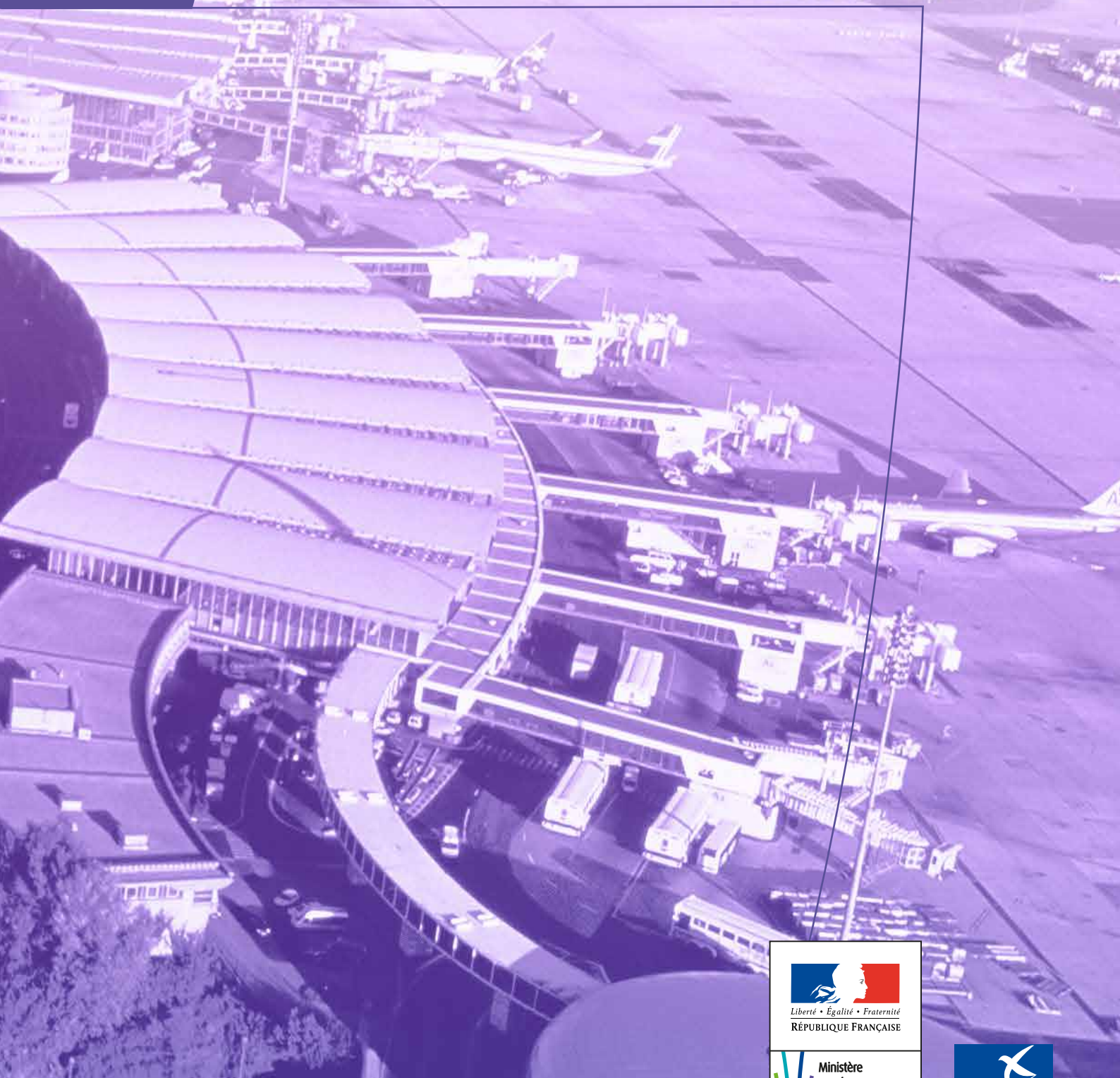


Direction générale  
de l'Aviation civile

Juin 2015

# OBSERVATOIRE de l'Aviation civile 2014 - 2015 Tome 1 - Analyses



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

# Tome 1 Analyses

(Version complète)

# Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sommaire .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>Avant-propos .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>I. Environnement économique et réglementaire .....</b>                                     | <b>7</b>  |
| I.1 Cadre et réglementation de l'aviation civile .....  | 9         |
| I.1.1 Cadre français et international .....   | 9         |
| I.1.2 Réglementation nationale .....  | 15        |
| I.1.3 Réglementation européenne .....   | 18        |
| I.2. Environnement économique .....   | 21        |
| I.2.1 Environnement économique international .....  | 21        |
| I.2.2 Economie française .....  | 22        |
| I.3 Evénements et faits marquants 2014 – 2015 .....   | 23        |
| I.3.1 Evénements marquants de l'année 2014 .....  | 23        |
| I.3.2 Evénements marquants de l'année 2015 .....  | 25        |
| <b>II. Activités du secteur .....</b>   | <b>29</b> |
| II.1. Transport aérien.....   | 31        |
| II.1.1 Trafic aérien.....   | 31        |
| II.1.2 Compagnies aériennes.....  | 37        |
| II.1.3 Aéroports .....  | 42        |
| II.1.4 Transport aérien et complémentarité modale .....                                       | 48        |
| II.1.5. Assistance en escale .....  | 49        |
| II.1.6. Aviation légère, générale et hélicoptères .....                                       | 49        |
| II.2 Navigation aérienne .....  | 59        |
| II.2.1 Trafic contrôlé en France .....  | 59        |
| II.2.2 Redevances .....   | 60        |
| II.2.3 Ciel unique européen et FABEC (Bloc d'Espace Aérien Fonctionnel Europe Centrale) ..... | 61        |
| II.3 Industrie aérospatiale.....  | 63        |
| II.3.1 Situation générale .....   | 63        |
| II.3.2 L'aviation commerciale - porteurs de 100 places et plus.....                           | 63        |
| II.3.3 L'aviation régionale .....   | 64        |
| II.3.4 L'aviation d'affaires .....  | 64        |
| II.3.5 Les hélicoptères.....  | 65        |
| II.3.6 Les moteurs .....  | 65        |
| II.3.7 Salon aéronautique du Bourget .....  | 67        |
| II.4 Comptes du transport aérien.....   | 68        |
| II.4.1 Compagnies aériennes.....  | 68        |
| II.4.2 Aéroports .....  | 69        |
| II.4.3 Comptes de l'Aviation civile – DGAC .....  | 74        |
| II.4.4 La taxe de solidarité.....   | 76        |
| II.4.5 L'emploi dans le transport aérien.....   | 78        |
| II.5 Transport aérien et économie .....   | 81        |
| II.5.1 Transport aérien et économie nationale .....   | 81        |
| II.5.2. Le tourisme international .....   | 82        |
| II.5.3. Perspectives du trafic aérien .....   | 86        |
| II.5.4 Les prix du transport aérien de passagers au départ de France.....                     | 90        |
| <b>III. Sécurité, contrôle .....</b>  | <b>95</b> |
| III.1 Normalisation des activités de la DSAC par l'AESA .....                                 | 97        |
| III.2 Navigabilité des aéronefs.....  | 98        |
| III.2.1 Certification européenne des aéronefs.....  | 98        |
| III.2.2 Aéronefs annexe II.....   | 98        |
| III.2.3 Navigabilité continue.....  | 98        |

|  |            |
|--|------------|
| III.2.4 Travail aérien par des drones civils .....   | 99         |
| III.3 Certification et surveillance des compagnies aériennes .....   | 100        |
| III.3.1 Certification des opérateurs aériens .....   | 100        |
| III.3.2 Inspections des aéronefs étrangers .....   | 100        |
| III.3.3 Etablissement d'une liste communautaire de compagnies interdites.....                                | 100        |
| III.4 La certification.....  | 102        |
| III.4.1 Les inspections de standardisation de l'AESA .....   | 102        |
| III.4.2 Certifications et surveillance continue des prestataires de services de navigation<br>aérienne ..... | 102        |
| III.4.3 Aptitudes des personnels de la navigation aérienne .....   | 103        |
| III.4.4 Certification des exploitants d'aérodrome .....  | 104        |
| III.5 Accidents et incidents d'aviation civile.....  | 105        |
| III.5.1 Au plan mondial .....  | 105        |
| III.5.2 En France .....  | 105        |
| <b>IV. Sûreté.....</b>   | <b>107</b> |
| IV.1 La mise en œuvre des mesures de sûreté.....   | 109        |
| IV.1.1 Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine .....                                 | 109        |
| IV.1.2 Contrôle des bagages de soute .....   | 110        |
| IV.1.3 Contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementés des personnels .....                         | 110        |
| IV.1.4 Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes .....   | 110        |
| IV.1.5 Sécurisation du fret .....  | 110        |
| IV.1.6 Approvisionnements de bord et fournitures d'aéroports .....   | 111        |
| IV.2. Audits de sûreté dans les entreprises et les aéroports.....  | 112        |
| IV.2.1 Audits de sûreté .....  | 112        |
| IV.2.2 Dépenses de sûreté et sécurité dans les aéroports.....  | 112        |
| <b>V. Qualité de service .....</b>   | <b>113</b> |
| V.1 Démarche de certification au sein de l'aviation civile .....   | 115        |
| V.1.1 Direction de la sécurité de l'aviation civile.....   | 115        |
| V.1.2 Direction des services de la navigation aérienne.....  | 115        |
| V.2 La démarche qualité de service en aéroports .....  | 116        |
| V.3 Enquête Nationale auprès des Passagers Aériens 2014-2015.....  | 117        |
| V.4 Autorité de la qualité de service dans les transports .....  | 118        |
| <b>VI. Environnement .....</b>   | <b>121</b> |
| <b>Sources documentaires &amp; Liste des contributeurs .....</b>   | <b>127</b> |
| Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document .....                                 | 129        |
| Liste des contributeurs.....   | 130        |
| <b>Annexes.....</b>  | <b>131</b> |
| Sigles et acronymes.....   | 133        |
| Définitions.....   | 134        |



## Avant-propos

L'Observatoire de l'Aviation Civile (OAC) édition 2015, onzième édition de cette publication, a pour objectif de décrire la situation de l'aviation civile en France et dans le monde, à travers l'activité des principaux acteurs du secteur, y compris celle de la Direction générale de l'aviation civile dans ses différentes missions. Il se veut ainsi un ouvrage utile à toute personne intéressée par le secteur, que ce soit à titre professionnel ou personnel.

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

L'Observatoire de l'Aviation Civile édition 2015 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 2014 et des six premiers mois de l'année 2015 (voire davantage dans certains cas). La sous-direction des Etudes, des statistiques et de la prospective de la Direction du Transport Aérien, et notamment le Bureau de la prévision, prospective et veille stratégique chargé de ce projet, tient ici à remercier vivement chacun des contributeurs<sup>1</sup> à ce document.

Ce document comprend deux parties :

- le tome 1 « Analyses » résume, pour chaque thème, les principaux faits marquants pour l'année 2014 (et partiellement 2015) avec une mise en perspective des années précédentes ; elle fournit également les tendances d'évolution à court terme,
- le tome 2 « Données statistiques » regroupe un ensemble de séries de données sur le secteur aéronautique.

Six grands thèmes sont traités :

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

Ce document est également consultable sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr> (secteur aérien / analyses, enquêtes et statistiques).

---

<sup>1</sup> Voir Liste des contributeurs en fin du tome 1



# I. Environnement économique et réglementaire





## I.1 Cadre et réglementation de l'aviation civile

### I.1.1 Cadre français et international

(actualisé en novembre 2015)

#### a) La Direction générale de l'aviation civile

La Direction générale de l'aviation civile fait partie du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Elle est chargée de préparer et de mettre en œuvre la politique de l'État en matière d'aviation civile dans les domaines technique et économique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **le Secrétariat général (SG)**

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

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

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

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

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

Elle est devenue au 1<sup>er</sup> janvier 2009 service à compétence nationale, et est rattachée au directeur général de l'aviation civile. Cette direction est composée d'un échelon central et de neuf directions interrégionales. Les DSAC/IR de métropole, d'Antilles Guyane et de l'Océan indien sont rattachées à la DSAC et représentent auprès des acteurs locaux l'ensemble des services de la DGAC. Cette direction exerce essentiellement des missions

de contrôle et de surveillance de l'application de la réglementation.

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

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

- **L'Organisme du contrôle en vol**

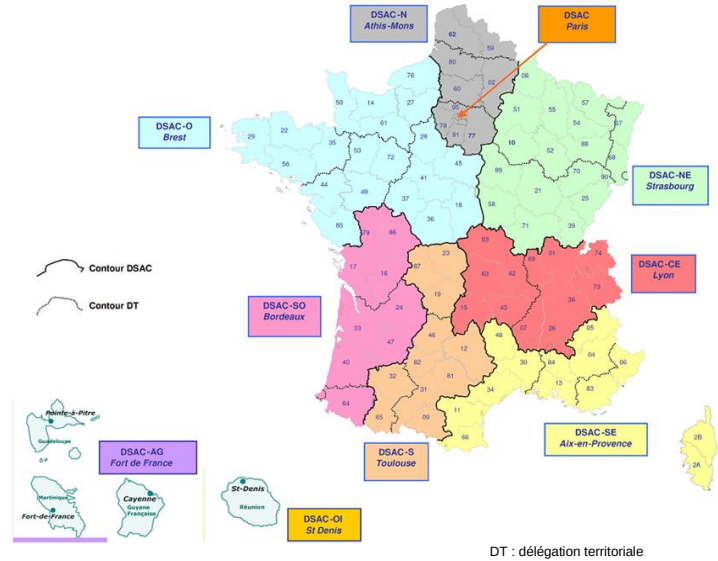
L'OCV conseille le directeur général et ses services sur les problèmes posés par la conduite des aéronefs de transport et participe aux commissions et conseils concernant la formation des personnels navigants. L'OCV est rattaché au directeur général de l'aviation civile.

La DGAC est dotée d'un budget annexe, dont le champ de compétence englobe également des fonctions régaliennes.

Dans les collectivités territoriales d'outre-mer, ce sont les services d'Etat de l'aviation civile de Polynésie française et de Nouvelle Calédonie

ainsi que le service de l'aviation civile Saint-Pierre et Miquelon qui représentent l'ensemble des services de la DGAC.

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



DT : délégation territoriale

**Organigramme de la DGAC**



## b) Organismes internationaux de l'Aviation Civile

### • Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

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

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

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

### • Eurocontrol

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

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

Cette mission recouvre :

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

- le support technique aux instances de régulation.

### • Agence européenne de la sécurité aérienne

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

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

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

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

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

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

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

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

Parmi les prestataires européens de navigation aérienne membres d'Eurocontrol, il y a 5 Etats,

7 sociétés (mais à 100% capitaux publics à l'exception du Royaume-Uni où 51% du capital est détenu par le privé), une organisation internationale, le restant étant constitué d'établissements publics ou d'entreprises publiques.

- **Etats-Unis**

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

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

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

Des assistants administrateurs ou assimilés sont en charge des fonctions support et sont sous l'autorité de l'administrateur de la FAA et de son adjoint. Les missions de ces administrateurs concernent :

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

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

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

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

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

- **Royaume-Uni**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NATS exerce son activité à travers deux filiales principales : NATS (en route) plc ou NERL, une filiale soumise à la réglementation économique exercée par la CAA et NATS (Services) Ltd ou NSL, une filiale commerciale non soumise à la réglementation économique.

- **Allemagne**

L'aviation civile en Allemagne relève de plusieurs structures.

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

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

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

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

Elle comprend une direction centrale divisée en 4 départements :

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

Il existe en outre 6 directions régionales.

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

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

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

**Les régions**

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

- **Italie**

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

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

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

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

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

2 directions centrales support :

- ressources et systèmes,
- administration et finances,

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

**L'opérateur de navigation aérienne : l'ENAV**, chargé de la navigation aérienne, est une société par actions financée par les redevances des usagers. L'ENAV est une personne morale de droit public placée sous l'autorité du Ministère des transports et des infrastructures et soumise au contrôle du Ministère de l'économie et des finances et de la Cour des comptes. L'ENAV gère le contrôle en route à partir de 4 centres de contrôle et les contrôles terminaux sur 39 aéroports.

#### • Espagne

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

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

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

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

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

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

Elle comprend quatre directions :

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

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

**L'opérateur de navigation aérienne : ENAIRE** a succédé à l'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) et joue non seulement le rôle d'opérateur de la navigation aérienne mais aussi celui d'exploitant pour les plus grands aéroports espagnols.

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

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

## I.1.2 Réglementation nationale

(actualisé en novembre 2015)

**Plusieurs dispositions de textes législatifs et réglementaires ont modifié en 2014 et 2015 la réglementation encadrant le secteur du transport aérien.**

Parmi les mesures législatives et réglementaires adoptées dans le domaine du transport aérien en 2014 et au 1<sup>er</sup> semestre 2015, on peut mentionner :

### a) Développement durable et environnement

#### Lois et ordonnances

**La loi n° 2015-992 du 17 août 2015** relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit, en son article 45, que les exploitants des principaux aéroports mettent en place, avant le 31 décembre 2016, un programme d'actions destinées à réduire les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre produits par leurs activités. Cette disposition prévoit des objectifs chiffrés de réduction : 10 % au moins en 2020 et 20 % au moins en 2025, par rapport à 2010.

**L'article 67 de la même loi n° 2015-992 du 17 août 2015** relative à la transition énergétique pour la croissance verte élargit l'obligation du transporteur de fournir une information relative à la quantité de CO<sub>2</sub> émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser un trajet à l'ensemble des gaz à effet de serre. Toutefois, les prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national sont exclues dans l'attente de l'adoption de dispositions ad hoc au niveau international.

**Deux dispositions législatives, modifiant respectivement les articles L. 229-5 et L. 229-12 du code de l'environnement** sont intervenues pour parfaire la transposition de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre modifiée par la directive 2008/101/CE du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008 et par la directive 2009/29/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 (**article 7 de la loi n° 2014-1662 du 30 décembre 2014** portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne en matière économique et financière et **article 46 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015** relative à la transition énergétique pour la croissance verte).

**Deux dispositions législatives relatives à la taxe sur les nuisances sonores aériennes** ont

été adoptées. **L'article 16 de la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014** de finances rectificative pour 2014 a modifié les groupes tarifaires dans lesquels sont classés les aéroports pour l'assujettissement à la taxe sur les nuisances sonores aériennes, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2015. **L'article 31 de la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014** de finances pour 2015 a abaissé le plafond des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes de 49M€ en 2014 à 48M€ en 2015. Elles sont complétées par **l'arrêté du 18 février 2015** mentionné ci-dessous.

**L'ordonnance n° 2015-948 du 31 juillet 2015** relative à l'égal accès des femmes et des hommes au sein des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes, en vertu de laquelle la parité est instituée au sein de l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (ACNUSA) et sera effective dès le mois d'octobre 2015.

**L'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014** pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit la possibilité d'augmenter - sans toutefois que cette augmentation soit significative - la population exposée aux nuisances sonores aériennes (c'est-à-dire à l'intérieur des plans d'exposition au bruit) dans le cadre et selon des modalités définies par un contrat de développement territorial tel que prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

#### Décrets et arrêtés

**Le décret n° 2015-995 du 17 août 2015** relatif au système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, notamment à l'intégration des activités aériennes dans ce système est intervenu, comme les dispositions législatives évoquées ci-dessus, pour parfaire la transposition de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre modifiée par la directive 2008/101/CE du Parlement et du Conseil du 19 novembre 2008 et par la directive 2009/29/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009.

**Arrêté du 18 février 2015** fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aéroport mentionné au IV de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

**Arrêté du 16 juillet 2015** portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport de Cherbourg-Maupertus (Manche) intervenu concomitamment



au décret du 16 juillet 2015 portant abrogation du décret du 27 janvier 1976 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Cherbourg-Maupertus (Manche).

**Arrêté du 21 janvier 2015** portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Troyes-Barbery (Aube).

**Arrêté du 18 juin 2015** modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin).

### b) Taxe aéroport

**L'article 15 de la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014** de finances rectificative pour 2014 modifie l'article 1609 *quatervicies* du CGI en relevant de 12€ à 13€ le tarif plafond de la classe 3.

**L'arrêté du 11 février 2015** fixant la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes et le tarif de la taxe d'aéroport applicable sur chacun d'entre eux ainsi que le tarif de la majoration de la taxe d'aéroport fixe les tarifs annuels pour les aérodromes des classes 1, 2 et 3, en application notamment de l'article 15 de la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 de finances rectificative pour 2014 pour ce qui concerne la classe 3.

**L'arrêté du 27 mars 2015, modifié par arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2015**, fixant la répartition du produit de la majoration de la taxe d'aéroport perçue sur le trafic des aéroports de classe 1, 2 ou 3 entre les seuls aéroports de classe 3 ou non éligibles à la taxe (moyens et petits aéroports). Cette péréquation vise à pallier le déficit de financement des aéroports concernés résultant des missions de sûreté et de sécurité.

### c) Gestion aéroportuaire

Les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03) ont été publiées au **Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) du 4 avril 2014**. Elles ont pour but d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les aéroports et entre les compagnies aériennes de l'Union européenne en énonçant notamment les conditions dans lesquelles certaines catégories d'aides d'État peuvent être déclarées compatibles avec ce principe.

**L'article 21 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015** portant nouvelle organisation territoriale de la République ouvre une faculté pérenne de transfert aux collectivités territoriales des

aérodromes d'Etat qui ne sont plus ni d'intérêt national ou international, ni nécessaire à l'exercice des missions de l'Etat.

**L'article 135 de la même loi du 7 août 2015** permet la gratuité de l'occupation ou l'utilisation du domaine public aéroportuaire (ainsi que dans les ports et les gares) lorsque celle-ci contribue directement à assurer l'exercice des missions des services de l'Etat chargés de la paix, de la sécurité et de l'ordre publics ou du contrôle aux frontières.

**L'article 8 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions législatives nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire CDG-Express.

**L'article 191 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques soumet à l'autorisation du législateur les opérations par lesquelles l'Etat transfère au secteur privé la majorité du capital d'une société exploitant une infrastructure de transport aéroportuaire ou autoroutière dans le cadre d'une concession accordée par l'Etat. Il précise les conditions imposées à ces opérations lorsque celles-ci concernent une société exploitant un aérodrome (cahier des charges, contenu des offres et expérience requise des candidats). Enfin, cet article autorise la privatisation des sociétés gestionnaires des aérodromes de Nice et de Lyon.

**L'arrêté du 20 mars 2015** portant autorisation de la cession de 49,99 % du capital de la société Aéroport Toulouse-Blagnac est intervenu dans le cadre de la mise en œuvre du **décret n° 2014-795 du 11 juillet 2014** autorisant le transfert au secteur privé d'une participation majoritaire au capital de la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac. Il a été complété, s'agissant des modalités de la vente, par l'arrêté du 15 avril 2015 fixant les modalités de transfert au secteur privé d'une participation détenue par l'Etat au capital de la société Aéroport Toulouse-Blagnac.

**Le décret n° 2015-319 du 20 mars 2015** approuve la convention passée entre l'Etat et la société d'exploitation de l'aérodrome de Toulon-Hyères SAS pour la concession de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre (cahier des charges annexé à cette convention). L'exploitation est confiée pour 25 ans à cette filiale de la société VINCI.

**L'arrêté du 11 août 2014**, autorisant le transfert de la concession de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet à la Société aéroportuaire

Guadeloupe Pôle Caraïbes, autorise le transfert de la concession de la CCI à une société aux capitaux publics. En conséquence, l'arrêté du 23 juin 2015 modifiant la concession de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet traduit l'application du cahier des charges type de 2007 et porte l'échéance de la concession à 2052.

**L'arrêté du 14 mai 2014**, autorisant le transfert de la concession de l'aérodrome de Marseille-Provence à la société Aéroport Marseille-Provence, autorise le transfert de la concession de la CCI à une société aux capitaux publics, et **l'arrêté du 20 mars 2015** modifiant la concession de l'aérodrome de Marseille-Provence traduit l'application du cahier des charges type de 2007 et porte l'échéance de la concession à 2048.

#### **d) Dispositions relevant de la sûreté de l'aviation civile.**

**L'article 23 de la loi n° 2014-1353 du 13 novembre 2014** renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme a introduit un article L. 6341-4 au code des transports qui permet, cas de menace pour la sécurité nationale, d'imposer aux entreprises de transport aérien desservant le territoire national à partir d'aéroports étrangers la mise en œuvre de mesures de sûreté au départ de ces mêmes aéroports.

