élaborer une proposition législative avant la fin de l'année 2006.

Au niveau international

Des travaux sont en cours au sein de l'OACI pour rédiger un guide à l'attention des Etats souhaitant inclure les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile internationale dans des systèmes d'échanges de permis d'émissions de CO₂ existants.

La DAST participe activement à l'ensemble de ces travaux.

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
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
ASE	Agence Spatial Européenne
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
BAAC	Budget Annexe de l'Aviation Civile
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
CAF	Capacité d'autofinancement
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCTN	Commission des Comptes de transport de la Nation
CDN	Certificat De Navigabilité
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
CNT	Conseil National des Transports

CRNA	Air Control Center Centre en route de la navigation aérienne
DAC	Direction de l'Aviation Civile
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DOM	Départements d'Outre-mer
DPAC	direction des Programmes aéronautiques et de la Coopération
DUCSAI	Démarche D'utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire
EBITDA	Earning befaore interest tax depreciation and amortization
FIATA	Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien
IATA	International Air Transport Association Association internationale des compagnies aériennes
ID-TGV	Interactif Détente –TGV
ICNA	Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne
IFR	Instruments Flight Rules Règles de vol aux instruments
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IFRS	International Financial Reporting Standards
ITA	Institut du Transport Aérien
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
LOPOM	Loi Programme pour l'Outre-mer
CNPN	Commission Nationale de Prévention des Nuisances sonores
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
PCRD	Programme Cadre de Recherche et de Développement
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PKT	Passager-kilomètre-transporté : le produit du nombre de passagers transportés par la distance parcourue en km
PGS	Plan de Gêne Sonore
RSTCA	Redevance pour Service Terminaux de la Circulation Aérienne
SAT	Système Automatique de Transport
SMS	Système de Management de la Sécurité

SRAS	Syndrome Respiratoire aigue sévère
TBE	Tri Bagage Est
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 produit du nombre de tonnes transportées par la distance parcourue 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 de fret, par la distance parcourue en km <i>* 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</i>
TNSA	Taxe sur les Nuisances Aériennes
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'organiseurs 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.

Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document

Environnement économique et réglementaire

BIPE
CNT : Conseil national du tourisme
Direction du tourisme
INSEE, Comptes de la Nation
OCDE
OMT : Organisation mondiale du tourisme

Évènements

Documentation française,
Revue de presse

Activités du secteur

Aéroports de Paris
Air France
Airbus
ATW
BEA
Boeing
Bombardier
CITEPA
Embraer
EUROSTAT
FNAM
IATA
ITA
Magazine des aéroports francophones
OACI
UAF
STIF

Sources internes DGAC: DAST, DCS, DPAC, DRE, DSNA, SG

Liste des contributeurs

ROBERT Yannick	DCS/
COSTE Charles	DPAC
GADET Jean	DRE/A1
SCHMIT Pierre-Huges	DRE/E2
HADJI Samy	DRE/E2
LE BORGNE Yves	DRE/O
GERMON Serge	DRE/O1
PICHOT Guy	DRE/O1
REYNAUD Jean-Pierre	DRE/O2
RUCAY Gérard	DRE/S
PAQUEMENT Brigitte	DRE/S1
PIDUCH Jean-Marie	DSNA
HUERRE Pierre-Yves	DSNA
TRANCHANT Hugues	SG
GAMBOURG Claire	DAST/SEI1
LHUISSIER Servane	DAST/SEI1
BEAUGRAND Christine	DAST/MLG
MOUDIC Annie	DAST/SEA
AYOUN Philippe	DAST/PDE
GAURAN Jacques	DAST/PDE2
ADOLEHOUME Béatrice	DAST/PDE3
ROMAT David	DAST/PDE3
CROZAT Alexandre	DAST/SRD
MAINGUY Stéphane	DAST/SRD
BARCET Stéphane	DAST/PDE1
BOUFFARD-SAVARY Elisabeth	DAST/PDE1
CABANES Reynold	DAST/PDE1
COSTA Alberto	DAST/PDE1
GRELET Antoine	DAST/PDE1
LAUNEZ Didier	DAST/PDE1
PETIT Jean-Luc	DAST/PDE1
VILLARS Frédérique	DAST/PDE1
BOUDIN-DANGREMONT Christophe	DG/COM

Coordination:

Elisabeth BOUFFARD SAVARY ; Didier LAUNEZ ; Jean-Luc PETIT.



50, rue Henry Farmann
75720 Paris Cedex 15