Pris pour son application, **le décret n° 2015-383 du 3 avril 2015** relatif aux mesures de sûreté applicables aux entreprises de transport aérien desservant le territoire national au départ d'aéroports étrangers, en cas de menace pour la sécurité nationale précise, à l'article R. 213-17 du code de l'aviation civile, le champ, les conditions d'établissement, la durée et les modalités de traçabilité de ces mesures.

**L'arrêté du 16 juillet 2015** relatif à l'utilisation d'un dispositif d'imagerie utilisant les ondes millimétriques, pris en application de l'article L. 6342-4 du code des transports, autorise le recours à ce type de dispositif sur les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

**L'arrêté du 2 avril 2015** portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile a pour objet de mettre à jour l'arrêté du 11 septembre 2013, modifié par arrêté du 8 août 2014, en introduisant dans son annexe, au chapitre 12, des dispositions relatives aux équipes cynotechniques découlant du règlement (UE) n° 573/2010 du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise

en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Il est relatif à l'utilisation et la certification des équipes cynotechniques.

**L'article 16 de la loi n° 2015-912 du 24 juillet 2015** relative au renseignement a modifié le code monétaire et financier pour permettre à la cellule de renseignement financier nationale (TRACFIN) d'avoir accès aux données passagers (y compris relatives à ses bagages) de toute entreprise de transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien ou de tout opérateur de voyage ou de séjour.

#### **e) Autres dispositions**

Au-delà de ces dispositions, peuvent également être mentionnées des dispositions dont l'objet n'est pas financier :

**L'article 4 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a institué le libre accès aux données nécessaires aux voyageurs. Il s'agit des données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité. Elles devront être, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport. Dans ce but, elles seront diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite. Les personnes tenues de diffuser ces données sont les exploitants des services de transport et de mobilité et, le cas échéant, les autorités organisatrices de transport.

**Le décret n° 2015-197 du 20 février 2015** relatif à certaines sanctions administratives en matière d'aviation civile a modifié les dispositions du code de l'aviation civile relatives à la mise en œuvre de sanctions administratives et aux modalités de fonctionnement de la commission administrative de l'aviation civile. Il a étendu ce dispositif de sanctions au non-respect de certains règlements européens par les transporteurs aériens, les autres exploitants d'aéronefs ou les agents de voyages, relatifs notamment à la sécurité aérienne.

**L'arrêté du 31 juillet 2015** relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France a mis en conformité la réglementation française relative aux affrètements et partages de codes des transporteurs aériens français

avec le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (dit règlement « AIR-OPS »).

#### Obligations de service public :

**Arrêté du 6 août 2015** modifiant l'arrêté du 13 juin 2013 modifiant des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Lorient et Lyon.

**Arrêté du 10 juin 2015** modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens entre Rodez et Paris (Orly).

**Arrêté du 16 mars 2015** modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens entre La Rochelle et Lyon et entre Poitiers et Lyon.

### I.1.3 Réglementation européenne

(actualisé en novembre 2015)

**La Commission européenne devrait présenter, au mois de décembre, un paquet aviation pour renforcer la compétitivité du secteur aérien européen, prévu à son programme de travail 2015. Pour alimenter ses réflexions, différentes consultations ont déjà eu lieu.**

#### a) Paquet aviation

La Commission européenne a lancé une consultation publique en 2015 sur le paquet aviation pour l'amélioration de la compétitivité du secteur aérien dans l'Union européenne. Elle vise à identifier les défis et les mesures pour la compétitivité du secteur aérien.

La Commission devrait présenter en décembre un « paquet aviation » prenant en compte cette consultation.

Ce paquet présente une approche globale intégrant une proposition de révision du règlement n° 216/2008<sup>2</sup> créant l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA), une communication proposant "une stratégie pour le transport aérien européen", et une communication sur la politique extérieure de

l'Union européenne intégrant plusieurs demandes de mandat pour des accords globaux avec l'ASEAN, la Chine, les pays du Golfe, l'Inde, le Mexique, la Turquie et certains partenaires du voisinage, notamment l'Arménie.

#### b) Sécurité

La Commission européenne a lancé une consultation publique en 2014 pour la révision du règlement n° 216/2008, sur « une initiative en matière de sécurité aérienne et une éventuelle révision du règlement (CE) n° 216/2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ».

Cette consultation avait pour ambition une modernisation de la politique de sécurité afin de prendre en compte les évolutions de l'industrie induites par le marché unique (apparition de nouveaux « business models » et des compagnies transnationales).

La Commission a également lancé une communication en avril 2014 sur les drones ou RPAS (Remotly Piloted Aircraft System) intitulée « Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotes d'une manière sûre et durable ».

Les propositions législatives résultant de ces deux consultations devraient être intégrées dans le paquet aviation.

#### c) Aéroports

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

#### Allocations des créneaux horaires :

La proposition de règlement fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports (refonte du règlement 95/93), qui a fait l'objet d'une orientation générale au Conseil transports du 29 octobre 2012, a été approuvée au Parlement européen. La procédure de conciliation en première lecture n'a pas encore démarré.

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

### Nuisances sonores :

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

### Services en escale :

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

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

Le texte a été retiré par la Commission en décembre 2014.

### d) Droits des passagers aériens

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

Un rapport sur l'état d'avancement des travaux a été présenté au conseil Transports le 11 juin 2015 par la présidence lettone mais aucune orientation générale n'a été votée.

### e) Ciel unique européen

La Commission européenne a engagé une révision des règlements Ciel unique et du règlement « AESA » en juin 2013. Le texte a été adopté en première lecture au Parlement européen en mars 2014. Au Conseil Transports du 14 décembre 2014, une orientation générale partielle a été adoptée. Les trilogues (Parlement, Conseil et Commission) n'ont pas commencé.

La Commission a chargé en décembre 2014 un consortium associant les principales

compagnies aériennes, des aéroports et les principaux prestataires de service de navigation aérienne de la coordination et de la synchronisation du déploiement du programme SESAR. Un financement de 3Md€ de l'Union Européenne est prévu.

### f) Accords internationaux relatifs aux services de transport aérien internationaux

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

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

D'une part, des accords dits "horizontaux" qui viennent seulement modifier certaines des dispositions des accords bilatéraux des Etats membres qui sont contraires au droit de l'Union européenne suite aux arrêts de novembre 2002 de la Cour de Justice des Communautés européennes, connus sous le vocable "d'arrêts de ciel ouvert".

D'autre part, la Commission négocie, dans des conditions déterminées par le Conseil de l'Union européenne, des accords "globaux" qui se substituent aux traditionnels accords bilatéraux des Etats membres.

### Liste des accords globaux

|                 | Paraphés        | Signés       |
|-----------------|-----------------|--------------|
| Brésil          | 18-mars-11      |              |
| Canada          | 30-nov-08       | 17-déc-09    |
| EACE *          |                 | juin-06      |
| Géorgie         | 05-mars-10      | 02-déc-10    |
| Israël          | 30-juillet-2012 | 10-juin-2013 |
| Jordanie        | 17-mars-10      | 15-déc-10    |
| Maroc           | 14-déc-05       | 12-déc-06    |
| Moldavie        | 26-oct-11       | 26-juin-2012 |
| Ukraine         | 28-nov-13       |              |
| USA - "Phase 1" | 02-mars-07      | 30-avr-07    |
| USA - "Phase 2" | 25-mars-10      | 24-juin-10   |

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

(Source : DGAC)

**Liste des accords horizontaux**

|                       | Paraphés   | Signés     |
|-----------------------|------------|------------|
| Albanie               | 01-avr-05  | 05-mai-06  |
| Arabie Saoudite       | 29-juin-10 |            |
| Arménie               | 07-sept-07 | 09-déc-08  |
| Australie             | 07-avr-05  | 29-avr-08  |
| Azerbaïdjan           | 14-nov-04  | 07-juil-09 |
| Bangladesh            | 27-févr-15 |            |
| Bosnie-et-Herzégovine | 31-mars-05 | 05-mai-06  |
| Brésil                | 24-mai-10  | 14-juil-10 |
| Cap Vert              | 18-juin-10 | 23-mars-11 |
| Chili                 | 09-sept-04 | 06-oct-05  |
| Corée du Sud          | 12-nov-08  |            |
| Croatie               | 14-janv-05 | 05-mai-06  |
| Emirats arabes unis   | 24-janv-07 | 30-nov-07  |
| Géorgie               | 22-sept-04 | 03-mai-06  |
| Inde                  | 08-avr-08  | 29-sept-08 |
| Indonésie             | 17-août-09 | 29-juin-11 |
| Israël                | 31-juil-08 | 09-déc-08  |
| Jordanie              | 27-mars-07 | 25-févr-08 |
| Kazakhstan            | 11-déc-07  |            |
| Kirghizstan           | 27-oct-05  | 01-juin-07 |
| Liban                 | 09-nov-04  | 07-juil-06 |
| Macao                 | 29-juin-11 | 23-nov-13  |
| Macédoine             | 31-mars-05 | 09-juin-06 |
| Malaisie              | 06-déc-05  | 22-mars-07 |
| Maldives              | 25-déc-05  | 21-sept-06 |
| Maroc                 | 23-mai-05  | 12-déc-06  |
| Mexique               | 23-mai-08  | 15-déc-10  |
| Moldavie              | 26-mai-05  | 11-avr-06  |
| Mongolie              | 19-févr-09 | 03-avr-09  |
| Monténégro            | 08-juin-05 | 05-mai-06  |
| Népal                 | 30-nov-07  | 23-janv-09 |
| Nouvelle-Zélande      | 14-mars-05 | 21-juin-06 |
| Pakistan              | 24-oct-07  | 24-févr-09 |
| Panama                | 07-févr-07 | 01-oct-07  |
| Paraguay              | 05-janv-06 | 22-févr-07 |
| Pérou                 | 02-sept-09 |            |
| Serbie                | 08-juin-05 | 05-mai-06  |
| Singapour             | 11-mai-06  | 09-juin-06 |
| Sri Lanka             | 27-oct-11  | 27-sept-12 |
| Turquie               | 25-mars-10 |            |
| UEMOA <sup>(*)</sup>  | 07-mai-08  | 30-nov-09  |
| Ukraine               | 03-juin-05 | 01-déc-05  |
| Uruguay               | 14-nov-05  | 03-nov-06  |
| Viêt-Nam              | 18-févr-09 | 04-oct-10  |

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

## I.2. Environnement économique

### I.2.1 Environnement économique international

(actualisé en novembre 2015)

**En 2014, la croissance économique mondiale est relativement soutenue (+3,3% après +2,7% en 2013, source INSEE) mais devrait s'infléchir à +3,0% en 2015 (prévision juin 2015).**

Cette décélération de la croissance prévue en 2015 repose sur les éléments observés au 1<sup>er</sup> trimestre 2015 : recul du PIB américain (-0,2% après +0,5% au 4<sup>ème</sup> trimestre 2014), perte de vigueur de l'activité britannique (+0,3% après +0,6%) et conjoncture qui demeure morose dans les pays émergents, notamment en Chine où l'activité a de nouveau ralenti.

Plusieurs facteurs expliquent ce fléchissement dans les pays émergents : de fortes révisions à la baisse de la croissance dans les pays exportateurs de pétrole, en particulier ceux qui font face à des conditions initiales difficiles en plus du choc pétrolier (par exemple, Russie et Venezuela), un ralentissement en Chine dû à une transition vers un modèle de croissance plus durable qui est moins tributaire de l'investissement et une dégradation continue des perspectives en Amérique latine, qui résulte d'un recul des prix des autres produits de base.

On constate, à l'inverse, une légère amélioration de l'activité dans la zone euro (+0,4% au 1<sup>er</sup> trimestre 2015 après +0,3%) dans laquelle la consommation est soutenue par la baisse des prix du pétrole et l'augmentation des exportations nettes.

#### a) L'économie mondiale

Aux Etats-Unis, la croissance en 2014 a été plus vigoureuse que prévu (2,4%). La consommation, principal moteur de la croissance, a profité du rythme soutenu de la création d'emplois et de la croissance des revenus, de la baisse des prix du pétrole et du regain de confiance des consommateurs. Le taux de chômage est tombé à 5,5% en février, soit plus de 1 point de pourcentage au-dessous du niveau atteint un an auparavant.

Au Japon, la croissance en 2014 a été quasi nulle (-0,1%), du fait de la faiblesse de la consommation et de l'effondrement de l'investissement résidentiel. Après cette année

2014 décevante, la croissance devrait se redresser, grâce à l'affaiblissement du yen et à la baisse des prix du pétrole.

En 2014, la Chine a enregistré une croissance de 7,4%. Bien que l'activité ait été plus ou moins conforme aux prévisions, la croissance de l'investissement en Chine a ralenti au second semestre de 2014, sous l'effet d'une correction dans le secteur de l'immobilier.

La croissance de l'économie russe s'est ralentie en 2014 (+0,6%, contre +1,4% en 2013). Les résultats ont été un peu meilleurs que prévu au deuxième semestre de 2014, mais la montée des tensions géopolitiques, la baisse de la confiance et les répercussions de la baisse des prix du pétrole font apparaître une dégradation plus marquée des perspectives dans l'ensemble de la Communauté des Etats Indépendants (CEI) au début de l'année.

En Amérique latine, la croissance au second semestre de 2014 a été modeste : l'activité au Brésil a été languissante (0,1% de croissance en 2014), la croissance a été plus faible que prévue au Mexique (2,1% en 2014) et les autres pays de la région ont marqué le pas.

#### b) La croissance de la zone euro

En 2014, la zone euro a enregistré une croissance de +0,9% (-0,5% en 2013). Après un deuxième et un troisième trimestre médiocres en 2014, la croissance dans la zone euro semble s'accélérer, grâce à la baisse des prix du pétrole, au faible niveau des taux d'intérêt et à l'affaiblissement de l'euro.

La zone euro a continué à se redresser en 2014, mais l'investissement privé est resté faible, l'Allemagne, l'Irlande et l'Espagne étant des exceptions notables. Le repli des prix du pétrole, la baisse des taux d'intérêt et la dépréciation de l'euro, ainsi que l'adoption d'une politique budgétaire plus ou moins neutre, devraient stimuler l'activité en 2015-16.

Par ailleurs, la croissance potentielle demeure faible du fait des séquelles de la crise mais également de l'évolution démographique et d'un ralentissement de la productivité totale des facteurs qui date d'avant la crise. En conséquence, une croissance et une inflation modérées sont prévues. Plus précisément, la croissance devrait passer de 0,9% en 2014 à 1,5% en 2015 et à 1,6% en 2016. La croissance devrait s'accélérer en 2015 et en 2016 en Allemagne (1,6% en 2015 et 1,7% en 2016), en France (1,2% en 2015 et 1,5% en 2016), en Italie (0,5% en 2015 et 1,1% en 2016) et surtout en Espagne (2,5% en 2015 et 2% en 2016).

### c) Le prix du pétrole

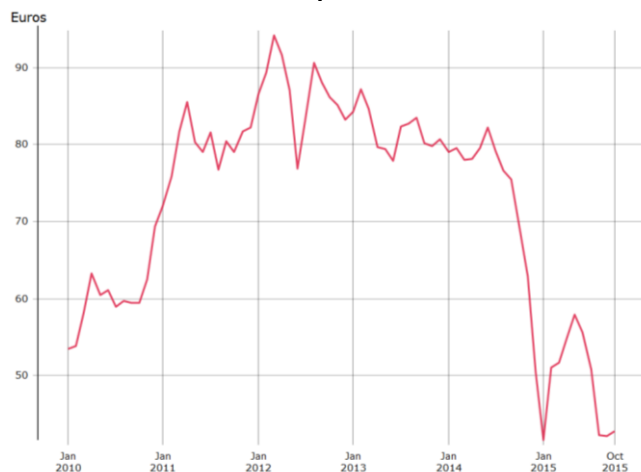
Les prix du pétrole ont diminué d'environ 45% depuis septembre 2014. Divers facteurs y ont contribué : une activité mondiale plus faible que prévu, un affaiblissement de la demande de pétrole (en particulier des pays émergents) et une augmentation de l'offre.

La faiblesse de la demande s'est manifestée au début de 2014. Son impact sur les prix du pétrole a été atténué initialement par une augmentation de la demande de précaution, du fait de la montée des tensions géopolitiques. Les reculs des prix d'autres produits de base (tels que les métaux industriels) semblent indiquer aussi un fléchissement de la demande.

Mais plusieurs éléments indiquent que d'autres facteurs ont joué un rôle important. Par exemple, les prix du pétrole ont diminué bien plus vivement que les prix d'autres produits de base, ce qui porte à croire que des facteurs propres au marché pétrolier (et non la demande mondiale) ont joué un rôle important, notamment : une offre plus élevée que prévue et une certaine faiblesse de la demande de pétrole due à une amélioration du rendement énergétique.

Parmi les facteurs influant sur l'offre figurent, d'une part, la hausse continue de la production dans les pays qui n'appartiennent pas à l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), en particulier les Etats-Unis et, d'autre part, le redressement plus rapide que prévu de la production dans certains pays de l'OPEP en difficulté (par exemple, l'Iraq). On notera par ailleurs la décision prise par l'OPEP en novembre 2014 de maintenir les niveaux de production en dépit de la forte baisse des prix.

**Cours du pétrole brut "Brent" (Londres)**  
Prix en euros par baril



(Source : Insee)

## I.2.2 Economie française

(actualisé en novembre 2015)

**La conjoncture économique française est restée stable au premier semestre 2014 et s'est légèrement améliorée au second pour finir sur une moyenne annuelle de +0,2%. Cette amélioration se poursuit début 2015 mais marque un infléchissement au deuxième trimestre.**

La situation économique de la France s'est très légèrement améliorée durant l'année 2014 : après deux premiers trimestres totalement stables (+0,0%), le PIB a augmenté en volume (euros constants) de +0,3% au troisième et de +0,1% au dernier trimestre. Sur l'année, cette augmentation s'élève à +0,2%, tandis qu'elle s'établit à +0,9% sur l'ensemble de la zone euro et à +3,3% au niveau mondial.

La demande intérieure contribue à hauteur de +0,5 point à cette croissance en volume du PIB national. La consommation des ménages s'accélère (+0,6% en volume après +0,4% en 2013) et les dépenses de consommation des administrations publiques s'avèrent dynamiques (+1,6%) tandis que leur investissement recule nettement (-6,9%). L'investissement des entreprises non financières se développe (+2,0%) mais celui des ménages, principalement en logements, se dégrade pour la troisième année consécutive (-5,3%).

Les exportations progressent de +2,4% (+1,7% en 2013) mais les importations accélèrent plus encore (+3,8% après +1,7%). Au global, la contribution des échanges extérieurs à la croissance du PIB devient négative (-0,5 point après 0,0 point en 2013).

Au premier trimestre 2015, l'activité accélère (+0,7%), portée principalement par le dynamisme de la production manufacturière (+1,3%) et la consommation des ménages (+0,9%) tandis que le secteur de la construction continue son repli (-1,0%). Le deuxième trimestre voit cependant la croissance fléchir (0,0%) avec le fort repli de la production manufacturière (-0,7%) et de la consommation des ménages (0,0%). En octobre, l'INSEE prévoit une croissance nationale de +1,1% en 2015.

(Source : INSEE)

## I.3 Evénements et faits marquants 2014 – 2015

### I.3.1 Evénements marquants de l'année 2014

(actualisé en novembre 2015)

#### Janvier 2014

La Grèce assure la présidence du Conseil de l'Union européenne du 1er janvier au 30 juin.

La Russie prend la présidence tournante du G8.

Le Ministre délégué aux transports annonce la relance du projet CDG Express, qui devrait être mis en service en 2023.

Une crise monétaire est survenue à la fin du mois dans plusieurs pays émergents : Argentine, Brésil, Afrique du Sud, Inde et Indonésie.

Des intempéries ont perturbé le trafic aérien en métropole, notamment à Nice, mais aussi à la Réunion avec le cyclone Bejisa.

En Amérique du Nord la vague de froid polaire a provoqué des milliers d'annulations de vols.

La compagnie régionale suisse Darwin Airlines prend le nom de Etihad Regional.

Europe Airpost annonce la commande de deux nouveaux B737-400 tout cargo.

La société Unijet a été rachetée par la compagnie belge ABELAG.

La cour d'appel de Luxembourg a rendu un jugement concernant un accident de Luxair en 2003 : les indemnisations s'échelonnent entre 11 500€ et 130 500€ selon les victimes.

Etihad a fait voler un avion avec du biocarburant produit par Total.

#### Février 2014

La Commission européenne a publié les lignes directrices sur la manière dont les Etats membres peuvent soutenir les aéroports et les compagnies aériennes via des aides d'Etat.

Le Parlement européen a voté en première lecture le nouveau projet de la Commission européenne sur les droits des passagers aériens.

easyJet a été condamnée en appel à une amende de 50 000€ pour avoir refusé d'embarquer une passagère handicapée non accompagnée.

Plusieurs milliers de vols ont été annulés aux Etats-Unis en février à cause du froid intense qui a sévi sur le centre et l'est du pays.

M. Carsten SPOHR remplace M. Christoph FRANZ à la tête du groupe Lufthansa.

Les XXIIe Jeux olympiques d'hiver se tiennent du 7 au 23 février au à Sotchi en Russie.

L'Ukraine connaît une crise politique puis des affrontements le 20 février et le départ du Président Ianoukovitch le 22.

#### Mars 2014

Disparition mystérieuse du B777 de Malaysian Airlines qui assurait le vol MH370 entre Kuala Lumpur et Pékin dans la nuit du 7 au 8 mars avec 239 passagers à bord

Cessna fait évoluer ses avions d'affaires avec des versions +, ainsi le CJ3+ dévoilé le 20 mars avec un poste de pilotage, une avionique et une cabine modernisés.

La grève des contrôleurs aériens français du 18 mars a amené les compagnies aériennes à réduire leurs programmes.

Le 23 et 30 mars les élections municipales se déroulent en France.

Suite à un référendum d'autodétermination en Crimée, le gouvernement russe annonce que la République de Crimée et la ville de Sébastopol intègrent la Fédération de Russie.

#### Avril 2014

Airbus Group dévoile le prototype de l'E-Fan, un avion école électrique.

L'Inde autorise désormais les A380 sur ses principaux aéroports.

La Commission européenne a officiellement demandé à la France, à l'Allemagne et aux pays du Benelux d'accélérer le programme de mise en place du FABEC.

L'espace aérien du Kosovo, géré par l'OTAN, est rouvert aux avions civils.

#### Mai 2014

Le groupe Air France-KLM a célébré ses 10 ans.

En Chine, la ville de Pékin a décidé de se doter d'un 3<sup>ème</sup> aéroport.

Le salon EBACE de Genève du 20 au 22 mai a marqué un retour à l'optimisme pour le secteur de l'aviation d'affaires. Les principaux constructeurs y ont annoncé leurs nouveaux projets, parmi lesquels le Falcon F8X de Dassault, avion de très haut de gamme.

Les recherches sous-marines se poursuivent concernant l'accident du vol MH 370.

Les élections parlementaires dans l'Union européenne se déroulent du 22 au 25 mai.

La Thaïlande connaît le 22 mai un coup d'Etat militaire.



#### **Juin 2014**

Le gouvernement espagnol annonce sa volonté d'ouvrir le capital de l'AENA.

Air France/KLM et Lufthansa font une démarche commune auprès de la Commission européenne pour mettre en place des règles du jeu équitables avec les compagnies du Golfe.

Airbus et Safran veulent contrôler les activités de l'autorité de conception des lanceurs spatiaux logée dans le CNES.

Le B787-900 est certifié par la FAA et l'EASA.

Le Premier Ministre turc a inauguré le chantier de construction du nouvel aéroport d'Istanbul.

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports annonce le lancement du projet CDG Express, liaison ferrée directe entre l'aéroport Paris-CDG et la gare de Paris-Est.

Le conseil d'administration d'Alitalia a accepté l'offre d'Etihad Airways, qui entrera à hauteur de 49% dans le capital d'Alitalia.

Le 8ème Cannes Air Show a accueilli les professionnels de l'aviation privée sur l'aérodrome de Mandelieu du 13 au 16 juin.

Les commémorations du 70e anniversaire du débarquement se déroulent en Normandie le 6 juin.

Le Brésil accueille du 12 juin au 13 juillet la coupe du monde de football.

L'aéroport de Karachi a été le théâtre à deux reprises d'une attaque de talibans pakistanais.

#### **Juillet 2014**

Lufthansa lance « Wings » rassemblant Germanwings et Eurowings pour contrer le développement des compagnies à bas coûts.

Le salon de Farnborough (du 14 au 20 juillet) confirme les prévisions de croissance de la flotte mondiale. Airbus y réussit le lancement de l'A330neo et enregistre 496 commandes contre 201 pour Boeing.

Très mauvais mois pour la sécurité du transport aérien trois accidents causant 472 victimes : le 17 juillet, un Boeing 777-200ER de Malaysia Airlines dans l'est de l'Ukraine ; le 22, un ATR-72 de TransAsia lors d'un atterrissage d'urgence à Taïwan et le 24 un MD-83 loué par Air Algérie à Swiftair dans le nord du Mali.

Air France annonce la fin du plan de départs volontaires et prévoit un nouveau plan « Perform 2020 ».

L'État français lance un appel d'offres ouvrant le capital de la société gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

#### **Août 2014**

Air France annonce que L'essentiel de ses lignes intérieures au départ d'Orly, ainsi que certaines destinations européennes, vont passer sous la responsabilité managériale de Hop!.

Le crash d'un Antonov An-140 de la compagnie iranienne Sepahan Airlines le 10 août porte à 757 morts le bilan des accidents aériens depuis le début de l'année.

La FAA demande aux compagnies américaines de voler à des altitudes plus élevées quand elles survolent le territoire irakien et interdit les survols de la Syrie et de la Lybie.

La Russie interdit son espace aérien aux compagnies ukrainiennes. En retour, l'Ukraine exige que les compagnies aériennes Aeroflot et Transaero demandent la permission de traverser son espace aérien.

La France est le pays le plus visité dans le monde en 2013 selon l'étude annuelle de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services publiée le 11 août.

#### **Septembre 2014**

Après 14 jours de grève, les pilotes d'Air France reprennent le travail en ayant obtenu le retrait du projet Transavia Europe mais pas le statut unique qu'ils demandaient. Le groupe Air France-KLM voit son trafic de passagers baisser de 16,3% par rapport à septembre 2013 et perd de 250 à 300 millions d'euros.

Près de quatre ans après son lancement commercial, l'A320neo effectue son premier vol d'essai. 3257 exemplaires de l'appareil ont déjà été commandés par 60 clients.

Airbus et Qatar Airways règlent leur différend, qui s'était traduit par un retard de la livraison du premier des 10 exemplaires d'A380 commandés par la compagnie. Le premier exemplaire a été livré à Qatar Airways le 18 septembre.

Le débat sur l'inclinaison ou pas du siège dans les avions monte en puissance avec plusieurs déroutements et incidents en vol dus à des passagers furieux d'en voir d'autres situés devant eux incliner leur siège.

#### **Octobre 2014**

Airbus enregistre une commande record de 250 A320neo de la part de la compagnie indienne à bas coûts Indigo.

Air France indique que sa Toulouse-Orly devient, pour un an, « Lab Line for the future, vitrine de l'innovation du voyage durable ». Le premier vol a lieu le 21 octobre, en utilisant un biocarburant, le Farmesane, développé à partir de végétaux par Total et son partenaire Amyris.

Embraer enregistre au troisième trimestre le montant de commandes le plus élevé de son histoire à 22,1 milliards de dollars, et annonce la découpe de la première pièce métallique destinée à la famille E2.

Cérémonie de présentation à Nagoya du MRJ de Mitsubishi. Premier avion civil japonais depuis cinquante ans, dont le premier vol est prévu au premier semestre 2015. Une nouvelle concurrence pour les avionneurs régionaux Embraer et Bombardier après l'arrivée de Sukhoï en 2011.

Le 20 octobre, le Falcon 50 opéré par Unijet sur l'aéroport international de Vnoukovo heurte un engin de déneigement ce qui cause la mort du président-directeur général de Total Christophe de Margerie et de tous les membres d'équipage.

#### **Novembre 2014**

Remise au Premier Ministre du rapport Le Roux sur l'avenir du transport aérien français. Parmi les mesures proposées pour restaurer la compétitivité du secteur : baisser les taxes et supprimer la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Les 6 novembre, Air France et ses pilotes trouvent un accord pour développer Transavia France ; l'accord devra être soumis à référendum auprès de l'ensemble des pilotes.

Le rapprochement de l'activité court-courrier de point-à-point d'Air France et de sa filiale régionale Hop! à partir du printemps 2015 a été présenté au CCE d'Air France. Les vols seront opérés sous la bannière Hop! Air France.

Un an après avoir changé de stratégie en se focalisant davantage sur la clientèle affaires, Ryanair publie un bénéfice opérationnel de 933,4 millions d'euros au premier semestre de son exercice 2014-2015, en hausse de 30%.

#### **Décembre 2014**

Après son approbation par 53% des pilotes d'Air France, le SNPL approuve le projet d'accord pour le développement de Transavia France après l'engagement écrit du PDG d'Air France-KLM d'abandonner le projet Transavia Europe. Cet accord définit les conditions de détachement des pilotes d'Air France chez Transavia France et permet à cette dernière d'augmenter sa flotte limitée à 14 appareils lors de sa création en 2007.

Grève des PNC basés en France de la compagnie à bas coûts britannique easyJet les 25, 26 et 31 décembre 2014 et le 1er janvier 2015.

Un A320 de la compagnie malaisienne à bas coûts AirAsia disparaît le 27 décembre entre l'Indonésie et Singapour avec 162 personnes à son bord.

Airbus livre à Qatar Airways le premier exemplaire de son nouveau biréacteur long-courrier A350-900 XWB.

Le consortium chinois Symbiose, associé au canadien SNC-Lavalin, retenu comme futur acquéreur d'une participation de 49,9% dans l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

## **I.3.2 Evénements marquants de l'année 2015**

(actualisé en novembre 2015)

#### **Janvier 2015**

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

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

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

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

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

#### **Février 2015**

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

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

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

Le 12 février, l'Assemblée Nationale adopte en première lecture l'article 49 de la loi Macron, prévoyant le transfert au secteur privé de la majorité du capital des sociétés gestionnaires des aéroports de Nice et de Lyon.

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

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

Qatar Airways prend 10% d'IAG.

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

### **Mars 2015**

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

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

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

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

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

### **Avril 2015**

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

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

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

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

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

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

L'Airbus A330 franchit le cap des 1500 commandes.

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

### **Mai 2015**

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

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

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

Ryanair établit son trafic passagers record avec 90 millions de passagers en 2014-2015 et annonce un bond de 66% de son bénéfice annuel après impôts.

### **Juin 2015**

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

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

En marge de la Conférence mondiale pour le climat, qui se tiendra à Paris en décembre, Anne Hidalgo (maire de Paris) et Michael R. Bloomberg (ancien maire de New York et

envoyé spécial des Nations Unies pour les villes et la lutte contre le changement climatique) ouvrent un deuxième "front" en annonçant la tenue d'un Sommet des élus locaux pour le climat, au même moment et au même endroit.

### **Juillet 2015**

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

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

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

Le gouvernement statue sur le niveau des redevances aéroportuaires qu'ADP pourra appliquer au cours du prochain contrat de régulation 2016-2020 : gel des redevances (hors inflation) pour la première année et hausse de 1,25% (hors inflation) pour les quatre années suivantes (le CRE est formellement signé par l'État et ADP le 31 août 2015).



## II. Activités du secteur



## II.1. Transport aérien

### II.1.1 Trafic aérien

(actualisé en décembre 2015)

#### a) Trafic aérien mondial

Selon les données provisoires de l'OACI, le trafic aérien mondial en 2014 s'élève à 3,3 milliards de passagers et à 6 145 milliards de passagers-kilomètres-transportés (PKT), soit une progression de +5,8% par rapport au nombre de PKT constaté en 2013.

Selon l'IATA, le trafic mondial cumulé des neuf premiers mois de 2015 en PKT est supérieur de +6,7% par rapport à celui des neuf premiers mois de 2014.

Selon les données fournies par l'OACI, le nombre de passagers transportés en 2014 en services réguliers s'établit à 3 303 millions, en augmentation de +5,5% par rapport à 2013. Exprimée en nombre de passagers-kilomètres-transportés, l'augmentation du trafic se porte à +5,8% avec environ 6 145 milliards de PKT.

Sur 10 ans (de 2005 à 2014), le taux de croissance annuel moyen s'élève à +4,9% en nombre de passagers transportés et à +5,1% en PKT.

Avec une augmentation de +6% entre 2013 et 2014, le trafic international mondial progresse plus que le trafic intérieur (+5,1%). Ce différentiel est encore plus marqué sur dix ans avec +6,8% contre +3,9% entre 2005 et 2014.

#### Évolution du trafic mondial depuis 10 ans en millions de passagers

| Année            | Trafic international | Trafic intérieur | Total        |
|------------------|----------------------|------------------|--------------|
| 2005             | 734                  | 1 405            | 2 139        |
| 2006             | 802                  | 1 457            | 2 259        |
| 2007             | 886                  | 1 571            | 2 457        |
| 2008             | 921                  | 1 573            | 2 494        |
| 2009             | 933                  | 1 551            | 2 484        |
| 2010             | 1032                 | 1 668            | 2 700        |
| 2011             | 1120                 | 1 745            | 2 865        |
| 2012             | 1187                 | 1 811            | 2 998        |
| 2013             | 1248                 | 1 884            | 3 132        |
| <b>2014</b>      | <b>1 322</b>         | <b>1 981</b>     | <b>3 303</b> |
| % 2014/2013      | 6,0%                 | 5,1%             | <b>5,5%</b>  |
| t.c.a.m. 2014/09 | 6,8%                 | 3,9%             | <b>4,9%</b>  |

(Source : OACI)

L'Asie/Pacifique reste la région la plus productrice de transport aérien au monde puisque, en 2014, les transporteurs de cette région assurent 32% du trafic mondial (exprimé en PKT) suivis par ceux d'Europe<sup>3</sup> avec 27%, d'Amérique du Nord (25%), du Moyen-Orient (9%), de la région Amérique Latine et Caraïbes (5%) et enfin d'Afrique (2%).

En 2014, ce sont les transporteurs du Moyen-Orient qui réalisent la plus forte progression de trafic (PKT) avec +11,3% par rapport à 2013. Avec une progression de +6%, les transporteurs d'Europe réalisent la troisième plus forte progression de trafic, derrière ceux d'Asie/Pacifique (+7%).

#### Répartition du trafic 2014 en millions de passagers par région de domiciliation des transporteurs (classées par parts de trafic passagers décroissantes)

| Régions du monde         | Trafic international | Trafic intérieur | Total        | Part du trafic |
|--------------------------|----------------------|------------------|--------------|----------------|
| Asie/Pacifique           | 319                  | 788              | 1 107        | 34%            |
| Europe                   | 639                  | 233              | 872          | 27%            |
| Amérique du Nord         | 130                  | 708              | 838          | 25%            |
| Amérique Latine/Caraïbes | 51                   | 189              | 240          | 7%             |
| Moyen-Orient             | 138                  | 35               | 174          | 5%             |
| Afrique                  | 45                   | 28               | 72           | 2%             |
| <b>Monde</b>             | <b>1 322</b>         | <b>1 981</b>     | <b>3 303</b> | <b>100%</b>    |

(Source : OACI)

#### Répartition du trafic 2014 en milliards de PKT par région de domiciliation des transporteurs (classées par parts de trafic en PKT décroissantes)

| Régions du monde         | Trafic international | Trafic intérieur | Total        | Part du trafic |
|--------------------------|----------------------|------------------|--------------|----------------|
| Asie/Pacifique           | 1 063                | 864              | 1 927        | 32%            |
| Europe                   | 1 443                | 218              | 1 661        | 27%            |
| Amérique du Nord         | 543                  | 1 008            | 1 551        | 25%            |
| Moyen-Orient             | 519                  | 29               | 548          | 9%             |
| Amérique Latine/Caraïbes | 153                  | 167              | 320          | 5%             |
| Afrique                  | 118                  | 21               | 139          | 2%             |
| <b>Monde</b>             | <b>3 839</b>         | <b>2 306</b>     | <b>6 145</b> | <b>100%</b>    |

(Source : OACI)

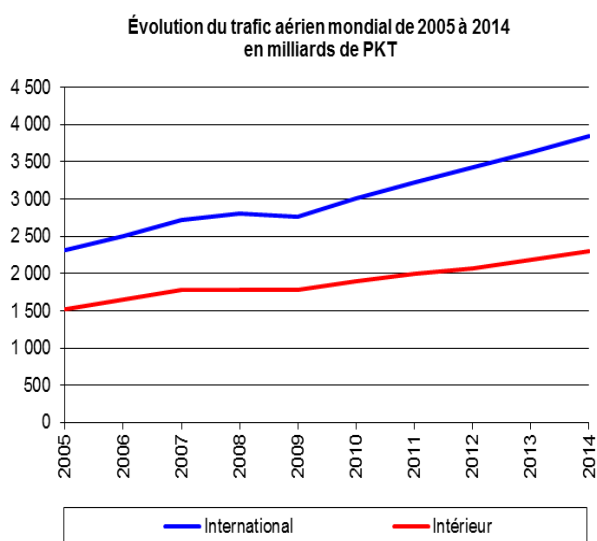
La part la plus importante du trafic international est réalisée par les transporteurs européens

<sup>3</sup> Au sens de l'OACI, c'est-à-dire y compris la Russie et la Turquie.

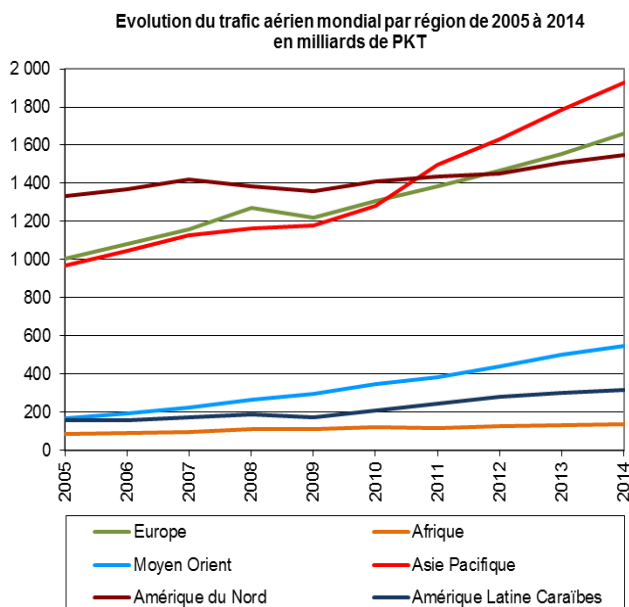


(38% de ce trafic exprimé en PKT), suivis par ceux de la région Asie/Pacifique (28%).

Concernant les services aériens réguliers intérieurs, les transporteurs d'Amérique du Nord assurent 44% de ce trafic au niveau mondial après une hausse de +3,1% sur ce trafic par rapport à 2013. Ce sont cependant ceux de la région Asie/Pacifique qui connaissent la plus forte progression avec +8,4%, essentiellement sous l'effet de la vigueur des marchés intérieurs chinois et indiens -, pour établir leur part à 38% du trafic intérieur mondial.



(Source : DGAC d'après les données OACI)



(Source : DGAC d'après les données OACI)

Au vu des données de l'OACI mais également de celles de l'IATA, la croissance du transport aérien de passagers apparaît robuste malgré la dureté de la crise économique, et les compagnies du Moyen Orient confirment leur importance croissante sur la scène internationale.

## b) Europe

**Le total des flux de trafic aérien des 28 pays de l'Union Européenne s'élève en 2014 à 1 230 millions de passagers transportés.**

**Le flux de trafic intra-communautaire est en progression de +6,6%, celui avec les autres pays étrangers de +3,0% et le trafic domestique de +2,2%.**

Le trafic aérien de l'UE 28 s'élève en 2014 à 1 230 millions de passagers, soit +5,0% par rapport à 2013. Si l'on supprime le double comptage des flux entre Etats membres, le trafic de l'UE ressort à 877 millions de passagers (+4,1% par rapport à 2013).

Les 15 pays réalisant un trafic supérieur à 15 millions de passagers en 2014 voient leur trafic passagers global progresser par rapport à 2013, la plus faible progression étant celle de l'Autriche (+2,4%) tandis que plus de la moitié de ces pays (huit) voient leur trafic progresser de 5%, la progression la plus importante étant atteinte par la Grèce avec +16,3%.

En 2014, le Royaume-Uni renforce sa première place du classement avec 220 millions de passagers transportés (+4,5% par rapport à 2013), et parmi les quatre autres pays affichant un trafic de plus de 100 millions, l'Allemagne qui enregistre 186 millions de passagers (+3,1%) se maintient en deuxième position devant l'Espagne avec 165 millions de passagers (+4,8%), la France (145 millions et +2,9%) et l'Italie (121 millions et +5,1%).

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

|  | 2013             | 2014             | 2014 / 13 (%) |
|--|------------------|------------------|---------------|
| 1. Royaume-Uni                         | 210 469          | <b>220 022</b>   | 4,5%          |
| 2. Allemagne                           | 180 782          | <b>186 446</b>   | 3,1%          |
| 3. Espagne                             | 157 732          | <b>165 354</b>   | 4,8%          |
| 4. France                              | 140 679          | <b>144 808</b>   | 2,9%          |
| 5. Italie                              | 115 272          | <b>121 156</b>   | 5,1%          |
| 6. Pays-Bas                            | 58 077           | <b>60 963</b>    | 5,0%          |
| 7. Grèce                               | 33 621           | <b>39 118</b>    | 16,3%         |
| 8. Suède                               | 31 443           | <b>32 765</b>    | 4,2%          |
| 9. Portugal                            | 29 694           | <b>32 558</b>    | 9,6%          |
| 10. Danemark                           | 27 453           | <b>29 004</b>    | 5,6%          |
| 11. Belgique                           | 26 387           | <b>28 775</b>    | 9,0%          |
| 12. Autriche                           | 25 750           | <b>26 379</b>    | 2,4%          |
| 13. Irlande                            | 24 604           | <b>26 311</b>    | 6,9%          |
| 14. Pologne                            | 23 274           | <b>25 714</b>    | 10,5%         |
| 15. Finlande                           | 16 565           | <b>17 172</b>    | 3,7%          |
| 13 autres états (trafic < 15 millions) | 69 409           | <b>73 353</b>    | 5,7%          |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>1 171 211</b> | <b>1 229 897</b> | <b>5,0%</b>   |

(Sources : DGAC et EUROSTAT)

Le trafic aérien domestique 2014 des pays de l'UE est en hausse de +2,2% après deux années consécutives de baisse. Avec 29,7 millions de passagers transportés en 2014, la France demeure en tête des cinq pays ayant un trafic domestique supérieur à 20 millions de passagers, devant l'Italie et l'Espagne dont le trafic domestique est équivalent (29,2 millions) suivies de l'Allemagne et du Royaume-Uni (respectivement 22,8 et 21,9 millions de passagers transportés). Dans ce groupe, seul le trafic domestique de la France recule par rapport à celui de 2013 (-1,9%) tandis que l'Italie marque la plus forte progression (+2,7%).

Pour les autres pays de l'UE, la part du trafic intérieur reste faible relativement à leur trafic global du fait de leur superficie et de leur faible population. C'est le cas des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Irlande. A contrario, la Pologne et la Grèce connaissent une progression de plus de +20% de leur trafic intérieur.

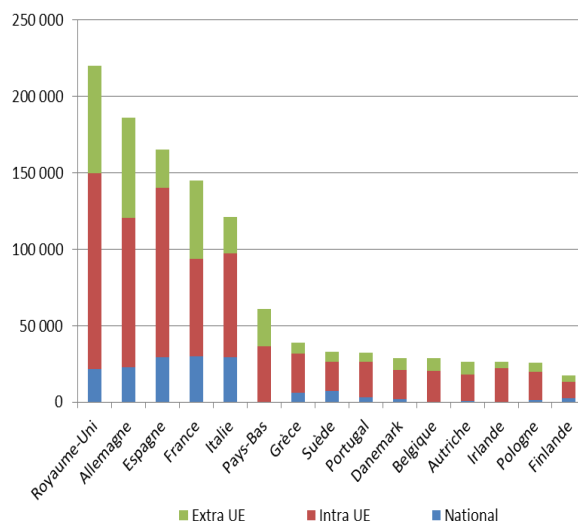
Le trafic intra Union Européenne (hors trafic intérieur) connaît partout une progression vigoureuse (+6,6% pour l'ensemble de l'UE), en raison notamment du développement des compagnies à bas coûts sur des liaisons non concurrencées par les lignes ferroviaires à grande vitesse.

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

|  | National       |              | Intra UE       |              | Extra UE       |              |
|--|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
|  | 2014           | 2014 /13 (%) | 2014           | 2014 /13 (%) | 2014           | 2014 /13 (%) |
| Royaume-Uni                            | 21 862         | 2,5%         | 128 068        | 5,8%         | 70 092         | 2,9%         |
| Allemagne                              | 22 789         | 0,8%         | 97 976         | 4,6%         | 65 680         | 1,8%         |
| Espagne                                | 29 207         | 2,1%         | 110 885        | 6,8%         | 25 263         | -0,2%        |
| France                                 | 29 741         | -1,9%        | 63 796         | 6,6%         | 51 270         | 1,5%         |
| Italie                                 | 29 175         | 2,7%         | 67 968         | 6,5%         | 24 013         | 4,3%         |
| Pays-Bas                               | 0              | -58,0%       | 36 663         | 7,2%         | 24 299         | 1,8%         |
| Grèce                                  | 6 267          | 22,6%        | 25 267         | 18,6%        | 7 584          | 5,3%         |
| Suède                                  | 7 355          | 4,1%         | 18 826         | 2,5%         | 6 585          | 9,6%         |
| Portugal                               | 2 960          | 4,3%         | 23 426         | 11,0%        | 6 172          | 7,4%         |
| Danemark                               | 1 952          | 3,3%         | 18 964         | 5,6%         | 8 088          | 6,3%         |
| Belgique                               | 39             | -3,3%        | 20 149         | 11,6%        | 8 587          | 3,6%         |
| Autriche                               | 579            | -6,8%        | 17 751         | 3,8%         | 8 049          | 0,2%         |
| Irlande                                | 62             | 7,9%         | 22 418         | 6,2%         | 3 831          | 11,7%        |
| Pologne                                | 1 477          | 21,4%        | 18 659         | 8,6%         | 5 577          | 14,6%        |
| Finlande                               | 2 516          | 3,1%         | 10 657         | 3,5%         | 3 999          | 4,5%         |
| 13 autres états (trafic < 15 millions) | 1 262          | -3,9%        | 54 775         | 5,4%         | 17 316         | 7,4%         |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>157 244</b> | <b>2,2%</b>  | <b>736 248</b> | <b>6,6%</b>  | <b>336 405</b> | <b>3,0%</b>  |

(Sources : DGAC et EUROSTAT)

**Ventilation du trafic des 15 pays de l'UE (28) ayant un trafic supérieur à 15 millions de passagers en 2014  
(en milliers de passagers)**



(Sources : DGAC et EUROSTAT)

Avec 336 millions de passagers transportés (+3,0% par rapport à 2013), le trafic extra communautaire représente près du tiers du trafic international de l'Union Européenne. Parmi les pays à plus fort trafic, seule l'Espagne fait face à un léger repli (-0,2%).. Le Royaume-Uni, dont la principale composante du trafic international est transatlantique, occupe toujours la première place pour les flux extra-communautaires avec

70,1 millions de passagers transportés devant l'Allemagne (65,7 millions de passagers extra-communautaires) et la France (51,3 millions).

### c) En France

**Le transport aérien en France s'est élevé à 144,8 millions de passagers en 2014, en hausse de +2,9% par rapport à 2013.**

Le transport aérien en France a enregistré en 2014 une hausse de 2,9% du nombre de passagers.

Cette hausse du trafic est due notamment à la légère baisse du prix du transport aérien (-0,2%<sup>4</sup>) et à un contexte économique favorable au niveau mondial. Le trafic a, par ailleurs, été affecté par la grève des pilotes d'Air France survenue en septembre 2014.

#### Trafic aérien total (national et international) de la France en 2014 par faisceau (en millions de passagers)

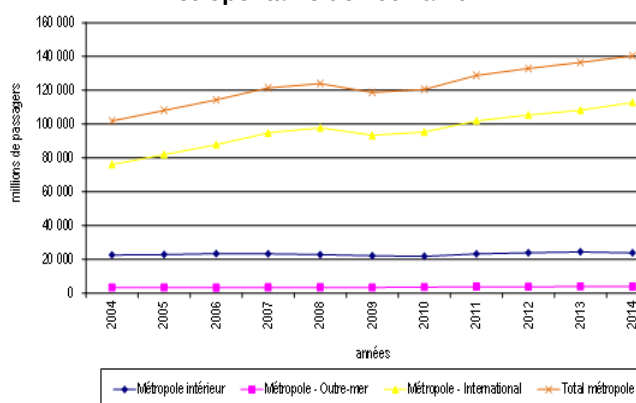
| Faisceaux                 | Passagers 2014 (en millions) | 2014/2013 (%) |
|---------------------------|------------------------------|---------------|
| Radiales                  | 16,13                        | -2,1%         |
| Transversales             | 7,66                         | -2,7%         |
| Métropole / Outre-mer     | 3,82                         | -0,5%         |
| Métropole / International | 112,87                       | 4,3%          |
| Outre-mer / Outre-mer     | 2,12                         | 0,0%          |
| Outre-mer / International | 2,20                         | 4,7%          |
| Total                     | 144,81                       | 2,9%          |

(Source : DGAC)

S'agissant de la France métropolitaine (quatre premières lignes du tableau ci-dessus), le trafic a connu une croissance annuelle moyenne de 2,6% entre 2000 et 2014 pour atteindre 140 millions de passagers. Il a connu les mêmes phases de crise que le trafic mondial entre 2001 et 2004, en 2009 et en 2010.

Cette croissance est uniquement due au trafic international, le trafic intérieur ayant baissé depuis son apogée de 2000 (26,9 millions de passagers) jusqu'au niveau de 2010 (21,7 millions), en raison notamment de la mise en service des TGV Méditerranée en 2001 et Est en 2007.

#### Évolution du trafic aérien de la France métropolitaine de 2004 à 2014



(Source : DGAC)

#### Trafic intra-métropolitain

23,8 millions de passagers ont utilisé des vols intra-métropolitains en 2014, soit une part de 16,4% du trafic au départ ou arrivée de métropole, après 17,9% en 2013. Les liaisons transversales et radiales ont baissé respectivement de -2,7% (avec 7,7 millions de passagers) et -2,1% (16,1 millions de passagers).

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

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

#### Trafic Outre-mer

En 2014, 3,82 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et l'Outre-mer (-0,5% par rapport à 2013), ce qui représente 2,6% des départs/arrivées métropole. Le trafic vers l'Outre-mer au départ de la province est demeuré marginal en 2014, le trafic étant recentré sur les aéroports parisiens. Comme en 2013, trois liaisons comptent en 2014 plus d'un million de passagers : Paris- Pointe à Pitre avec 1,19 million de passagers, Paris-Saint-Denis de la Réunion avec 1,11 million de passagers et Paris-Fort de France avec 1,06 million de passagers.

<sup>4</sup> Source : indices des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) calculés mensuellement par la DGAC à partir de la collecte automatique de multiples relevés tarifaires.

## Trafic International

Sur le réseau international au départ ou à l'arrivée de la France, le trafic s'est élevé à 115,07 millions répartis en 112,87 millions de passagers pour la métropole et 2,2 millions pour l'Outre-mer.

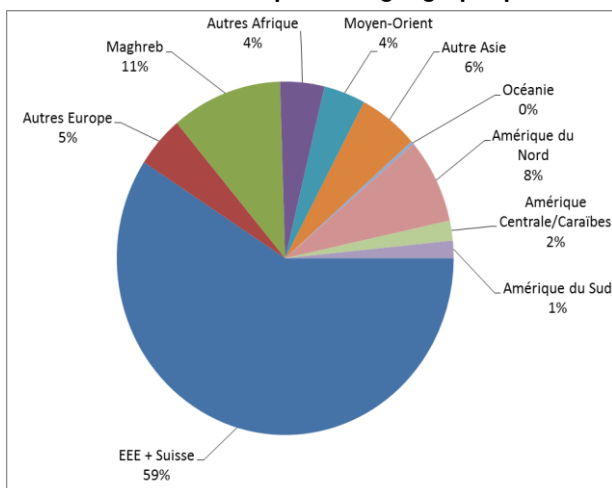
Les liaisons avec l'Europe constituent la majeure partie du trafic international.

### Trafic aérien international de la France en 2014 par zone géographique (en milliers de passagers)

| Zones géographiques           | 2012    | 2013    | 2014           | 2014 / 2013 % |
|-------------------------------|---------|---------|----------------|---------------|
| EEE + Suisse                  | 63 521  | 64 545  | <b>68 070</b>  | 5,5%          |
| Autres Europe                 | 4 718   | 5 183   | <b>5 428</b>   | 4,7%          |
| Maghreb                       | 11 700  | 11 945  | <b>12 240</b>  | 2,5%          |
| Autres Afrique                | 5 021   | 4 987   | <b>4 885</b>   | -2,0%         |
| Moyen-Orient                  | 3 857   | 4 242   | <b>4 597</b>   | 8,4%          |
| Autre Asie                    | 6 128   | 6 439   | <b>6 617</b>   | 2,8%          |
| Océanie                       | 364     | 354     | <b>371</b>     | 4,6%          |
| Amérique du Nord              | 8 512   | 8 794   | <b>8 914</b>   | 1,4%          |
| Amérique Centrale/Caraïbes    | 2 008   | 1 986   | <b>2 109</b>   | 6,2%          |
| Amérique du Sud               | 1 883   | 1 896   | <b>1 838</b>   | -3,0%         |
| Total du trafic international | 107 712 | 110 369 | <b>115 070</b> | 4,3%          |

(Source : DGAC)

### Répartition du trafic aérien international de la France en 2014 par zone géographique



(Source : DGAC)

### Espace Economique Européen et Suisse

68,1 millions de passagers ont effectué des voyages entre la France et les pays de l'EEE et la Suisse, soit 59,2% des départs/arrivées du trafic international.

Les liaisons vers le Royaume Uni, avec 11,46 millions de passagers, représentent 16,8% du trafic de la France avec l'EEE et la Suisse. L'Espagne, avec une croissance de +6,8% et 11,00 millions de passagers, se classe en

deuxième position devant l'Italie (10,40 millions de passagers, +4,4%) puis l'Allemagne (8,42 millions de passagers, +0,8% par rapport à 2013). On notera que ces deux derniers pays sont les principaux de la zone EEE et Suisse à être reliés avec l'outre-mer avec respectivement 30 000 et 15 000 passagers (66% et 33% de part de ce trafic).

Le classement se poursuit ensuite avec le Portugal (4,67 millions de passagers, +14,7%), la Suisse (3,19 millions de passagers, +4,9%), les Pays-Bas (3,18 millions de passagers, +5,6%) et la Grèce (2,06 millions de passagers, +15,4%). La progression la plus notable, de +52,2% concerne les relations avec Chypre avec 104 090 passagers.

### Autres Europe

En 2014, 5,4 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et des pays européens hors Espace Economique Européen et Suisse, soit 4,7% des passagers au départ/arrivée de France.

Le trafic vers la Turquie demeure vigoureux avec 2,86 millions de passagers (+4,7% par rapport à 2013) tandis que ceux vers la Fédération de Russie et l'Ukraine marquent le pas avec respectivement 1,44 millions de passagers (-3,4%) et 0,25 million de passagers (-8,9%, ce qui constitue la plus forte baisse de tous les pays européens).

### Afrique

17,1 millions de passagers ont voyagé entre la France et l'Afrique dont 12,2 millions à destination ou en provenance du Maghreb (+2,5% par rapport à 2013). On notera que 0,55 million de passagers ont été enregistrés sur le flux Outre-Mer / Maurice, ce qui constitue le flux le plus important de la France Outre-Mer vers l'international (devant les États-Unis avec 0,35 millions de passagers) et représente 66% de la part du trafic Outre-Mer / Afrique.

### Moyen-Orient

4,6 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et le Moyen-Orient en 2014, ce qui représente 4% des départs/arrivées de France. Les liaisons de la métropole vers les Emirats Arabes Unis, qui représente plus du tiers des flux de passagers de la métropole vers cette région du globe avec 1,8 million de passagers, continuent à connaître une forte progression (+10,1% par rapport à 2013). Israël, avec 1,1 million de passagers (+0,4%) se positionne au 2ème rang des flux les plus fournis devant le Qatar (0,58 million de passagers et +14,7%) et le Liban (0,51 million de passagers et +0,7%). On remarquera enfin une très forte progression du trafic avec l'Arabie Saoudite (+44,7%) qui se classe en cinquième position avec 0,31 million de passagers.

### Autre Asie

6,6 millions de passagers ont voyagé entre la métropole et l'Asie (hors Moyen-Orient) en 2014, soit 5,8% du trafic avec la France.

Le trafic vers la Chine continentale et Taïwan, avec 1,69 million de passagers (+6,6%), reste la principale relation de la métropole avec cette zone géographique. Le Japon, avec 1,2 million de passagers (+4,4%) se classe en deuxième position et l'Inde, avec une belle vigueur (+12,8%), en troisième position (0,6 millions de passagers). Hong-Kong, qui connaît une baisse significative de -9,8% avec 0,56 million de passagers, arrive en quatrième position.

### Océanie

Ce sont les liaisons depuis l'Outre-Mer qui permettent à la France d'établir un trafic avec l'Océanie qui s'élève, en 2014, à 0,37 million de passagers, répartis essentiellement entre la Nouvelle Zélande (44% du trafic), l'Australie pour 43%, le Vanuatu (11%) et Fidji (2%).

### Amérique du Nord

Un peu plus de 8,9 millions de passagers ont pris l'avion entre la France et l'Amérique du Nord en 2014, soit 7,8% du trafic international. Ce trafic concerne exclusivement les Etats-Unis avec près de 7 millions de passagers (+1,4%) et le Canada avec près de 2 millions de passagers (+1%). On notera que 4,7% de ce trafic concerne les relations entre l'Amérique du Nord et la France d'outre-mer.

### Amérique Latine

3,9 millions de personnes ont voyagé vers ou depuis l'Amérique Latine en 2014, ce qui représente 3,4% du trafic international avec la France. Ce trafic se répartit à peu près pour moitié entre l'Amérique Centrale et les Caraïbes (2,11 millions de passagers) et l'Amérique du Sud (1,84 million de passagers).

Le Brésil, avec 0,99 million de passagers (+2,2%) demeure la première destination de la région suivi par le Mexique (0,6 million de passagers et +3,9%) et la République Dominicaine (0,51 million de passagers et +3,5%).

### **Trafic fret<sup>5</sup>**

L'activité fret en termes de flux s'est élevée (d'après les estimations de la DGAC) à 1,70 million de tonnes en 2014 après 1,69 million de tonnes en 2013. Air France domine l'activité fret en France avec 520 628 tonnes transportés en

<sup>5</sup> Les données fret, extraites du bulletin statistique de la DGAC, sont incomplètes et possiblement sous-estimées jusqu'à 30%.

2014 (-4,5% par rapport à 2013) suivie de Emirates (40 814 tonnes), Qatar Airways (30 184 tonnes), ANA (All Nippon Airways ; 27 528 tonnes), Cathay Pacific (22 343 tonnes) et Etihad Airways (20 696 tonnes)..

### **Exercice 2015 :**

En frôlant le seuil des 150 millions de passagers, 2015 constitue un bon millésime pour le trafic français avec un taux de croissance (+3,5%) supérieur à ceux de 2014 (+2,9%) et 2013 (+2,5%).

Sur l'ensemble de l'année, le marché domestique augmente de +0,9% et repasse le cap des 30 millions de voyageurs. En Métropole, les lignes transversales (+1,2%) conservent en tendance annuelle un léger avantage sur les radiales (+0,8%). Si le trafic intérieur ultramarin est le segment où l'évolution est la plus significative (+3,0%), les liaisons entre la Métropole et l'Outre-Mer restent stables (+0,1%).

Le trafic international progresse quant à lui de 4,2% en 2015, avec une croissance relativement homogène sur l'Europe, l'Amérique et l'Asie (entre 5,4 et 5,9%) alors que l'Afrique reste orientée à la baisse (-1,8%). Fait notable, avec 12,1 millions de passagers (+10,1%), l'Espagne devient en 2015 le premier partenaire aérien de la France au détriment du Royaume-Uni (+4,0%). Dans le reste du monde, Inde (+16,4%), Chine (+12,8%), Canada (+9,6%), États-Unis (+6,6%) et Algérie (+5,2%) figurent parmi les principaux animateurs du marché alors que les positions du Maroc, du Japon (tous deux à -4,5%) et de la Russie (-14,2%) se sont significativement affaiblies.

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



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/TendanCiel-l-indicateur-mensuel-du.html>

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

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

Il est disponible en ligne à l'adresse suivante :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-Statistique-annuel.html>

## II.1.2 Compagnies aériennes

(actualisé en décembre 2015)

Dans le classement 2014 des grandes compagnies mondiales par le nombre de passagers transportés, les quatre premières sont, dans l'ordre, les américaines American Airlines, Delta Air Lines, United Airlines et Southwest Airlines (classées respectivement 5<sup>ème</sup>, 1<sup>ère</sup>, 4<sup>ème</sup> et 2<sup>ème</sup> en 2013). Lufthansa passe de la 7<sup>ème</sup> à la 4<sup>ème</sup> position et China Southern Airlines de la 4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup>. Air France-KLM se classe 10<sup>ème</sup> (après 9<sup>ème</sup> en 2013).

Le total des résultats opérationnels des 20 premières compagnies mondiales en termes de chiffre d'affaires s'élève 27 milliards de dollars (+26% par rapport à 2013 pour ces mêmes 20 compagnies).

En 2015, la forte croissance de la demande se maintient dans le secteur passagers. Selon l'association internationale du transport aérien (IATA), elle s'accompagne d'une baisse de -5% des tarifs moyens sur les 8 premiers mois de l'exercice. L'IATA relève ainsi une augmentation du nombre total de passagers-kilomètres-transportés (PKT) de +6,7% entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 septembre 2015 par rapport à la même période de 2014.

### a) Les compagnies aériennes mondiales

#### • Le trafic de passagers

En termes de nombre de passagers transportés, le trafic aérien des compagnies est principalement concentré sur trois zones : l'Amérique du Nord, l'Asie et l'Europe.

Malgré une belle progression (+4,1% par rapport à 2013), Delta Air Lines, avec 171 millions de passagers, quitte la première place du classement mondial au profit de la nouvelle American Airlines, née de la fusion d'American

Airlines et US Airways en avril 2014 (197 millions de passagers).

Le premier groupe non américain est l'Européen Lufthansa group (Lufthansa, Swiss et Austrian) classé en 5<sup>ème</sup> position. Arrive ensuite China Southern Airlines, première compagnie chinoise de ce classement 2014 (comme en 2013), puis l'Européenne à bas coût Ryanair.

IAG réalise la plus forte progression de ce top 25 (+15%) et rejoint quasiment le groupe Air France-KLM (les deux auront transporté 77 millions de passagers en 2014) qui, pour sa part, laisse la place de 10<sup>ème</sup> à la compagnie chinoise Air China dont la progression de 2013 à 2014 s'avère beaucoup plus vigoureuse (+6,9% contre +0,2%). Cette dernière se rapproche encore un peu plus de sa compatriote China Eastern Airlines (respectivement 83 et 84 millions de passagers) qui se maintient à la 8<sup>ème</sup> place.

Six transporteurs européens apparaissent parmi les 15 premiers mondiaux en 2014, contre cinq en 2013.

#### 25 premiers transporteurs mondiaux en 2014 en fonction du nombre de passagers transportés (en millions)

| Compagnies                 | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|----------------------------|------|------|------------|
| 1. American Airlines Group | 194  | 197  | 1,9%       |
| 2. Delta Air Lines         | 165  | 171  | 4,1%       |
| 3. United Airlines         | 139  | 138  | -0,8%      |
| 4. Southwest Airlines      | 108  | 110  | 2,2%       |
| 5. Lufthansa Group         | 105  | 106  | 1,3%       |
| 6. China Southern Airlines | 92   | 101  | 9,9%       |
| 7. Ryanair                 | 82   | 87   | 6,7%       |
| 8. China Eastern Airlines  | 79   | 84   | 5,9%       |
| 9. Air China               | 78   | 83   | 6,9%       |
| 10. Air France-KLM         | 77   | 77   | 0,2%       |
| 11. IAG                    | 67   | 77   | 15,0%      |
| 12. LATAM Airlines Group   | 67   | 68   | 1,7%       |
| 13. easyJet                | 59   | 63   | 6,5%       |
| 14. SkyWest Inc.           | 61   | 59   | -2,7%      |
| 15. Turkish Airlines       | 48   | 55   | 13,3%      |
| 16. ANA                    | 49   | 50   | 3,0%       |
| 17. Qantas Group           | 49   | 49   | 0,3%       |
| 18. Emirates Airline       | 43   | 47   | 9,1%       |
| 19. AirAsia Group          | 43   | 46   | 7,0%       |
| 20. GOL Linhas Aereas      | 36   | 40   | 9,5%       |
| 21. Aeroflot Group         | 31   | 35   | 10,7%      |
| 22. JetBlue Airways        | 30   | 32   | 5,3%       |
| 23. Air Berlin Group       | 30   | 32   | 5,7%       |
| 24. Cathay Pacific Airways | 30   | 32   | 5,5%       |
| 25. ExpressJet Airlines    | 33   | 31   | -6,1%      |

(Source : ATW juillet 2015)

**25 premiers transporteurs mondiaux en 2014 en fonction du nombre de Passagers-kilomètres-transportés (PKT) (en milliards)**

| Compagnies                 | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|----------------------------|------|------|------------|
| 1. American Airlines Group | 348  | 352  | 1,1%       |
| 2. United Airlines         | 330  | 331  | 0,2%       |
| 3. Delta Air Lines         | 313  | 326  | 4,1%       |
| 4. Air France-KLM          | 228  | 229  | 0,5%       |
| 5. Lufthansa Group         | 210  | 215  | 2,4%       |
| 6. Emirates Airline        | 209  | 214  | 2,2%       |
| 7. IAG                     | 187  | 203  | 8,7%       |
| 8. Southwest Airlines      | 168  | 174  | 3,5%       |
| 9. China Southern Airlines | 149  | 167  | 12,3%      |
| 10. Air China              | 142  | 155  | 9,0%       |
| 11. China Eastern Airlines | 121  | 128  | 6,0%       |
| 12. Cathay Pacific Airways | 104  | 112  | 7,3%       |
| 13. Qantas Group           | 110  | 111  | 0,6%       |
| 14. LATAM Airlines Group   | 107  | 109  | 1,9%       |
| 15. Turkish Airlines       | 92   | 107  | 16,1%      |
| 16. Air Canada             | 91   | 99   | 8,5%       |
| 17. Singapore Airlines     | 96   | 95   | -0,8%      |
| 18. Aeroflot Group         | 85   | 90   | 5,6%       |
| 19. ANA                    | 68   | 73   | 7,6%       |
| 20. Etihad Airways         | 56   | 69   | 23,6%      |
| 21. Hainan Airlines        | 58   | 66   | 13,0%      |
| 22. Korean Air             | 67   | 65   | -2,4%      |
| 23. JetBlue Airways        | 58   | 61   | 5,5%       |
| 24. Thai Airways Int'l     | 63   | 56   | -11,2%     |
| 25. AirAsia Group          | 49   | 52   | 6,0%       |

(Source : ATW juillet 2015)

En termes de passagers-kilomètres-transportés, American Airlines Group, 3<sup>ème</sup> en 2013, arrive logiquement en tête en 2014 après sa fusion avec US Airways.

Les transporteurs qui occupaient les quatre premières places du classement 2013 avec American Airlines y demeurent et dans le même ordre : United Airlines, Delta Air Lines et Air France-KLM.

Avec Lufthansa Group en 5<sup>ème</sup> position, l'Europe classe deux de ses transporteurs dans le top 5 de ce classement.

Emirates connaît en 2014 une progression proche des « compagnies traditionnelles » avec +2,2% contre +15,5% en 2013 et occupe la 6<sup>ème</sup> place devant le troisième groupe majeur européen IAG dont l'évolution reste vigoureuse avec +8,7% (après +5,8% en 2013).

On notera enfin la confirmation de la forte croissance des grands transporteurs chinois avec, par exemple, +12,3% pour China Southern Airlines ainsi que celle de Turkish Airlines (+16,1% - 15<sup>ème</sup>) et surtout d'Etihad Airways (+23,6% - 20<sup>ème</sup>).

● **Le trafic de fret**

Avec 16,1 milliards de tonnes-kilomètres-transportées, FedEx conserve aisément la première place du classement 2014, tandis qu'Emirates Airline (+7,5% et 11,2 milliards de TKT) passe du 3<sup>ème</sup> au 2<sup>ème</sup> rang au détriment d'UPS Airlines (+2,9%).

Le groupe Air France-KLM passe de la 4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place (-2,4% et 9,8 milliards de TKT) ; il est devancé par Lufthansa group (-0,4% et 10,2 milliards de TKT) et Cathay Pacific Airways qui réalise la plus forte progression du top 10 (+14,8% à 10 milliards de TKT).

La compagnie China Southern Airlines connaît la plus forte progression de ce classement (+16,9%, 14<sup>ème</sup>) et EVA Air la plus forte chute (-5,0%, 17<sup>ème</sup>).

On notera enfin que les données fret des compagnies Qatar Airways, Etihad Airways et All Nippon Airways ne sont pas fournies dans la source utilisée (ATW juillet 2015), ce qui explique leur absence dans ce classement.

**25 premiers transporteurs mondiaux en 2014 en fonction du nombre de Tonnes-Kilomètres-Transportées (TKT) (en milliards)**

| Compagnies                  | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-----------------------------|------|------|------------|
| 1. FedEx                    | 16,2 | 16,1 | -0,8%      |
| 2. Emirates Airline         | 10,5 | 11,2 | 7,5%       |
| 3. UPS Airlines             | 10,9 | 11,2 | 2,9%       |
| 4. Lufthansa Group          | 10,3 | 10,2 | -0,4%      |
| 5. Cathay Pacific Airways   | 8,7  | 10,0 | 14,8%      |
| 6. Air France-KLM           | 10,1 | 9,8  | -2,4%      |
| 7. Korean Air               | 7,8  | 7,6  | -3,3%      |
| 8. Cargolux                 | 5,7  | 6,4  | 11,6%      |
| 9. Singapore Airlines Cargo | 6,5  | 6,3  | -2,6%      |
| 10. Air China               | 5,0  | 5,7  | 13,5%      |
| 11. China Airlines          | 4,9  | 5,5  | 13,2%      |
| 12. IAG                     | 5,7  | 5,5  | -3,5%      |
| 13. Atlas Air               | 5,3  | 5,2  | -2,9%      |
| 14. China Southern Airlines | 4,3  | 5,1  | 16,9%      |
| 15. China Eastern Airlines  | 4,9  | 4,8  | -1,4%      |
| 16. LATAM Airlines Group    | 4,5  | 4,3  | -3,3%      |
| 17. EVA Air                 | 4,3  | 4,1  | -5,0%      |
| 18. Asiana                  | 4,2  | 4,0  | -4,0%      |
| 19. Delta Air Lines         | 3,8  | 3,8  | 0,8%       |
| 20. United Airlines         | 3,2  | 3,6  | 12,4%      |
| 21. American Airlines Group | 3,2  | 3,4  | 6,1%       |
| 22. Polar Air Cargo         | NA   | 2,9  | NA         |
| 23. Thai Airways            | 2,6  | 2,5  | -4,4%      |
| 24. Japan Airlines          | 1,8  | 2,0  | 9,8%       |
| 25. Malaysia Airlines       | NA   | 2,0  | NA         |

(Source : ATW juillet 2015 - sauf China Airlines : rapport annuel 2014 de la compagnie)

### ● Résultats financiers

Pour 2014, les trois premières compagnies en termes de chiffre d'affaires (toutes activités confondues, en particulier passagers et fret) sont les américaines American Airlines Group, Delta Airlines et United Continental Holdings. Lufthansa Group et Air France-KLM se classent respectivement quatrième et cinquième.

#### 25 premiers transporteurs mondiaux en 2014 en fonction du chiffre d'affaires (en millions d'USD)

| Compagnies                     | Chiffre d'affaires opérationnel |        | Résultat opérationnel |       |
|--------------------------------|---------------------------------|--------|-----------------------|-------|
|                                | 2013                            | 2014   | 2013                  | 2014  |
| 1. American Airlines Group     | 40 427                          | 42 650 | 2 579                 | 4 429 |
| 2. Delta Air Lines             | 37 792                          | 40 362 | 3 400                 | 2 206 |
| 3. United Continental Holdings | 38 288                          | 38 901 | 1 249                 | 2 373 |
| 4. Lufthansa Group             | 36 515                          | 36 478 | 962                   | 1 160 |
| 5. Air France-KLM              | 31 047                          | 30 302 | 179                   | -157  |
| 6. FedEx                       | 27 175                          | 27 121 | 555                   | 1 172 |
| 7. Emirates Group              | 23 893                          | 26 258 | 1 394                 | 1 878 |
| 8. IAG                         | 25 725                          | 24 516 | 1 060                 | 1 690 |
| 9. Southwest Airlines          | 17 702                          | 18 605 | 1 278                 | 2 225 |
| 10. China Southern Airlines    | 16 013                          | 17 646 | 1 806                 | 2 836 |
| 11. Air China                  | 15 962                          | 17 207 | 674                   | 1 179 |
| 12. China Eastern Airlines     | 14 313                          | 14 585 | 1 240                 | 1 643 |
| 13. Qantas Group               | 14 533                          | 14 460 | 170                   | -608  |
| 14. ANA Holdings               | 15 268                          | 14 321 | 641                   | 765   |
| 15. Cathay Pacific Airways     | 12 950                          | 13 662 | 485                   | 572   |
| 16. LATAM Airlines Group       | 13 267                          | 12 471 | 644                   | 513   |
| 17. Air Canada                 | 10 646                          | 11 413 | 579                   | 701   |
| 18. SIA Group                  | 12 100                          | 11 326 | 292                   | 322   |
| 19. JAL Group                  | 12 743                          | 11 239 | 1 621                 | 1 501 |
| 20. Turkish Airlines           | 9 823                           | 11 070 | 577                   | 603   |
| 21. Korean Air                 | 10 782                          | 10 836 | -19                   | 359   |
| 22. Etihad Airways             | 5 998                           | 7 600  | NA                    | NA    |
| 23. easyJet                    | 6 915                           | 7 351  | 771                   | 943   |
| 24. UPS Airlines               | 6 446                           | 6 581  | NA                    | NA    |
| 25. Thai Airways Int'l         | 6 310                           | 6 184  | -393                  | -508  |

(Source : ATW juillet 2015)

Pour l'année de sa fusion avec US Airways, la nouvelle American Airlines, en tête du classement mondial 2014 des transporteurs en fonction du chiffre d'affaires, affiche une santé financière très robuste avec un chiffre d'affaires de 42,65 milliards de dollars US (+5,5% par rapport à 2013) et un résultat opérationnel de 4,43 milliards de dollars US.

Delta Air Lines conserve sa deuxième place de 2013 après une croissance vigoureuse de son chiffre d'affaires (+6,8%) à 40,36 milliards de dollars US.

Avec une croissance moindre de son chiffre d'affaires (+1,6%), United Continental Holdings quitte la première place et se retrouve 3<sup>ème</sup> de ce classement avec un chiffre d'affaires de 38,90 milliards de dollars US.

Air France-KLM et IAG voient leurs chiffres d'affaires exprimés en dollars US baisser respectivement de -2,4% et -4,7% et se placent en 5<sup>ème</sup> position pour Air France-KLM (après 3<sup>ème</sup> en 2013) et en 8<sup>ème</sup> position pour IAG (après 7<sup>ème</sup>), tandis que Lufthansa Group voit son chiffre d'affaires stagner (-0,1%) et conserve sa 4<sup>ème</sup> position dans ce classement ATW.

Les plus fortes progressions de chiffre d'affaires sont celles d'Etihad Airways (+26,7%) qui entre dans ce top 25 à la 22<sup>ème</sup> place, Turkish Airlines (+12,7%), China Southern Airlines (+10,2%) et Emirates Group (+9,9%).

### b) Les compagnies aériennes européennes

Du point de vue du nombre de passagers transportés et selon les chiffres de l'OACI, les transporteurs européens ont connu une augmentation globale de trafic de +6,7% par rapport à 2013, derrière ceux d'Asie/Pacifique (+9,8%) et d'Amérique Latine/Caraïbes (+8,1%) mais devant ceux du Moyen-Orient (+4,3%), d'Amérique du Nord (+2,8%) et d'Afrique (-1,4%).

#### ● Le trafic de passagers

Le classement 2014 des compagnies aériennes européennes selon le nombre de passagers transportés demeure inchangé par rapport à celui de 2013. Avec 106 millions de passagers transportés, le groupe Lufthansa occupe la première place suivi de la compagnie Ryanair (87 millions de passagers) et du groupe Air France-KLM (77,5 millions de passagers).

Le groupe IAG, après une très forte progression par rapport à 2013 (+15%), rejoint quasiment Air France-KLM en se plaçant 5<sup>ème</sup> avec 77,3 millions de passagers transportés.

L'augmentation la plus importante du nombre de passagers transportés est cependant celle de Norwegian Air Shuttle avec +15,9% et 24 millions de passagers transportés (après 21 millions en 2013).



**Classement des transporteurs européens en 2014 en fonction du nombre de passagers transportés (en millions de passagers)**

| Compagnies                | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|---------------------------|------|------|------------|
| 1. Lufthansa Group        | 105  | 106  | 1,3%       |
| 2. Ryanair                | 82   | 87   | 6,7%       |
| 3. Air France-KLM         | 77   | 77   | 0,2%       |
| 4. IAG                    | 67   | 77   | 15,0%      |
| 5. easyJet                | 59   | 63   | 6,5%       |
| 6. Turkish Airlines       | 48   | 55   | 13,3%      |
| 7. Aeroflot Group         | 31   | 35   | 10,7%      |
| 8. Air Berlin Group       | 30   | 32   | 5,7%       |
| 9. SAS Group              | 28   | 29   | 3,1%       |
| 10. Norwegian Air Shuttle | 21   | 24   | 15,9%      |
| 11. Transaero             | 12   | 13   | 5,6%       |
| 12. Aer Lingus            | 10   | 10   | 1,5%       |
| 13. Finnair Group         | 9    | 10   | 3,9%       |

(Source : ATW juillet 2015)

En termes de PKT, Air France-KLM reste en tête avec 229 milliards de passagers-kilomètres-transportés, suivi des groupes Lufthansa et IAG qui connaît également une croissance vigoureuse sur ce critère (+8,7%).

Seul changement par rapport au classement 2013 : Norwegian Air Shuttle, après une progression considérable de +39,9%, passe de la 9<sup>ème</sup> à la 8<sup>ème</sup> place avec 38 milliards de PKT, au détriment du groupe SAS qui, malgré +14,8% d'augmentation, se place en 9<sup>ème</sup> position.

**N.-B.** : La source utilisée pour ce classement (ATW de juillet 2015) ne fournissant pas de données en PKT pour les compagnies Ryanair et easyJet, celles-ci ne figurent pas dans le tableau ci-après.

**Classement des transporteurs européens en 2014 en fonction du nombre de passagers-kilomètres-transportés (en milliards de PKT)**

| Compagnies               | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|--------------------------|------|------|------------|
| 1. Air France-KLM        | 228  | 229  | 0,5%       |
| 2. Lufthansa Group       | 210  | 215  | 2,4%       |
| 3. IAG                   | 187  | 203  | 8,7%       |
| 4. Turkish Airlines      | 92   | 107  | 16,1%      |
| 5. Aeroflot Group        | 85   | 90   | 5,6%       |
| 6. Air Berlin Group      | 49   | 49   | 1,4%       |
| 7. Transaero             | 47   | 47   | 0,1%       |
| 8. Norwegian Air Shuttle | 27   | 38   | 39,9%      |
| 9. SAS Group             | 30   | 35   | 14,8%      |
| 10. Finnair Group        | 25   | 25   | 0,0%       |
| 11. Aer Lingus           | 15   | 16   | 8,7%       |

(Source : ATW juillet 2015). **N.-B.** : données Ryanair et easyJet non disponibles.

● **Le trafic de fret**

Le fret aérien des grandes compagnies transportant du fret est resté globalement stable en 2014 par rapport à 2013.

**Fret en milliards de TKT**

| Compagnies         | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|--------------------|------|------|------------|
| 1. Lufthansa Group | 10,3 | 10,2 | -0,4%      |
| 2. Air France-KLM  | 10,1 | 9,8  | -2,4%      |
| 3. Cargolux        | 5,7  | 6,4  | 11,6%      |
| 4. IAG             | 5,7  | 5,5  | -3,5%      |

(Source : ATW juillet 2015)

Un nouveau recul de son trafic (-2,4% après -4,6% entre 2012 et 2013) se traduit, pour le groupe Air France-KLM, par la perte de sa position de leader sur ce classement. En 2014, le groupe franco-néerlandais se trouve ainsi devancé par Lufthansa avec 9,8 milliards de TKT contre 10,2 pour le groupe allemand.

La compagnie spécialisée en fret Cargolux, avec 6,4 milliards de TKT, continue de progresser fortement (+11,6%).

Le groupe IAG connaît le plus fort recul avec -3,5% d'activité par rapport à 2013.

● **Résultats financiers**

**Résultats financiers des 6 premiers transporteurs européens (Europe géographique) en termes de chiffre d'affaires (en millions de €)**

|                                 | Fin année comptable | Chiffre d'affaires (millions d'€) |        | Résultat opérationnel (millions d'€) |       | 14/13 % Évol. résultat opérationnel |
|---------------------------------|---------------------|-----------------------------------|--------|--------------------------------------|-------|-------------------------------------|
|                                 |                     | 2013                              | 2014   | 2013                                 | 2014  |                                     |
| 1. Lufthansa Group (€)          | 31 déc.             | 30 027                            | 30 011 | 699                                  | 954   | 36,5%                               |
| 2. Air France - KLM (€)         | 31 déc.             | 25 530                            | 24 930 | -227                                 | 751   | 430,8%                              |
| 3. IAG (€)                      | 31 déc.             | 18 675                            | 20 170 | 527                                  | 1 090 | 106,8%                              |
| 4. Turkish Airlines (US\$ -> €) | 31 déc.             | 7 170                             | 9 108  | 627                                  | 633   | 1,1%                                |
| 5. easyJet (£ -> €)             | 30 sept.            | 5 059                             | 5 722  | 590                                  | 734   | 16,9%                               |
| 6. Ryanair (€)                  | 31 mars             | 4 884                             | 5 037  | 718                                  | 659   | -8,2%                               |

(Sources : comptes de résultat 2014 des compagnies)

**N.-B.** : les résultats exprimés dans une autre monnaie que l'euro sont convertis en euros selon le taux de conversion en vigueur à la date de fin d'année comptable propre à la compagnie. Le pourcentage d'évolution du résultat opérationnel est cependant calculé dans la monnaie d'origine.

Le classement des 6 premières compagnies européennes en termes de chiffre d'affaires est inchangé en 2013 et 2014.

En première position, le groupe Lufthansa voit son chiffre d'affaires stagner à environ 30 milliards d'euros mais son résultat opérationnel progresser de +36,5%, essentiellement sous l'effet de la baisse des coûts de carburant.

Air France-KLM occupe la deuxième position avec un chiffre d'affaires en baisse de -2,4% par rapport à 2013 à 24,9 milliards d'euros et un résultat opérationnel de 751 millions d'euros, après une perte de 227 millions d'euros en 2013, permis notamment par :

- la cession de plus de 187 millions d'euros de titres Amadeus,
- un impact positif de 824 millions d'euros du changement de législation sur les plans de retraite aux Pays-Bas,
- une provision pour perte de valeur de 113 millions d'euros sur le métier cargo.

En troisième position, le groupe IAG connaît une croissance importante de son chiffre d'affaires à 20,2 milliards d'euros (+8,0%) et de son résultat d'exploitation qui dépasse le milliard d'euros sous l'effet :

- du redressement d'Iberia,
- de la vigueur de British Airways (dont le bénéfice opérationnel augmente de +60%) et dont la modernisation de la flotte se poursuit,
- de la baisse des coûts unitaires du groupe (-4,1%) grâce à des efforts de productivité et, bien sûr, de la chute des cours du pétrole.

Arrivent ensuite Turkish Airlines dont le chiffre d'affaires bondit de +27% (plus forte progression du classement) à 9,1 milliards d'euros puis easyJet (5,7 milliards d'euros et +13,1%) et Ryanair à la 6<sup>ème</sup> place avec 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires mais un résultat opérationnel en baisse de -8,2% par rapport à 2013.

Cette baisse de résultat est une première depuis cinq ans pour la compagnie irlandaise qui a perdu, fin 2013, son titre de compagnie européenne la plus rentable au profit de sa rivale britannique easyJet. Ryanair subit également la concurrence croissante des filiales à bas coûts des grandes compagnies européennes, telles Transavia pour Air France ou Vueling pour IAG.

### c) Les alliances dans le monde


**On compte trois grandes alliances dans le transport aérien mondial. En 2014, ces trois alliances se sont partagé 76% du trafic régulier mondial des compagnies aériennes**

**membres de l'IATA en PKT (même part en 2013), en s'appuyant sur les grandes plateformes de correspondance - européennes, américaines et asiatiques - des compagnies membres. En 2014, et malgré une forte diminution de sa part dans le trafic mondial (-9%), la Star Alliance conserve sa position de leader mondial.**

**Star Alliance**, fondée en mai 1997, regroupe vingt-sept compagnies fin 2014 après l'entrée dans l'alliance d'Air India en juillet 2014 et les départ de l'alliance de TAM Brazil et US Airways en mars et avril 2014.

L'alliance a enregistré en 2014 un trafic de 1 384,4 milliards de PKT, en baisse de -9% par rapport à 2013, ce qui représente 28,2% du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT.

En 2014, le groupe Lufthansa (Lufthansa, Swiss et Austrian) représente 14% des passagers-kilomètres-transportés par l'alliance, après 13% en 2013.


| <br>STAR ALLIANCE | Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2014 (en PKT) |
|--|---|
| United   | 20,8%   |
| Lufthansa  | 10,4%   |
| Air China  | 8,1%  |
| Turkish Airways  | 7,5%  |
| Singapore Airlines   | 6,8%  |
| Air Canada   | 5,9%  |
| All Nippon Airways (ANA)   | 5,0%  |
| Thai Airways   | 4,1%  |
| Asiana Airlines  | 2,6%  |
| Swiss Group  | 2,6%  |
| Groupe Avianca (Avianca-Taca Group)  | 2,6%  |
| Air India  | 2,5%  |
| Shenzhen Airlines  | 2,5%  |
| SAS Scandinavian Airlines  | 2,2%  |
| EVA Air  | 2,2%  |
| TAP - Portugal   | 2,2%  |
| Air New Zealand  | 2,0%  |
| COPA Airlines  | 1,8%  |
| SAA - South African Airways  | 1,6%  |
| Ethiopian Airlines   | 1,6%  |
| Egyptair   | 1,3%  |
| Austrian Airlines Group  | 1,3%  |
| Brussels Airlines  | 0,8%  |
| Aegean Airlines Group (Aegean + Olympic Air)   | 0,7%  |
| LOT Polish Airlines  | 0,6%  |
| Croatia Airlines   | 0,1%  |
| Adria Airways  | 0,1%  |
| <b>Total (PKT)</b>   | <b>1 384 400</b>  |
| <b>Part dans le trafic total IATA</b>  | <b>28,2%</b>  |

(Source : IATA WATS 2015)

**SkyTeam**, fondée en juin 2000, regroupe dix-neuf compagnies fin 2014 après l'entrée de la compagnie indonésienne Garuda en mars de cette année.

L'alliance a enregistré en 2014 un trafic de 1 215,4 milliards de PKT, en augmentation de +3% par rapport à 2013, ce qui représente 24,8% du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT.

En 2014, AirFrance-KLM représente 19% des passagers-kilomètres-transportés par l'alliance, après 20% en 2013.


|  | Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2014 (en PKT) |
|---|---|
| Delta Air Lines   | 23,9%   |
| Air France/KLM  | 18,6%   |
| China Southern Airlines   | 13,7%   |
| China Eastern Airlines  | 8,5%  |
| Korean Air  | 5,5%  |
| Aeroflot Russian Airlines   | 5,5%  |
| Saudi Arabian Airlines  | 4,3%  |
| Garuda  | 3,0%  |
| China Airlines  | 2,9%  |
| Alitalia  | 2,8%  |
| Aeromexico Group  | 2,4%  |
| Xiamen Airlines   | 2,3%  |
| Vietnam Airlines  | 2,2%  |
| Air Europa  | 1,5%  |
| Aerolineas Argentinas (AAR + Austral)   | 1,3%  |
| Kenya Airways   | 0,8%  |
| MEA Middle East Airlines  | 0,4%  |
| CSA-Czech Airlines  | 0,3%  |
| Tarom   | 0,2%  |
| <b>Total (PKT)</b>  | <b>1 215 400</b>  |
| <b>Part dans le trafic total IATA</b>   | <b>24,8%</b>  |

(Source : IATA WATS 2015)

**Oneworld**, fondée en septembre 1998, regroupe quatorze compagnies fin 2014 après l'entrée de TAM Brazil en mars (sortie de Star Alliance) et celle de Sri Lankan Airlines en mai. On notera aussi l'arrivée d'US Airways (également sortie de Star Alliance) après son rachat par American Airlines.

L'alliance a enregistré en 2014 un trafic de 1 106,5 milliards de PKT, soit +19% par rapport à 2013 (qui était déjà en progression de +20% par rapport à 2012), ce qui représente 22,6% du trafic mondial des compagnies IATA exprimé en PKT.

En 2014, IAG représente 18% des passagers-kilomètres-transportés par l'alliance, après 20% en 2013.

|  | Part dans le trafic régulier de l'alliance en 2014 (en PKT) |
|---|---|
| American Airlines Group + US Airways Group  | 27,97%  |
| IAG (British Airways + Iberia + Air Nostrum + Vueling)                              | 18,31%  |
| Cathay Pacific  | 9,04%   |
| Qantas Airways Group  | 8,30%   |
| Qatar Airways   | 8,30%   |
| TAM Brazil  | 5,43%   |
| JAL Japan Airlines  | 4,60%   |
| LAN   | 4,37%   |
| Malaysia Airlines   | 4,19%   |
| Air Berlin  | 4,14%   |
| Finnair   | 2,07%   |
| S7 Airlines (Siberian Airlines)   | 1,41%   |
| Sri Lankan Airlines   | 1,15%   |
| Royal Jordanian Airlines  | 0,73%   |
| <b>Membres associés</b>   |   |
| <i>Dragonair</i>  | 0,98%   |
| <b>Total (PKT)</b>  | <b>1 106 500</b>  |
| <b>Part dans le trafic total IATA</b>   | <b>22,6%</b>  |

(Source : IATA WATS 2015)

### Des objectifs et des moyens en évolution

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

### II.1.3 Aéroports

(actualisé en décembre 2015)

#### a) Les grands aéroports mondiaux

Selon le conseil international des aéroports (ACI), le nombre de passagers accueillis dans les aéroports mondiaux a augmenté de +5,7% par rapport à 2013 et celui des tonnes de fret et poste qui y ont été embarqués et débarqués de +4,7%.

Concernant le trafic de passagers, cette croissance confirme et amplifie les progressions déjà relevées par l'ACI en 2012 (+4,4% par rapport à 2011) et 2013 (+4,6% par rapport à 2012). Concernant l'activité cargo, la progression s'avère encore plus marquante car elle contraste avec celles plus faibles, enregistrées par l'ACI en 2012 (+0,5%) et 2013 (+0,9%).

#### • Trafic de passagers

Avec 96 millions de passagers accueillis en 2014, Atlanta demeure le 1er aéroport mondial sur ce critère, devant Pékin toujours 2ème. Paris Charles de Gaulle conserve le 8ème rang, suivi de très près par Dallas et Hong-Kong dont la croissance est plus robuste.

**15 premiers aéroports mondiaux en 2014 en fonction du nombre de passagers embarqués et débarqués (passagers en transit comptés une fois) (en millions de passagers)**

| Aéroports                                | 2013 | 2014 | 14/13 en% |
|--|------|------|-----------|
| 1. Atlanta (États-Unis)                  | 94   | 96   | 1,9%      |
| 2. Pékin - Capital (Chine)               | 84   | 86   | 2,9%      |
| 3. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)      | 72   | 73   | 1,4%      |
| 4. Tokyo - Haneda (Japon)                | 69   | 73   | 5,7%      |
| 5. Los Angeles - Intl (États-Unis)       | 67   | 71   | 6,0%      |
| 6. Dubaï (Émirats Arabes Unis)           | 66   | 70   | 6,0%      |
| 7. Chicago - O'Hare (États-Unis)         | 67   | 70   | 4,8%      |
| 8. Paris - CDG (France)                  | 62   | 64   | 2,8%      |
| 9. Dallas - Fort Worth (États-Unis)      | 60   | 64   | 5,1%      |
| 10. Hong Kong (Chine)                    | 60   | 63   | 5,8%      |
| 11. Francfort (Allemagne)                | 58   | 60   | 2,6%      |
| 12. Jakarta - Soekarno-Hatta (Indonésie) | 60   | 57   | -5,2%     |
| 13. Istanbul - Atatürk (Turquie)         | 51   | 57   | 10,5%     |
| 14. Amsterdam (Pays-Bas)                 | 53   | 55   | 4,6%      |
| 15. Canton (Chine)                       | 52   | 55   | 4,4%      |

(Source : ENAC Air Transport Data 2014)

Londres-Heathrow reste 3<sup>ème</sup> mais se trouve talonné par Tokyo-Haneda consécutivement à une forte progression de ce dernier aéroport (+5,7%).

Malgré une belle augmentation de +4,8% du nombre de passagers qui y ont été accueillis en 2014, Chicago ne résiste pas à l'ascension vigoureuse des plates-formes de Los Angeles et Dubaï (+6% chacune et après +15,2% pour Dubaï en 2013) et passe de la 5<sup>ème</sup> à la 7<sup>ème</sup> place.

Jakarta, classée 10<sup>ème</sup> en 2013, perd également mais logiquement 2 places après une baisse de trafic (la seule du top 15) de -5,2% et se positionne 12<sup>ème</sup> derrière le 10<sup>ème</sup> Hong Kong (+5,8% avec 63 millions de passagers) et le 11<sup>ème</sup> Francfort (+2,6%, 60 millions de passagers).

Le top 15 de 2013 voit la sortie de Singapour, dont la croissance atone (+0,7%) l'entraîne de la 13<sup>ème</sup> à la 16<sup>ème</sup> place en 2014, et de Denver, dont les +1,7% ne permettent pas mieux qu'une descente de la 15<sup>ème</sup> à la 18<sup>ème</sup> place.

En 2014 et grâce à la plus forte progression du classement (+10,5%, après +13% en 2013), c'est Istanbul qui occupe la 13<sup>ème</sup> place devant Amsterdam (position inchangée) et Canton qui peut occuper la 15<sup>ème</sup> position en accueillant près de 55 millions de passagers (+4,4%).

• **Trafic de fret et poste**

En 2014, les aéroports classés dans le top 15 en termes de tonnes de fret et poste restent les

mêmes que ceux du classement 2013 mais dans un ordre souvent modifié.

Ainsi, en tête de classement, Memphis abandonne la 1<sup>ère</sup> place pour la 2<sup>ème</sup> et Hong-Kong réalise le mouvement inverse après une progression avantageuse de +6,2% et 4,38 millions de tonnes de fret et courrier manipulées.

Anchorage passe de la 6<sup>ème</sup> à la 5<sup>ème</sup> position au détriment de Dubaï qui devient 6<sup>ème</sup> après une baisse de -2,8%. Cependant, Dubaï World Central, le nouvel aéroport des Emirats, se place en 2014 à la 29<sup>ème</sup> place mondiale du marché du fret avec près de 760.000 tonnes. Cette nouvelle plate-forme des Émirats arabes Unis est appelée à devenir le plus grand aéroport du monde avec, à terme, une capacité de 160 millions de passagers et de 12 millions de tonnes de fret.

Tokyo et Taïpei réussissent de belles progressions en passant respectivement de la 11<sup>ème</sup> à la 8<sup>ème</sup> place et de la 15<sup>ème</sup> à la 10<sup>ème</sup> place.

Francfort, qui occupait en 2013 la 8<sup>ème</sup> place du classement, se retrouve 9<sup>ème</sup> en 2014 et Paris-Charles de Gaulle passe de la 9<sup>ème</sup> à la 11<sup>ème</sup> place avec une faible croissance de +0,8%.

Après prise en compte des fortes progressions de Tokyo et Taïpei, la fin du classement n'est pas modifié avec Miami 12<sup>ème</sup> (+2,8%), Pékin 13<sup>ème</sup> (+0,2%), Singapour 14<sup>ème</sup> (-0,3%) et Los Angeles 15<sup>ème</sup> (+4,1%).

**15 premiers aéroports mondiaux en 2014 en fonction du nombre de tonnes de fret + poste embarqués et débarqués (en millions de tonnes)**

| Aéroports                           | 2013 | 2014 | 14/13 en% |
|-------------------------------------|------|------|-----------|
| 1. Hong Kong (Chine)                | 4,12 | 4,38 | 6,2%      |
| 2. Memphis (États-Unis)             | 4,14 | 4,26 | 2,9%      |
| 3. Séoul - Incheon (Corée du sud)   | 3,10 | 3,24 | 4,7%      |
| 4. Shanghai - Pudong (Chine)        | 2,93 | 3,18 | 8,6%      |
| 5. Anchorage (États-Unis)           | 2,42 | 2,49 | 3,0%      |
| 6. Dubaï (Émirats Arabes Unis)      | 2,44 | 2,37 | -2,8%     |
| 7. Louisville - Intl (États-Unis)   | 2,22 | 2,29 | 3,5%      |
| 8. Tokyo - Narita (Japon)           | 2,02 | 2,14 | 5,8%      |
| 9. Francfort (Allemagne)            | 2,09 | 2,13 | 1,8%      |
| 10. Taïpei - Taoyuan (Taïwan)       | 1,97 | 2,09 | 6,2%      |
| 11. Paris - CDG (France)            | 2,07 | 2,09 | 0,8%      |
| 12. Miami (États-Unis)              | 1,94 | 2,00 | 2,8%      |
| 13. Pékin - Capital (Chine)         | 1,84 | 1,85 | 0,2%      |
| 14. Singapour                       | 1,85 | 1,84 | -0,3%     |
| 15. Los Angeles - Intl (États-Unis) | 1,75 | 1,82 | 4,1%      |

(Source : Enac Air Transport Data 2014)

### • Mouvements commerciaux

En 2014, les quatre premières plates-formes mondiales en termes de mouvements restent américaines avec, toutefois, un changement en tête puisque Chicago reprend la 1<sup>ère</sup> place après une forte baisse des mouvements sur Atlanta (-4,7%) qui devient 2<sup>ème</sup>.

Denver, autre aéroport américain, fait également les frais d'une décroissance (-2,1%) et se laisse prendre la 5<sup>ème</sup> place par Pékin (+2,5%).

Londres (+0,2%) profite également d'une baisse des mouvements opérés par ses concurrents européens Francfort (-0,8%) et Paris-Charles de Gaulle (-1,4%) et se hisse de la 12<sup>ème</sup> à la 10<sup>ème</sup> place tandis que Paris descend de la 10<sup>ème</sup> à la 11<sup>ème</sup> et Francfort de la 11<sup>ème</sup> à la 12<sup>ème</sup>.

La plus forte augmentation est celle de l'aéroport Atatürk d'Istanbul qui, avec +8,2% et 440.000 mouvements, passe devant Toronto pour occuper la 14<sup>ème</sup> place.

#### 15 premiers aéroports mondiaux en 2014 en fonction du nombre de mouvements commerciaux (en milliers)

| Aéroports                                  | 2013 | 2014 | 14/13 en% |
|--|------|------|-----------|
| 1. Chicago - O'Hare (États-Unis)           | 884  | 882  | -0,2%     |
| 2. Atlanta (États-Unis)                    | 911  | 868  | -4,7%     |
| 3. Dallas - Fort Worth (États-Unis)        | 676  | 678  | 0,3%      |
| 4. Los Angeles - Intl (États-Unis)         | 601  | 635  | 5,5%      |
| 5. Pékin - Capital (Chine)                 | 568  | 582  | 2,5%      |
| 6. Denver (États-Unis)                     | 587  | 575  | -2,1%     |
| 7. Charlotte (États-Unis)                  | 558  | 545  | -2,3%     |
| 8. Las Vegas - McCarran(États-Unis)        | 521  | 522  | 0,3%      |
| 9. Houston - Intercontinental (États-Unis) | 509  | 512  | 0,5%      |
| 10. Londres - Heathrow (Royaume-Uni)       | 472  | 473  | 0,2%      |
| 11. Paris - CDG (France)                   | 478  | 471  | -1,4%     |
| 12. Francfort (Allemagne)                  | 473  | 469  | -0,8%     |
| 13. Amsterdam (Pays-Bas)                   | 440  | 453  | 2,9%      |
| 14. Istanbul - Atatürk (Turquie)           | 406  | 440  | 8,2%      |
| 15. Toronto - Toronto (Canada)             | 432  | 433  | 0,2%      |

(Source : Enac Air Transport Data 2014)

#### b) Les quinze premiers aéroports européens

Pour l'année 2014, les 15 premiers aéroports européens (en termes de passagers) ont accueilli 652 millions de passagers, soit une progression de +4,9% par rapport à 2013.

L'ordre des 3 premiers aéroports européens demeure inchangé par rapport à 2013 avec Londres-Heathrow à la 1<sup>ère</sup> place européenne (73,4 millions de passagers traités, +1,4% par rapport à 2013), Paris-Charles de Gaulle à la 2<sup>ème</sup> (63,8 millions, +2,8%) et Francfort à la 3<sup>ème</sup> (60 millions, +2,6%).

### • Trafic de passagers

Le TOP 15 2014 des aéroports en fonction du nombre de passagers accueillis diffère de celui de 2013 sur deux points majeurs :

D'une part, on note le passage d'Atatürk de la 5<sup>ème</sup> à la 4<sup>ème</sup> place (aux dépens d'Amsterdam) après une progression vigoureuse de la plate-forme turque de +10,5% par rapport à 2013, soit la plus forte progression de ce classement.

D'autre part, l'aéroport de Zurich cède sa 15<sup>ème</sup> place à celui de Copenhague avec un nombre de passagers traités très proche en 2014 (respectivement 25,51 et 25,63 millions de passagers traités) mais une progression nettement supérieure pour l'aéroport danois (+6,5% contre +2,3 pour la plate-forme suisse).

#### 15 premiers aéroports européens en 2014 en fonction du nombre de passagers embarqués et débarqués (passagers en transit comptés une fois) (en millions de passagers)

| Aéroports                           | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-------------------------------------|------|------|------------|
| 1. Londres - Heathrow (Royaume-Uni) | 72   | 73   | 1,4%       |
| 2. Paris - CDG (France)             | 62   | 64   | 2,8%       |
| 3. Francfort (Allemagne)            | 58   | 60   | 2,6%       |
| 4. Istanbul – Atatürk (Turquie)     | 51   | 57   | 10,5%      |
| 5. Amsterdam (Pays-Bas)             | 53   | 55   | 4,6%       |
| 6. Madrid - Barajas (Espagne)       | 40   | 42   | 5,3%       |
| 7. Munich (Allemagne)               | 39   | 40   | 2,7%       |
| 8. Rome - Da Vinci (Italie)         | 36   | 39   | 6,5%       |
| 9. Londres - Gatwick (Royaume-Uni)  | 35   | 38   | 7,5%       |
| 10. Barcelone (Espagne)             | 35   | 38   | 6,6%       |
| 11. Moscou - Domodedovo (Russie)    | 31   | 33   | 7,4%       |
| 12. Moscou - Cheremetievo (Russie)  | 29   | 32   | 7,9%       |
| 13. Paris - Orly (France)           | 28   | 29   | 2,1%       |
| 14. Antalya (Turquie)               | 27   | 28   | 4,5%       |
| 15. Copenhague (Danemark)           | 24   | 26   | 6,5%       |

(Source : ENAC Air Transport Data 2014)

Au niveau des pays, on constate ce qui suit :

- Les pays d'Europe de l'est, à l'image de la Turquie (+12,8%) et de la Grèce (+27,6%), connaissent majoritairement les plus forts taux de croissance du trafic passagers ;
- En Europe de l'ouest, la situation est plus contrastée avec, globalement, trois groupes : d'abord le Portugal, l'Irlande et la Belgique qui connaissent une évolution de leur trafic passagers proche de +10%, ensuite les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, la Suisse et le Royaume-Uni dont la croissance du trafic passagers est supérieure à +4% et enfin l'Allemagne et la France avec respectivement +3,4% et +2,3%.

### • Trafic de fret et poste

Les 15 premiers aéroports européens en termes de fret et poste traités sont les mêmes en 2014 qu'en 2013, mais deux aéroports voient leur classement évoluer :

- Istanbul - Atatürk, avec une croissance de +16,0% (la plus forte du TOP 15), passe de la 8<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place, déclassant ainsi Cologne/Bonn qui devient 7<sup>ème</sup> avec 740 000 tonnes et Luxembourg qui devient 8<sup>ème</sup> avec 708 000 tonnes ;
- Munich (309 000 tonnes, +7,5%) passe de la 15<sup>ème</sup> à la 14<sup>ème</sup> place au détriment d'East Midlands (297 000 tonnes, +3,6%).

#### 15 premiers aéroports européens en 2014 en fonction du nombre de tonnes de fret + poste embarqués et débarqués (en millions de tonnes)

| Aéroports                           | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-------------------------------------|------|------|------------|
| 1. Francfort (Allemagne)            | 2,1  | 2,1  | 1,8%       |
| 2. Paris - CDG (France)             | 2,1  | 2,1  | 0,8%       |
| 3. Amsterdam (Pays-Bas)             | 1,6  | 1,7  | 6,7%       |
| 4. Londres - Heathrow (Royaume-Uni) | 1,5  | 1,6  | 4,9%       |
| 5. Leipzig (Allemagne)              | 0,9  | 0,9  | 3,2%       |
| 6. Istanbul - Atatürk (Turquie)     | 0,7  | 0,8  | 16,0%      |
| 7. Cologne/Bonn (Allemagne)         | 0,7  | 0,7  | 3,1%       |
| 8. Luxembourg (Luxembourg)          | 0,7  | 0,7  | 5,1%       |
| 9. Liège (Belgique)                 | 0,6  | 0,6  | 5,3%       |
| 10. Milan - Malpensa (Italie)       | 0,4  | 0,5  | 9,1%       |
| 11. Bruxelles - National (Belgique) | 0,4  | 0,5  | 5,6%       |
| 12. Madrid - Barajas (Espagne)      | 0,4  | 0,4  | 5,6%       |
| 13. Zurich (Suisse)                 | 0,3  | 0,3  | 1,5%       |
| 14. Munich (Allemagne)              | 0,3  | 0,3  | 7,5%       |
| 15. East Midlands (Royaume-Uni)     | 0,3  | 0,3  | 3,6%       |

(Source : ENAC Air Transport Data 2014)

Globalement, les 15 premiers aéroports européens en termes de fret et poste ont traité 13,4 millions de tonnes, soit une progression de +4,5% par rapport à 2013.

### • Mouvements commerciaux

Londres (+0,2%) profite d'une baisse des mouvements opérés par ses concurrents Francfort (-0,8%) et Paris-Charles de Gaulle (-1,4%) et se hisse de la 3<sup>ème</sup> à la 1<sup>ère</sup> place tandis que Paris descend de la 1<sup>ère</sup> à la 2<sup>ème</sup> et Francfort de la 2<sup>ème</sup> à la 3<sup>ème</sup>.

Les 5 dernières places du classement sont également redistribuées : Vienne, avec une baisse de -0,2% passe de la 12<sup>ème</sup> à la 14<sup>ème</sup> place et Moscou - Cheremetievo progresse de +4,8% et passe de la 14<sup>ème</sup> à la 12<sup>ème</sup> place.

A l'instar des deux autres TOP 15 européens (en termes de nombre de passagers et de

tonnes de fret et poste transportés), c'est l'aéroport Atatürk d'Istanbul qui réalise la plus forte progression avec +8,2% et 440 000 mouvements.

#### 15 premiers aéroports européens en 2014 en fonction du nombre de mouvements commerciaux (en milliers)

| Aéroports                           | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-------------------------------------|------|------|------------|
| 1. Londres - Heathrow (Royaume-Uni) | 472  | 473  | 0,2%       |
| 2. Paris - CDG (France)             | 478  | 471  | -1,4%      |
| 3. Francfort (Allemagne)            | 473  | 469  | -0,8%      |
| 4. Amsterdam (Pays-Bas)             | 440  | 453  | 2,9%       |
| 5. Istanbul - Atatürk (Turquie)     | 406  | 440  | 8,2%       |
| 6. Munich (Allemagne)               | 382  | 377  | -1,4%      |
| 7. Madrid - Barajas (Espagne)       | 332  | 342  | 2,9%       |
| 8. Rome - Da Vinci (Italie)         | 298  | 308  | 3,3%       |
| 9. Barcelone (Espagne)              | 276  | 284  | 2,7%       |
| 10. Moscou - Domodedovo (Russie)    | 264  | 278  | 5,4%       |
| 11. Londres - Gatwick (Royaume-Uni) | 250  | 260  | 3,8%       |
| 12. Moscou - Cheremetievo (Russie)  | 244  | 256  | 4,8%       |
| 13. Copenhague (Danemark)           | 245  | 252  | 2,8%       |
| 14. Vienne (Autriche)               | 250  | 250  | -0,1%      |
| 15. Oslo - Gardermoen (Norvège)     | 240  | 245  | 2,2%       |

(Source : ENAC Air Transport Data 2014)

Globalement, les 15 premiers aéroports européens en termes de nombre de mouvements ont géré 5,2 millions de mouvements, soit une progression de +2,1% par rapport à 2013.

### c) Les aéroports français

En 2014, les aéroports français (métropole et outre-mer) auront accueilli 174,5 millions de passagers, soit une augmentation de +2,1% par rapport à 2013.

Le trafic des Aéroports de Paris, avec 92,5 millions de passagers, progresse de 2,6% ; celui des aéroports régionaux avec 71,8 millions de passagers, gagne +1,6%, et les aéroports d'Outre-mer avec 10,3 millions de passagers, enregistrent une légère progression d'activité de +0,9%.

• **Trafic passagers**

**Passagers (en milliers)**

| Années    | France  | Métropole | Outre-mer |
|-----------|---------|-----------|-----------|
| 2008      | 156 521 | 146 699   | 9 822     |
| 2009      | 150 253 | 140 705   | 9 548     |
| 2010      | 152 241 | 142 304   | 9 936     |
| 2011      | 162 205 | 151 941   | 10 264    |
| 2012      | 167 042 | 156 979   | 10 063    |
| 2013      | 170 969 | 160 806   | 10 163    |
| 2014      | 174 527 | 164 268   | 10 259    |
| 14/13 en% | 2,1%    | 2,2%      | 0,9%      |

(Source : DGAC)

**Classement des aéroports métropolitains dont le trafic est supérieur à 500 000 passagers en 2014 (en milliers de passagers)**

| Aéroports                      | 2013   | 2014   | 14/13 en % |
|--------------------------------|--------|--------|------------|
| 1. PARIS-CHARLES DE GAULLE     | 61 915 | 63 649 | 2,8%       |
| 2. PARIS-ORLY                  | 28 249 | 28 842 | 2,1%       |
| 3. NICE-CÔTE D'AZUR            | 11 541 | 11 656 | 1,0%       |
| 4. LYON-SAINT-EXUPÉRY          | 8 502  | 8 400  | -1,2%      |
| 5. MARSEILLE-PROVENCE          | 8 208  | 8 126  | -1,0%      |
| 6. TOULOUSE-BLAGNAC            | 7 531  | 7 493  | -0,5%      |
| 7. BÂLE-MULHOUSE (F)           | 5 850  | 6 499  | 11,1%      |
| 8. BORDEAUX-MÉRIGNAC           | 4 564  | 4 906  | 7,5%       |
| 9. NANTES-ATLANTIQUE           | 3 836  | 4 081  | 6,4%       |
| 10. BEAUVAIS-TILLÉ             | 3 952  | 4 023  | 1,8%       |
| 11. LILLE-LESQUIN              | 1 646  | 1 572  | -4,5%      |
| 12. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE   | 1 421  | 1 442  | 1,5%       |
| 13. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE | 1 342  | 1 354  | 0,9%       |
| 14. BASTIA-PORETTA             | 1 121  | 1 161  | 3,6%       |
| 15. STRASBOURG-ENTZHEIM        | 1 169  | 1 157  | -1,0%      |
| 16. BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET    | 1 098  | 1 064  | -3,1%      |
| 17. BREST-BRETAGNE             | 985    | 985    | 0,0%       |
| 18. PAU-PYRÉNÉES               | 644    | 618    | -4,1%      |
| 19. TOULON-HYÈRES              | 578    | 548    | -5,2%      |
| 20. RENNES-SAINT-JACQUES       | 476    | 502    | 5,5%       |

(Source : DGAC)

En France métropolitaine, les évolutions de trafic en 2014 par rapport à 2013 sont assez contrastées selon les aéroports.

A Paris, les trafics de Charles de Gaulle et d'Orly augmentent (respectivement +2,8% et +2,1%), grâce essentiellement au dynamisme du marché international.

En région, trois aéroports se distinguent par leur dynamisme : il s'agit de Bâle-Mulhouse (+11,1%), Bordeaux (+7,5%) et Nantes (+6,4%). Ces aéroports, qui avaient déjà enregistré une croissance soutenue de leur trafic en 2013, profitent de la poursuite de l'essor des compagnies à bas-coûts.

Parmi les quatre premiers aéroports en région, seul Nice parvient à obtenir sur l'année une évolution positive (+1,0%).

Plusieurs aéroports régionaux ayant un trafic supérieur à un million de passagers en 2013 enregistrent une baisse significative de trafic en

2014 : Lille (-4,5%), Biarritz (-3,1%), Lyon (-1,2%), Marseille et Strasbourg (-1,0%) et Toulouse (-0,5%).

La baisse du trafic à Lille en 2014 succède à une année 2013 en très forte croissance (+20%). À Lyon, la baisse du trafic est en partie liée à la forte baisse du trafic sur les liaisons transversales (-6%). L'aéroport de Marseille est pénalisé par une baisse significative du trafic sur les liaisons intérieures radiales (-7%) et transversales (-5%). La baisse du trafic à Strasbourg est due notamment à la concurrence de la LGV Est qui a provoqué la fermeture de la ligne aérienne Strasbourg-Paris CDG en avril 2013.

L'aéroport de Beauvais résiste quant à lui plutôt bien (+1,8%) à la fermeture par Ryanair des lignes sur Carcassonne et Marseille.

Concernant les aéroports de moins d'un million de passagers par an, le trafic global est en stagnation en 2014 mais révèle, dans le détail, d'importantes disparités. On note ainsi de fortes baisses de trafic à Toulon (-5,2%) et Pau (-4,1%) et, à l'inverse, une vive croissance du trafic à Rennes (+5,5%).

On notera enfin que, en 2014 et pour la première fois, dix bases françaises ont franchi le cap des 4 millions de passagers.

**Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic est supérieur à 400 000 passagers en 2014 (en milliers de passagers)**

| Aéroports                                | 2013  | 2014  | 14/13 en % |
|--|-------|-------|------------|
| 1. LA RÉUNION-ROLAND GARROS              | 1 981 | 1 991 | 0,5%       |
| 2. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES <sup>6</sup> | 1 962 | 1 960 | -0,1%      |
| 3. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE               | 1 623 | 1 623 | 0,0%       |
| 4. TAHITI FAAA                           | 1 147 | 1 167 | 1,7%       |
| 5. NOUMEA LA TONTOUTA                    | 476   | 479   | 0,8%       |
| 6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ                   | 420   | 430   | 2,4%       |
| 7. NOUMEA MAGENTA                        | 392   | 428   | 9,1%       |

(Source : DGAC)

Le trafic passagers outre-mer est en légère progression en 2014 (+0,9%). L'aéroport Roland Garros de la Réunion reste en tête en accueillant en 2014 sensiblement le même nombre de passagers qu'en 2013 (1,99 million de passagers, +0,5%). En 2014, les deux principales destinations au départ de la Réunion demeurent la France métropolitaine et l'île Maurice (82% de l'activité de l'aéroport). Le nombre de passagers vers ces deux destinations a progressé respectivement de -0,8% et de +2,5% par rapport à 2013.

<sup>6</sup> Ex-aéroport Pointe-à-Pitre Le Raizet.

L'aéroport de Pointe-à-Pitre Pôle Caraïbes, avec 1,96 million de passagers fin 2014, connaît une stagnation de sa fréquentation (-0,1%), de même que l'aéroport de Martinique Aimé Césaire (+0,0%).

L'aéroport de Tahiti-Faaa a accueilli en 2014 1,17 million de passagers (+1,7%). Le trafic international enregistre une légère augmentation (+7,6%), tandis que le trafic domestique, qui représente près de 54% du trafic, baisse de -1,8%.

Le trafic de passagers de l'aéroport de Nouméa-La Tontouta, avec 0,479 million de passagers en 2014, progresse légèrement (+0,8%) après deux années de recul consécutives tandis que le 2ème aéroport de Nouvelle Calédonie, Nouméa Magenta, continue de voir son trafic progresser (+9,1%, plus forte progression de ce classement), pour atteindre 0,428 million de passagers en 2014.

Le trafic de la plate-forme de Cayenne se montre relativement vigoureux avec +2,4% de fréquentation (après -1,7 en 2013) à 0,43 million de passagers.

#### • Trafic de fret et poste<sup>7</sup>

En 2014, le trafic fret + poste de métropole s'élève à 1,86 millions de tonnes (-0,8% par rapport à 2013) et celui d'outre-mer à 0,09 millions de tonnes (+4,7%).

#### Classement des aéroports métropolitains dont le trafic fret + poste est supérieur à 5 000 tonnes en 2014 (en milliers de tonnes)

| Aéroports                      | 2013  | 2014  | 14/13 en % |
|--------------------------------|-------|-------|------------|
| 1. PARIS-CHARLES DE GAULLE     | 1 491 | 1 476 | -1,1%      |
| 2. PARIS-ORLY                  | 63    | 64    | 1,9%       |
| 3. TOULOUSE-BLAGNAC            | 60    | 61    | 1,5%       |
| 4. MARSEILLE-PROVENCE          | 55    | 56    | 1,7%       |
| 5. LYON-SAINT-EXUPÉRY          | 45    | 49    | 9,9%       |
| 6. BÂLE-MULHOUSE (F)           | 40    | 42    | 5,6%       |
| 7. SAINT-NAZAIRE-MONTOIR       | 22    | 21    | -3,2%      |
| 8. NICE-CÔTE D'AZUR            | 18    | 17    | -6,0%      |
| 9. BORDEAUX-MÉRIGNAC           | 12    | 12    | -0,6%      |
| 10. RENNES-SAINT-JACQUES       | 11    | 12    | 4,9%       |
| 11. NANTES-ATLANTIQUE          | 8     | 9     | 10,5%      |
| 12. BASTIA-PORETTA             | 7     | 8     | 6,1%       |
| 13. CHÂLONS-VATRY              | 5     | 6     | 13,0%      |
| 14. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE   | 7     | 6     | -10,6%     |
| 15. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE | 6     | 6     | 1,1%       |

(Source : DGAC)

<sup>7</sup> Les données fret et poste, extraites du bulletin statistique de la DGAC, sont incomplètes et possiblement sous-estimées jusqu'à 30%.

D'après les statistiques de la DGAC, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a traité 1,48 million de tonnes de fret + poste en 2014 (en baisse de -1,1% par rapport à 2013) - soit 80% du volume fret + poste de la métropole - et celui de Paris-Orly 0,064 million de tonnes (+1,9%).

L'aéroport de Lyon maintient une belle progression avec +9,9% (après +22,6% de 2012 à 2013) et 0,049 million de tonnes de fret + poste en 2014.

La plus forte progression dans ce classement est celle de l'aéroport de Chalon-Vatry (+13,0%, après -33% de 2012 à 2013) qui, avec 6 205 tonnes de trafic fret + poste en 2014 passe de la 15<sup>ème</sup> à la 13<sup>ème</sup> place, tandis que celui de Montpellier-Méditerranée connaît la plus forte baisse (-10,6%) et passe de la 13<sup>ème</sup> à la 14<sup>ème</sup> place avec 6 187 tonnes.

#### Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic fret + poste est supérieur à 4 000 tonnes en 2014 (en milliers de tonnes)

| Aéroports                   | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-----------------------------|------|------|------------|
| 1. LA RÉUNION-ROLAND GARROS | 30   | 32   | 7,0%       |
| 2. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES | 14   | 14   | 2,2%       |
| 3. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE  | 12   | 13   | 4,1%       |
| 4. TAHITI FAAA              | 11   | 13   | 14,4%      |
| 5. NOUMEA LA TONTOUTA       | 6    | 6    | -4,3%      |
| 6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ      | 5    | 4    | -14,8%     |

(Source : DGAC)

Le trafic fret des aéroports d'Outre-mer s'est élevé en 2014 à 90 600 tonnes (+4,7%). Les 6 principaux aéroports d'outre-mer en termes de trafic de fret + poste (les mêmes qu'en termes de trafic passagers) assurent 90% de l'activité fret + poste d'outre-mer.

La plateforme de Tahiti-Faaa enregistre la plus forte progression de ce classement de 2013 à 2014 (+14,4%) et celle de Cayenne-Félix Éboué la plus forte baisse (-14,8%).

#### • Mouvements commerciaux

##### Mouvements commerciaux (en milliers)

| Années     | France | Métropole | Outre-mer |
|------------|--------|-----------|-----------|
| 2008       | 1 968  | 1 733     | 235       |
| 2009       | 1 843  | 1 621     | 222       |
| 2010       | 1 799  | 1 567     | 211       |
| 2011       | 1 874  | 1 661     | 213       |
| 2012       | 1 889  | 1 687     | 202       |
| 2013       | 1 867  | 1 667     | 200       |
| 2014       | 1 832  | 1 625     | 207       |
| 14/13 en % | -1,9%  | -2,5%     | 3,5%      |

(Source : DGAC)



**Classement des aéroports métropolitains dont le trafic est supérieur à 500 000 passagers en 2014 (en milliers de mouvements)**

| Aéroports                      | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|--------------------------------|------|------|------------|
| 1. PARIS-CHARLES DE GAULLE     | 473  | 466  | -1,5%      |
| 2. PARIS-ORLY                  | 230  | 228  | -0,7%      |
| 3. NICE-CÔTE D'AZUR            | 159  | 157  | -1,5%      |
| 4. LYON-SAINT-EXUPÉRY          | 113  | 105  | -7,2%      |
| 5. MARSEILLE-PROVENCE          | 97   | 92   | -5,4%      |
| 6. TOULOUSE-BLAGNAC            | 84   | 82   | -3,4%      |
| 7. BÂLE-MULHOUSE (F)           | 69   | 71   | 2,7%       |
| 8. BORDEAUX-MÉRIGNAC           | 48   | 49   | 2,2%       |
| 9. NANTES-ATLANTIQUE           | 47   | 48   | 2,4%       |
| 10. BEAUVAIS-TILLÉ             | 27   | 27   | -1,3%      |
| 11. STRASBOURG-ENTZHEIM        | 23   | 20   | -13,4%     |
| 12. LILLE-LESQUIN              | 20   | 19   | -6,4%      |
| 13. MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE   | 18   | 16   | -11,1%     |
| 14. AJACCIO-NAPOLÉON BONAPARTE | 14   | 14   | 0,3%       |
| 15. BASTIA-PORETTA             | 13   | 14   | 4,5%       |
| 16. BREST-BRETAGNE             | 14   | 13   | -3,5%      |
| 17. RENNES-SAINT-JACQUES       | 12   | 12   | 2,4%       |
| 18. BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET    | 10   | 10   | 0,3%       |
| 19. TOULON-HYÈRES              | 10   | 9    | -3,2%      |
| 20. PAU-PYRÉNÉES               | 9    | 9    | -6,8%      |

(Source : DGAC)

Métropole et outre-mer confondues, le nombre de mouvements d'aéronefs commerciaux continue de décroître en 2014 (-1,9%) avec un emport moyen toujours plus important, qui atteint cette année 95 passagers par vol (contre 91 en 2013).

En 2014, cette décroissance du nombre de mouvements commerciaux touche plus fortement les grands aéroports de province (-2,8%) que les aéroports parisiens (-1,2%) alors que les grands aéroports d'outre-mer voient plutôt une légère augmentation (+1,0% et +3,5% pour tous les aéroports d'outre-mer).

À Paris-Charles de Gaulle, le nombre de mouvements s'élève à 465 623 en 2014 (-1,5%) et à 228 168 à Paris-Orly (-0,7%).

**Classement des aéroports d'outre-mer dont le trafic est supérieur à 400 000 passagers en 2014 (en milliers de mouvements)**

| Aéroports                   | 2013 | 2014 | 14/13 en % |
|-----------------------------|------|------|------------|
| 1. GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES | 26   | 26   | 1,7%       |
| 2. MARTINIQUE-AIMÉ CÉSAIRE  | 20   | 19   | -0,8%      |
| 3. TAHITI FAAA              | 19   | 19   | 1,0%       |
| 4. LA RÉUNION-ROLAND GARROS | 12   | 12   | -2,1%      |
| 5. NOUMEA MAGENTA           | 10   | 12   | 15,2%      |
| 6. CAYENNE-FÉLIX EBOUÉ      | 8    | 7    | -11,3%     |
| 7. NOUMEA LA TONTOUTA       | 4    | 4    | 2,7%       |

(Source : DGAC)

Le nombre de mouvements commerciaux des aéroports d'Outre-mer s'élève à 207 430 en 2014, en progression sur l'international (+5,6%) comme sur le domestique (+1,9%).

**• Premiers résultats de trafic de 2015**

Sur l'ensemble de l'année 2015, les grands aéroports de métropole ont observé une croissance de leur trafic passagers.

Au final, Bâle-Mulhouse (+8,1% de passagers transportés par rapport à 2014) connaît la plus forte hausse ; Bordeaux (+7,7%), Beauvais (+7,6%) et Nantes (+5,7%) ont également notablement renforcé leur attractivité.

Paris a progressé, respectivement de +3,1% et +2,8% à Roissy et à Orly.

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

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

Il est disponible en ligne à l'adresse suivante :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-Statistique-annuel.html>

**II.1.4 Transport aérien et complémentarité modale**

(actualisé en décembre 2015)

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

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

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

Pour ces trois plates-formes, l'enquête estime à près de 3,7 millions le nombre de passagers

intermodaux en 2014, dont 3,3 millions pour Paris-CDG (soit une progression estimée de 20% par rapport à 2011). Une forte progression de l'intermodalité à Lyon-Saint Exupéry - de 80 000 à près de 200 000 passagers intermodaux est également un résultat saillant, qui pourrait être en partie imputable à la nouvelle offre "Ouigo".

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

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

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



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Enquetes-sur-la-complementarite.html>

### II.1.5. Assistance en escale

(actualisé en novembre 2015)

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

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

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

En Europe, l'emploi dans le secteur est estimé à au moins 60 000 personnes. Les coûts des

compagnies aériennes liés aux services d'assistance en escale représenteraient 5 à 12% de leurs coûts d'exploitation.

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

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

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

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

### II.1.6. Aviation légère, générale et hélicoptères

(actualisé en novembre 2015)

**En 2014, les fédérations aéronautiques ont recensé 3506 associations, regroupant environ 136 000 adhérents.**

**Plus de 1 100 manifestations aériennes se sont tenues en France en 2014, dont 55 de grande importance.**

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

(Chiffres issus des sources fédérales)

L'aviation légère regroupe l'aviation sportive et de loisirs, à l'exclusion de l'aviation de transport

commercial (passagers et fret) et du travail aérien.

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

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

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

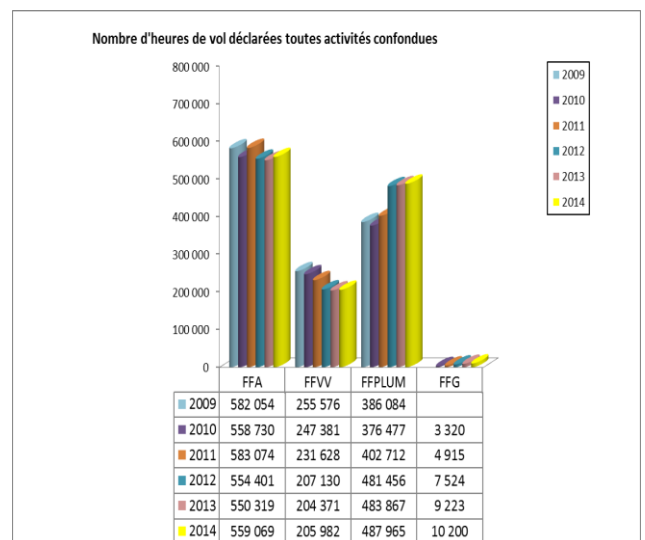
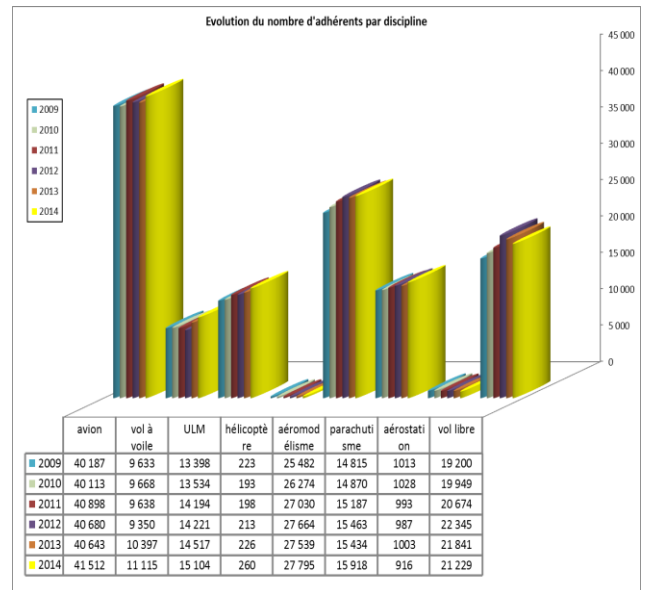
Ces associations aéronautiques assurent une part importante de la formation des pilotes privés.

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

L'aviation légère se pratique à partir de 335 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, auxquels il convient d'ajouter plus de 200 aérodromes agréés à usage restreint, environ 350 aérodromes à usage privé, plus de 850 plates-formes ULM et plus de 980 aires d'envol (hélistations, hélistations, aires d'ascension), richesse qui constitue une particularité unique en Europe.

#### a) L'activité au sein des associations en 2014

L'activité globale de l'aviation légère en 2014 est en augmentation par rapport à 2013 - 1 580 860 heures de vol en 2014 contre 1 437 700 heures de vol en 2013 - et le nombre d'adhérents est également en progression (135 860 licenciés en 2014 contre 131 600 licenciés en 2013).



(Sources fédérales)

#### Détail activité par activité (Sources fédérales)

##### • Avion

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

| Avion                                      | 2013    | 2014    | Evol. (%) |
|--|---------|---------|-----------|
| Nb adhérents (élèves + pilotes)            | 40 643  | 41 512  | + 2,1     |
| Nb brevets obtenus dans l'année (PPL + BB) | 2 166   | 2 224   | + 2,7     |
| Nb heures de vol                           | 550 319 | 559 069 | + 1,6     |
| Nb aéronefs associatifs                    | 2 302   | 2 420   | + 5,1     |

##### • Planeur

Le nombre d'adhérents est en hausse, notamment grâce aux nouvelles licences « découverte », en vigueur depuis le 1er octobre 2012 mais les heures de vol restent stables.

Le nombre de planeurs et motoplaneurs est en légère augmentation mais le nombre de brevets

obtenus dans l'année est encore en baisse; le nombre des remorqueurs et le nombre de treuils témoignent du dynamisme de ce secteur et de la volonté de renouveler le parc, notamment avec l'arrivée des remorqueurs ULM.

| Planeur                            | 2013    | 2014    | %     |
|------------------------------------|---------|---------|-------|
| Nb adhérents (élèves + pilotes)    | 10 397  | 11 115  | + 6,9 |
| Nb brevets obtenus dans l'année    | 420     | 413     | - 1,7 |
| Nb heures de vol planeurs          | 204 371 | 205 982 | + 0,8 |
| Nombre de planeurs et motoplaneurs | 1 691   | 1 715   | + 1,4 |
| Nombre remorqueurs                 | 167     | 175     | + 4,8 |
| Nombre treuils                     | 66      | 67      | + 1,5 |

#### • Hélicoptère

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

| Hélicoptère       | 2013  | 2014   | %      |
|-------------------|-------|--------|--------|
| Nb adhérents      | 226   | 260    | + 15,0 |
| Nb heures de vol  | 9 223 | 10 200 | + 10,6 |
| Nb d'associations | 28    | 46     | + 64,3 |

#### • ULM

Un nombre d'adhérents en augmentation avec une légère hausse des heures de vol. Le nombre d'ULM exploités dans les associations est en baisse mais le nombre des structures confirme toujours la croissance constatée ces dernières années.

| ULM   | 2013    | 2014    | %     |
|---|---------|---------|-------|
| Nb adhérents (élèves + pilotes)             | 14 517  | 15 104  | + 4,0 |
| Nb heures de vol                            | 483 867 | 497 965 | + 2,9 |
| Nb aéronefs associatifs                     | 9 571   | 9 261   | - 3,2 |
| Nb de structures (associations et sociétés) | 897     | 934     | + 4,1 |

#### • Aérostation

Pour ce qui concerne l'activité fédérale, le nombre d'associations est en nette hausse. Le nombre d'adhérents est en baisse mais le nombre d'élèves témoigne de l'attractivité de la discipline, au sein de structures plus associatives.

| Aérostation       | 2013  | 2014 | %      |
|-------------------|-------|------|--------|
| Nb adhérents      | 1 003 | 916  | - 8,7  |
| Nb d'élèves       | 90    | 102  | + 13,3 |
| Nb d'associations | 71    | 76   | + 7,0  |

#### • Aéromodélisme

Un secteur stable et qui ne semble pas avoir profité de l'attrait de l'activité drones.

| Aéromodélisme     | 2 013  | 2 014  | %     |
|-------------------|--------|--------|-------|
| Nb adhérents      | 27 539 | 27 795 | + 0,9 |
| Nb d'associations | 815    | 823    | + 1,0 |

#### • Parachutisme et Vol libre

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

##### Parachutisme

Le nombre d'adhérents est stable ; hausse significative du côté des brevets et des sauts avec un parc d'aéronefs qui se renouvelle.

| Parachutisme                          | 2013       | 2014       | %      |
|---------------------------------------|------------|------------|--------|
| Nb adhérents (élèves + parachutistes) | 15 434     | 15 918     | + 3,1  |
| Nb de brevets                         | 4 582      | 7 036      | + 53,6 |
| Nb de sauts                           | 644<br>764 | 648<br>116 | + 5,2  |
| Nb avions largueurs                   | 66         | 60         | - 9,1  |

##### Vol libre

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

| Vol libre         | 2013   | 2014   | %     |
|-------------------|--------|--------|-------|
| Nb adhérents      | 21 841 | 21 229 | - 2,8 |
| Nb ailes          | 20 900 | 21 200 | + 1,4 |
| Nb d'associations | 842    | 880    | + 4,5 |
| Nb de brevets     | 651    | 597    | - 8,3 |

#### b) Compétitions en aviation légère en 2014

Il convient de souligner à nouveau les excellents résultats obtenus lors des compétitions sportives internationales et européennes en 2014.

En 2014, la France a remporté, toutes disciplines confondues lors des compétitions européennes ou mondiales **77 médailles** dont :

- 35 médailles d'or,
- 25 médailles d'argent,
- 17 médailles de bronze.

#### • Avion

##### Volte aérienne

11ème Championnat du monde Advanced – Dubnica – SLOVAQUIE du 7 au 16 août 2014 :

- Classement général individuel : 1 médaille d'or pour Louis VANEL et 1 médaille d'argent pour Romain FHAL
- Classement par équipe – la France est Championne du Monde et médaille d'or par équipe (Louis VANEL, Romain FHAL et Benoit FAICT)

19ème Championnat d'Europe UNLIMITED – Matkopuszta – Hongrie du 23 au 30 août 2014 :

- Classement général individuel – médaille de bronze en Général (François LE VOT) et médaille d'argent Femme (Aude LEMORDANT)
- Libre intégral : médaille d'argent (Olivier MASUREL)
- Classement par équipe – la France est Championne d'Europe et médaille d'or par équipe (François LE VOT, Alexandre ORLOWSKI, Mickaël BRAGEOT)

### Rallye aérien

19ème Championnat du monde – Torun – Pologne du 17 au 22 août 2014 :

- Classement général individuel : 1 médaille d'or pour Julien CHERIOUX – David LE GENTIL
- Classement par équipe – la France est médaille d'argent par équipe (Julien CHERIOUX – David LE GENTIL – Stéphane LE CAMUS et Charles CHAUVE)

### • Vol à voile

Championnats du Monde « club », « standard » et « biplace » à Rääskälä (Finlande), du 21 juin au 5 juillet.

Championnats du Monde « 15m », « 18m », et « libre » à Leszno (Pologne), du 27 juillet au 9 août.

Finale du Grand Prix Mondial à Sisteron, du 9 au 16 mai.

Championnat du monde de Voltige à Torun (Pologne), du 22 juillet au 2 août (17ème Championnat du monde catégorie Unlimited et 5ème Championnat du monde catégorie Advanced).

### Résultats :

- Didier Hauss (Vinson) : champion du monde GP (médaille d'or)
- Eric Bernard (Bordeaux) : champion du monde classe club senior (médaille d'or)
- Killian Walbrou (Nogaro / Armée de l'Air) : vice-champion du monde classe club senior (médaille d'argent)
- Jean-Denis Barrois (Vinson) : médaille de bronze championnat du monde classe 15m senior
- Killian Walbrou (Nogaro / Armée de l'Air) : médaille de bronze championnat du monde classe Libre senior.

### • ULM

WPC 2014 : (8ème Championnats du Monde de Paramoteur) à MATKOPUSZTA (Hongrie) du 9

au 16 août 2014 : 6 médailles d'or, 1 médaille d'argent et 4 médailles de bronze :

### Palmarès en individuel :

- médaille d'or et Champion du monde en décollage à pied monoplace : Alexandre MATEOS
- médaille d'or et Championne du monde en décollage à pied monoplace : Coralie MATEOS
- médaille d'or et Champion du monde en décollage chariot monoplace : Frédéric MALLARD
- médaille de bronze en décollage à pied biplace : Yann LEUDIERE et Sylvain DUPUIS

### Palmarès en équipe :

- La France est médaille d'or et Championne du Monde en décollage à pied monoplace
- La France est médaille de bronze en décollage chariot monoplace
- La France est médaille de bronze en décollage chariot biplace
- La France est médaille d'argent par Nation.

14ème Championnats du monde d'ULM « classic class » à Matkopuszta (Hongrie) du 9 au 16 août 2014 :

### Palmarès en individuel :

- médaille d'or, champion du Monde WL1 (pendulaire monoplace) : Jean-Michel SERRE
- médaille d'argent GL2 (autogire biplace) : Eric CHANGEUR et Christophe VEDRAINE
- médaille de bronze GL2 (autogire biplace) : Serge BOUCHET et Patrice BURGIO

### Palmarès en équipe :

- La France est médaille d'or, Championne du Monde par Nation.

### • Aéromodélisme

#### Championnats du monde

Championnat du monde de vol libre d'intérieur F1D sénior et junior, du 1 au 5 avril à Slanic-Prahova (Roumanie) :

- 1 médaille de bronze par équipe sénior
- 1 médaille de bronze par équipe junior

Championnat du monde de vol circulaire commandé F2ABCD, du 9 au 16 août à Wloclawek (Pologne) :

- 1 médaille d'argent catégorie team-racing (F2C) par équipe

Championnat du monde de vol de pente F3F, du 7 au 14 septembre à Donovaly (Slovaquie) :

- 1 médaille d'or par équipe,
- 1 médaille d'or en individuel, classement junior

Championnat du monde de maquette F4C/F4H, du 19 au 26 juillet à Marmande en France :

- 1 médaille d'or par équipe, catégorie maquette (F4C)
- 1 médaille d'or par équipe, catégorie maquette simplifiée radiocommandée (F4H)

### **Championnats d'Europe**

Championnat d'Europe de voltige radiocommandé F3A, du 10 au 19 juillet à Bendorf (Liechtenstein) :

- 1 médaille de bronze par équipe

### • **Parachutisme**

#### **Vol relatif**

Championnat du monde VOL Relatif 2014, du 25 au 31 août 2014 à Prostějov (République Tchèque) :

- 1 médaille d'or Vol Relatif à 4 Féminin
- 1 médaille de bronze Vol Relatif à 8
- 1 médaille d'or Vol Relatif Vertical

Championnat du monde P.A. / Voltige 2014 du 15 au 23 août 2014 – Banja Luka (Bosnie Herzégovine) :

- 1 médaille de bronze Combiné individuel Homme
- 1 médaille d'argent PA Individuel Femme
- 1 médaille d'argent Combiné individuel Femme
- 1 médaille d'or et 1 médaille d'argent pour Voltige Junior Homme
- 1 médaille d'or et 1 médaille de bronze de Combiné Junior Homme
- 1 médaille d'argent pour le Voltige Junior Femme

#### **Voile contact**

Championnat du monde Voile Contact 2014 du 15 au 23 août 2014 – Banja Luka (Bosnie Herzégovine) :

- 1 médaille d'or pour le Voile Contact « 4 Séquence »
- 1 médaille d'or pour le Voile Contact « 4 Rotation »
- 1 médaille d'or pour le Voile Contact « 2 Séquence »

#### **Disciplines artistiques**

Championnat du monde Disciplines Artistiques 2014 du 25 au 31 août 2014 – Prostějov (République TCHEQUE) :

- 1 médaille d'or et 1 médaille d'argent FreeStyle
- 1 médaille d'argent et 1 médaille de bronze FreeFly

#### **Canopy piloting**

5ème Championnat du monde du 1er au 7 novembre 2014 – Zephyrhills (USA) :

- 1 médaille de bronze – Distance
- 1 médaille de bronze – Speed
- 1 médaille d'argent – Combiné

### • **Vol libre**

#### **Delta**

A Annecy - Championnats du Monde - 21 juin - 05 juillet, Mario Alonzi est champion du monde, Piero Zin vice-champion du monde en classe Sport et Françoise Dieuzeide vice-championne du monde en classe 1 Féminines (soit 1 médaille d'or et 2 médailles d'argent).

#### **Parapente**

Championnats d'Europe - Kaponic Serbie - 03 - 16 août 2014 - Seiko Fukuoka - Naville est championne d'Europe et Clément Latour vice-champion d'Europe. À la finale de la coupe du monde, Maxime Pinot l'emporte et Honorin Hamard est second (soit 2 médailles d'or et 2 médailles d'argent).

#### **Cerf-volant**

Coupe du Monde de cerf-volant acrobatique en équipe à Berck-sur-Mer - 12 - 21 avril 2014 - L'équipe Start Air obtient la seconde place et l'équipe Cerfs-Volants Folie la troisième place (soit une médaille d'argent et une médaille de bronze).

#### **Kitesurf**

Max Nocher est champion en catégorie Race et se classe second à la finale de la World Cup ISAF (soit une médaille d'or et une médaille d'argent).

#### **Boomerang**

Coupe du Monde Perth - Australie - 14 - 24 avril 2014 - la France est championne du monde de Team relay, Marie Appriou atteint la troisième place mondiale en féminine avec trois titres de championne du monde et Yvan Madec se classe troisième mondial en rattrapage acrobatique. (soit 4 médailles d'or et 2 médailles de bronze).

### • **Ballons**

58ème Coupe Aéronautique Gordon Bennett à Vichy, du 28 août au 6 septembre : la France est médaillée d'argent avec Vincent Leys – Christophe Houver :

- 4ème place : Eric Decellères – Hervé Moine
- 13ème place : Benoît Pelard – Benoît Peterlé.

21ème Championnat du monde de ballon à Air Chaud à Rio Claro au Brésil du 17 au 27 juillet :

- 18ème place Nicolas Schwartz et 42ème place Jean-Philippe Odouard.

2ème Championnat du monde Junior de montgolfière à Vichy du 31 août au 6 septembre : une médaille de bronze pour Clément Seigeot

- 4ème place : Kévin Allemand, 7ème place : Laure de Coligny, 15ème place : Guillaume Le Franc.

**2015 : Les compétitions européennes et internationales et les grands rassemblements nationaux :**

(source : site Internet des fédérations).

• **Avion :**

Championnat du monde de Voltige Unlimited, du 20 au 29 août 2015 à Chateauroux-Déols.

L'équipe de France de Voltige Unlimited est Championne du monde en titre depuis octobre 2013. La France est, avec la Russie, la Nation la plus titrée.

Championnat du monde de Pilotage de précision, du 20 au 25 juillet 2015 à Skive, Danemark.

Championnat d'Europe de voltige advanced, du 22 juillet au 1er août 2015 à Deva, Roumanie.

• **ULM :**

Du 27 juin au 05 juillet 2015 : 2<sup>ème</sup> FAI World Paramotor Slalom championships à Legnica, Pologne,

Du 15 au 23 août 2015: 13<sup>ème</sup> FAI European Microlight championships à Kruszyn, Pologne,

Du 1er au 15 septembre 2015: 6<sup>ème</sup> FAI European Paramotor championships à Judet de Brasov, Roumanie.

• **Vol à voile :**

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

- Championnat du monde féminin à Arnborg (Danemark) - 1<sup>er</sup> août 2015,
- Championnat du monde à Pociunai (Lituanie) - 1<sup>er</sup> août 2015,
- Championnat du monde Grand prix à Calcinata del Pesce (Italie) - Classe(s) : 18 m, du 5 au 12 septembre 2015,
- Championnat du monde voltige à Zbraslavice (République Tchèque) : du 5 au 14 août 2015, advanced et unlimited,
- Championnat d'Europe à Ocseny (Hongrie) - Classe(s) : 18 m 20 m biplace libre, du 12 au 25 juillet 2015,
- Championnat du monde junior à Narromine (Australie) - 1<sup>er</sup> décembre 2015.

• **Ballon :**

59ème Coupe Gordon Bennett, du 27 août au 5 septembre 2015 à Pau, France.

Lorraine Mondial Air Ballons, du 24 juillet au 2 août 2015 à Chambley-Bussièrès Air Base, France.

19ème Coupe d'Europe, du 29 juillet au 2 août 2015 à Mainfonds Auberville.

19ème Championnat d'Europe de Montgolfières, du 11 au 18 août 2015 à Debrecen, Hongrie.

3ème Championnat d'Europe féminin de Montgolfières, du 15 au 19 septembre 2015 à Drenthe, Pays-Bas.

42ème Coupe Icare, du 17 au 20 septembre 2015 à Saint-Hilaire, France.

FAI (Fédération Aéronautique Internationale) World Air Games du 1er au 12 décembre 2015 à Dubaï - Émirats arabes unis.

• **Parachutisme :**

Du 22 août 2015 au 29 août 2015 à Erden, Montana (Bulgarie) : Championnat d'Europe de Précision d'Atterrissage & Voltige.

Du 23 août 2015 au 29 août 2015 à Farnham (Canada) Coupe du Monde de Pilotage sous Voile.

Du 07 septembre 2015 au 12 septembre 2015 à Teuge (Pays-Bas) coupe du monde et championnat d'Europe de Vol Relatif et de Disciplines Artistiques.

1er championnat du monde en soufflerie, du 21 octobre 2015 au 24 octobre 2015 à Prague (République Tchèque).

FAI (Fédération Aéronautique Internationale) World Air Games du 1er au 12 décembre 2015 à Dubaï - Émirats arabes unis.

• **Vol libre :**

Retrouvez toutes les compétitions par discipline sur le site de la Fédération à l'adresse suivante : <http://federation.ffvl.fr/introduction-7>

- Delta
- Parapente
- Cerf-volant
- Kite
- Boomerang

• **Aéromodélisme**

Championnat du monde d'avion de voltige Indoor en Pologne à Pruszkow du 14 au 21 mars 2015.

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

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

Le brevet d'initiation aéronautique (BIA) est un diplôme de l'éducation nationale qui valide un



niveau d'initiation à la culture scientifique et technique dans le domaine de l'aéronautique et du spatial. Le ministre chargé de l'éducation et le ministre chargé de l'aviation civile unissent ainsi leurs actions sur le thème de

l'aéronautique comme support pédagogique avec pour corollaire la connaissance de l'aviation en France et la sensibilisation d'un plus grand nombre de jeunes par un enseignement et un partenariat adaptés auxquels sont étroitement associés les fédérations aéronautiques et sportives. Le BIA peut ainsi être une introduction à la pratique en aéroclub de l'aviation légère. Son enseignement fait le plus souvent l'objet d'une convention entre un établissement scolaire et une association affiliée à une fédération aéronautique membre du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS).

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

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

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

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

#### • Un nouveau dispositif réglementaire

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

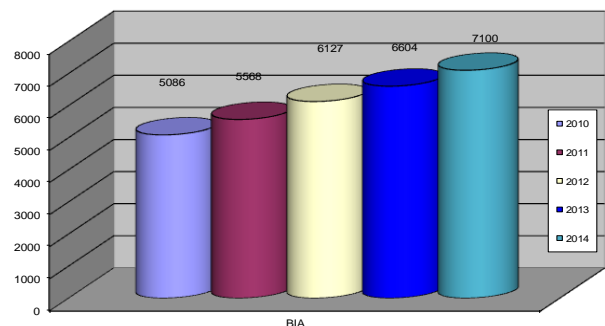
- Décret n° 2015-193 du 19 février 2015 relatif aux formations d'initiation aux activités aéronautiques et spatiales

Complété de 4 arrêtés :

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

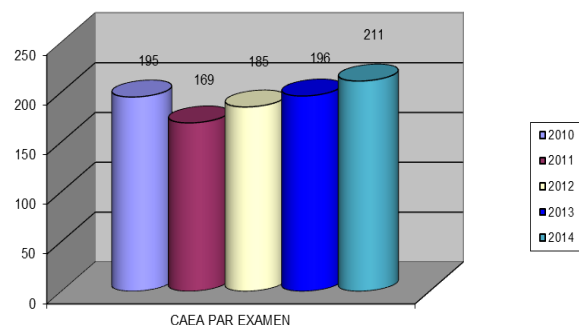
Ces textes sont parus au bulletin officiel de l'éducation nationale (BOEN n° 11 du 12 mars 2015).

Pour l'année 2014, 7100 jeunes de France métropolitaine et des départements d'outre-mer (6604 en 2013) ont obtenu leur Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) grâce à l'enseignement prodigué par les enseignants des établissements scolaires ou des instructeurs d'aéro-clubs.



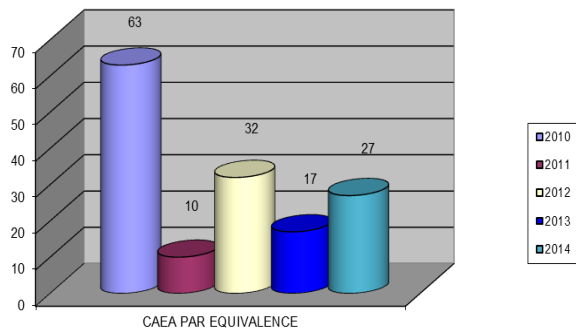
(source : éducation nationale)

En 2014, 211 candidats (196 en 2013) ont obtenu le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique par examen (CAEA) et 27 candidats par équivalence (17 en 2013).



(source : éducation nationale)





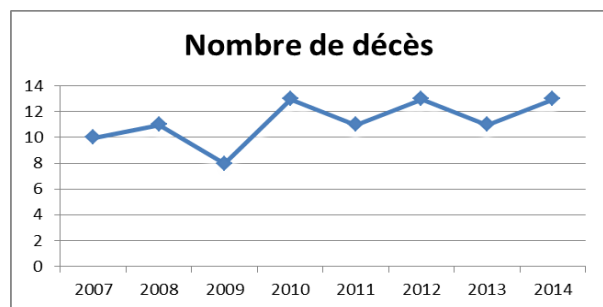
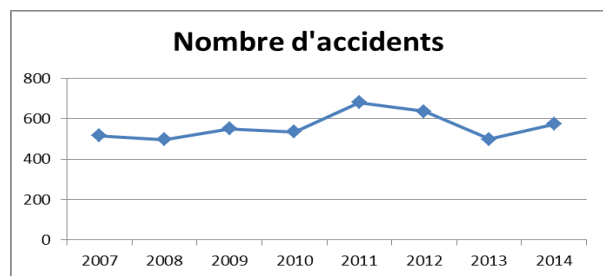
(source : éducation nationale)

#### d) Accidents en aviation générale

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

Pour le vol libre, on constate une augmentation des accidents (574 en 2014 pour 500 en 2013) mais le nombre de décès reste stable.

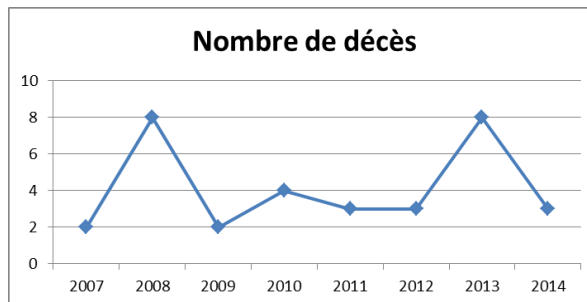
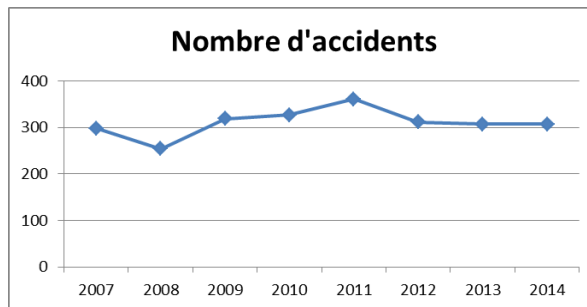
| Vol libre    |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Années       | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Nb accidents | 516  | 498  | 552  | 535  | 681  | 637  | 500  | 574  |
| Nb décès     | 10   | 11   | 8    | 13   | 11   | 13   | 11   | 13   |



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

Le nombre global d'accidents en parachutisme sportif en 2014 est identique à celui de 2013 mais le nombre de décès est à la baisse (à l'identique des années 2012 et 2013).

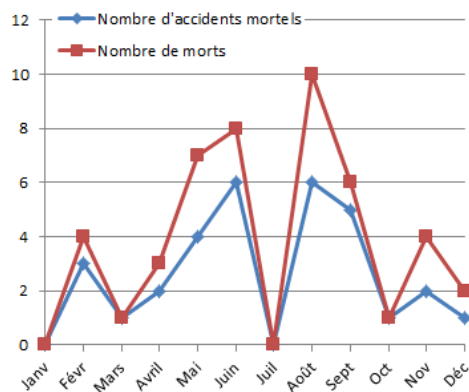
| Parachutisme |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Années       | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Nb accidents | 298  | 254  | 319  | 327  | 361  | 312  | 307  | 307  |
| Nb décès     | 2    | 8    | 2    | 4    | 3    | 3    | 8    | 3    |



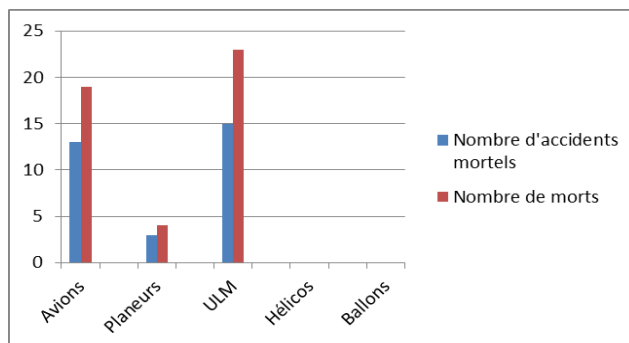
- **Aviation légère** (source : MALGH) :

| Aviation légère            |      |      |      |       |     |      |
|----------------------------|------|------|------|-------|-----|------|
| Mois                       | Janv | Févr | Mars | Avril | Mai | Juin |
| Nombre d'accidents mortels | 0    | 3    | 1    | 2     | 4   | 6    |
| Nombre de morts            | 0    | 4    | 1    | 3     | 7   | 8    |

| Juil | Août | Sept | Oct | Nov | Déc | Total |
|------|------|------|-----|-----|-----|-------|
| 0    | 6    | 5    | 1   | 2   | 1   | 31    |
| 0    | 10   | 6    | 1   | 4   | 2   | 46    |



| Aviation légère                 |        |          |     |         |         |       |
|---------------------------------|--------|----------|-----|---------|---------|-------|
| Répartition par type d'activité | Avions | Planeurs | ULM | Hélicos | Ballons | Total |
| Nombre d'accidents mortels      | 13     | 3        | 15  | 0       | 0       | 31    |
| Nombre de morts                 | 19     | 4        | 23  | 0       | 0       | 46    |



### e) Manifestations aériennes 2014 et principaux événements aéronautiques auxquels la DGAC a participé au cours de l'année

#### Manifestations aériennes 2014

Le dynamisme du milieu de l'aviation légère s'est traduit par l'agrément préfectoral en 2014 de 1108 manifestations aériennes (1102 en 2013), ces manifestations allant des baptêmes de l'air au grand meeting aérien.

Pour l'ensemble des DSAC/IR, y compris l'outre-mer, on compte, en 2014 : 1053 petites et moyennes manifestations et 55 grandes (2013 : 1058 petites et moyennes et 44 grandes).

#### Principaux événements aéronautiques 2014 auxquels était présente la DGAC :

- Tour aérien « Rêves de gosses » - 30 mai au 7 juin 2014
- Meeting aérien de la Ferté-Alais - 7 et 8 juin 2014
- Défi 100/24 - 26 et 27 juin 2014
- Hop ! Tour des jeunes pilotes - 18 juillet au 3 août 2014
- Tour ULM - 25 juillet au 2 août 2014
- Coupe Gordon Bennett - 28 août au 6 septembre 2014
- 34e salon ULM - 30 et 31 août 2014
- Fête de l'aérodrome de Persan Beaumont - 28 et 29 septembre 2014
- 4ème rassemblement national des Femmes de l'air - 28 septembre 2014

#### Principaux événements aéronautiques auxquels participe la DGAC en 2015 :

- Rêves de Gosses du 15 mai au 23 mai 2015
- Meeting aérien de la Ferté-Alais du 23 au 24 mai 2015
- Challenge GRASS COCKPIT du 29 au 30 mai 2015
- Salon du Bourget : du 15 au 21 juin 2015
- Euro Fly'In RSA du 18 au 19 juillet 2015
- Lorraine Mondial Air Ballons, du 24 juillet au 2 août 2015 à Chambley Planet'Air (Meurthe et Moselle)
- Tour ULM du 24 au 31 juillet 2015
- TOP FLY'IN TOUR du 17 au 21 août 2015
- Championnat du monde de voltige unlimited du 20 au 29 août 2015
- Coupe Gordon Bennett du 28 août au 6 septembre 2015
- Festival international de TOUT L'ULM du 5 au 6 septembre 2015

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

### f) Subventions à l'aviation légère

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

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

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

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

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

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

Depuis 2009, les aides ont baissé en raison d'un contexte économique difficile.

En 2012, les subventions ont été de 868 000 €.

En 2013, les subventions ont été de 780 000 €.

En 2014, les subventions ont été de 930 000 €.

En 2015, les subventions sont de 907 500 €.

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

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

annuel de formation d'instructeurs décidé en concertation avec la FFA.

Depuis 2014 cette convention prend la forme d'une convention d'objectifs pluriannuels pour la période 2014-2017. Elle prévoit un montant d'aide globale de 2,7 M€ sur les quatre ans, avec une prévision annuelle allant de 670 000€ à 680 000€. Elle fixe les objectifs à atteindre et les indicateurs associés. Le montant versé est réévalué chaque année en fonction du volume de formation d'instructeur réellement constaté dans l'année précédente.

Pour 2015, le montant de la subvention correspondante s'élève à un peu moins de 600 000 €.

#### **Subvention accordée à la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV) pour le soutien des activités du Centre National de Vol à Voile de Saint-Auban (CNVV)**

Comme les instructeurs avions, les instructeurs planeurs ont longtemps été formés exclusivement au centre de vol à voile de Saint-Auban, appartenant au Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique, partie intégrante de la DGAC.

En 2000 l'existence sur la même plateforme de Saint-Auban du Centre National de Vol à Voile (CNVV), dépendant de la Fédération Française de Vol à Voile et préparant notamment les compétitions de haut niveau, a conduit à rechercher une rationalisation des moyens, et à organiser la fermeture du centre SEFA et le transfert de ses activités vers le CNVV.

Ce transfert s'est accompagné d'un désengagement progressif de l'Etat : dans un premier temps personnels et matériels de l'Etat sont restés à la disposition du Centre National de Vol à Voile et des compensations financières ont été mises en place par convention pour compenser leurs départs successifs.

Une convention sur la période 2014-2017 prévoit un montant global de subvention équivalent sur cette période à un peu plus d'un tiers du coût global du programme d'actions de formation du CNVV. Les montants annuels prévisionnels prennent compte le retrait progressif des moyens en personnels et en matériel de l'Etat.

Pour 2015 la subvention s'élève à 460 000 €.

#### **g) Enjeux et perspectives pour 2016-2018**

Comme les années précédentes, les enjeux majeurs pour le développement durable de l'aviation légère et sportive sont :

- La poursuite des efforts sur la sécurité, en s'appuyant notamment sur les initiatives fédérales, plus que sur des « solutions » réglementaires,
- La poursuite des efforts pour renforcer l'attractivité des activités auprès des jeunes,

en recherchant la simplification et la diminution des coûts,

- La prise en compte des évolutions européennes avec une volonté marquée de mieux comprendre les problématiques de l'aviation légère et de leur apporter des réponses spécifiques et équilibrées et la participation active à l'effort de simplification entrepris par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.
- La défense d'un accès raisonnable à l'espace aérien, équilibrée avec les autres usagers, et le maintien du réseau des aéroports d'aviation légère.
- La poursuite des efforts pour permettre une meilleure insertion de l'aviation légère dans son environnement, en recherchant notamment la limitation des nuisances sonores.

## II.2 Navigation aérienne

### II.2.1 Trafic contrôlé en France

(actualisé en novembre 2015)

En 2014, les services de la navigation aérienne ont contrôlé 2,85 millions de vols en France métropolitaine, soit une augmentation de 2% par rapport à 2013. La France est le pays qui contrôle le plus de vols en Europe, avec l'Allemagne. La structure du trafic en 2014 accentue la tendance observée ces dernières années : 48% de survols, 37% de vols internationaux (arrivées ou départs de France) et 15% de vols domestiques.

#### a) Organisation

Au sein de la DGAC, la DSNA est le prestataire français en charge des services de navigation aérienne. Elle est certifiée par l'Autorité nationale de surveillance, la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC). Elle assure les services de la circulation aérienne au départ et à l'arrivée des vols sur les aéroports et dans l'espace aérien français, ainsi qu'au-dessus de la haute mer en Atlantique et en Méditerranée dans des zones que lui a confiées l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), à l'exception des zones déléguées aux centres de contrôle de Genève et de Jersey. Elle exerce des compétences également en outre-mer (Antilles-Guyane, St Pierre et Miquelon, La Réunion et Mayotte, Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna).

Ses missions : assurer jour et nuit, toute l'année, l'écoulement du trafic aérien civil de manière sûre, fluide et rapide dans le respect de l'environnement, dans le cadre de la politique menée par la DGAC tout en maîtrisant les coûts ; rendre les services de communication, de navigation et de surveillance afférents ; élaborer et diffuser l'information aéronautique nécessaire à la préparation des vols.

Deux directions structurent la DSNA :

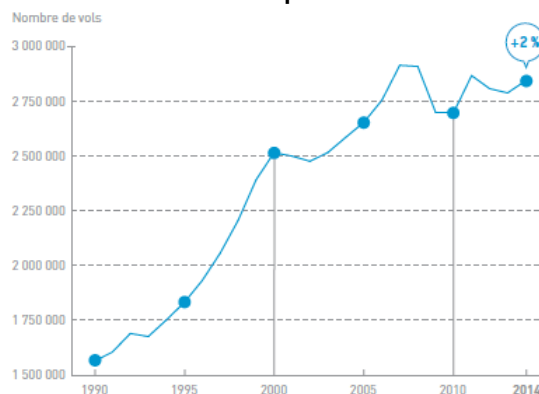
- la **direction des opérations** (DO) qui regroupe 5 centres de contrôle en-route (CRNA), 9 services de la navigation aérienne (SNA) régionaux métropolitains et 3 ultramarins en charge du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome, ainsi que le service de l'information aéronautique (SIA) et le centre d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux (CESNAC).
- la **direction de la technique et de l'Innovation** (DTI), qui anticipe la mise en œuvre des futurs concepts opérationnels et technologiques en lien étroit avec les besoins exprimés par la DO, achète ou fait

développer, déploie et maintient en conditions opérationnelles les équipements techniques.

#### b) Caractéristiques du trafic

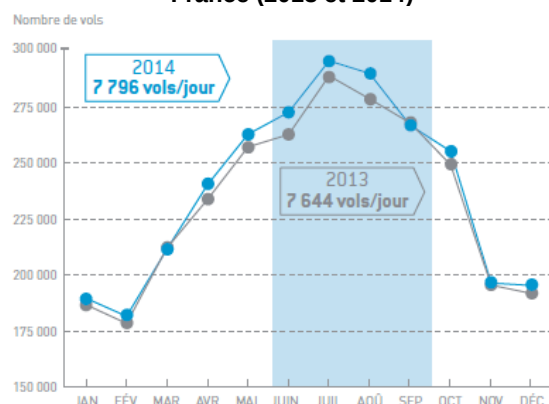
Au total, 2 845 477 vols ont été contrôlés en France métropolitaine, soit une moyenne de 7 796 vols par jour, avec une pointe journalière absolue de 10 141 vols contrôlés réalisée le 11 juillet 2014.

Évolution annuelle du trafic IFR contrôlé en France depuis 1990



(Source DSNA)

Répartition mensuelle du trafic IFR contrôlé en France (2013 et 2014)



(Source : DSNA)

En 2014, les **survols** (48% du trafic), portés par les flux Espagne/Allemagne (+3%), Espagne/Benelux (+7%) et Royaume-Uni/Italie (+8%), ont augmenté de 5% par rapport à 2013.

Principaux survols européens de la France - Nombre moyen de vols par jour

|                      | 2013 | 2014 | Évol. |
|----------------------|------|------|-------|
| Espagne/Royaume-Uni  | 610  | 618  | +1%   |
| Espagne/Allemagne    | 432  | 446  | +3%   |
| Espagne/Benelux      | 210  | 224  | +7%   |
| Espagne/Italie       | 208  | 213  | +2%   |
| Royaume-Uni/Italie   | 207  | 224  | +8%   |
| Royaume-Uni/Suisse   | 172  | 169  | -2%   |
| Espagne/Scandinavie  | 164  | 160  | -2%   |
| Royaume-Uni/Portugal | 109  | 120  | +10%  |
| Espagne/Suisse       | 94   | 92   | -2%   |

(Source : DSNA)

Les **vols internationaux** (37% du trafic) ont augmenté de 1% par rapport à 2013. L'augmentation du trafic en provenance de ou à destination du Royaume-Uni (+2%) et de l'Espagne (+2%) a été compensée par une forte baisse du trafic en provenance de ou à destination de l'Allemagne (-5%) liée principalement aux mouvements sociaux chez Air France et Lufthansa.

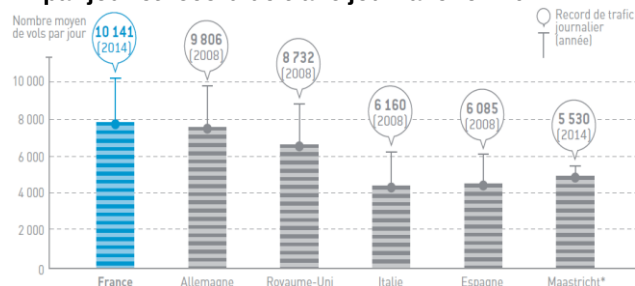
**Principaux flux départ/arrivée de la France avec l'international - Nombre moyen de vols par jour**

|                     | 2013 | 2014 | Évol. |
|---------------------|------|------|-------|
| Royaume-Uni         | 411  | 421  | +2%   |
| Afrique             | 378  | 379  | =     |
| Allemagne           | 338  | 322  | -5%   |
| Italie              | 297  | 296  | =     |
| Espagne             | 274  | 280  | +2%   |
| Benelux             | 197  | 204  | +4%   |
| USA/Canada/Antilles | 172  | 170  | -1%   |
| Suisse              | 149  | 147  | -1%   |
| Moyen Orient        | 104  | 107  | +3%   |
| Scandinavie         | 102  | 100  | -2%   |
| Portugal            | 100  | 110  | +10%  |
| Russie              | 74   | 72   | -3%   |
| Grèce               | 38   | 44   | +16%  |

(Source : DSNA)

En 2014, le trafic aérien européen a augmenté de 1,8% par rapport à l'année 2013. En Europe de l'ouest, la plus forte hausse a été enregistrée en Espagne (+4%) tandis que la France a été le seul pays à contrôler plus de 10 000 vols/jour.

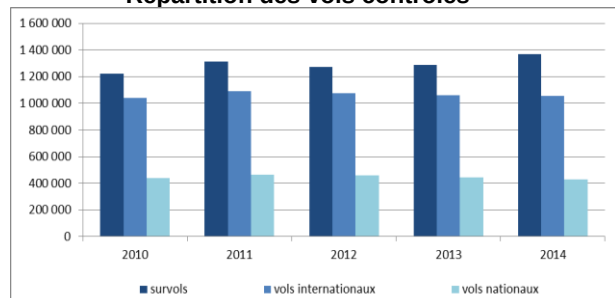
**Trafic aérien en Europe - nombre moyen de vols par jour et record de trafic journalier en 2014**



\* Centre de contrôle d'Eurocontrol gérant l'espace aérien supérieur du Benelux et d'une partie de l'Allemagne  
(Sources : DSNA)

Enfin, le **trafic intérieur** (15% du trafic) a chuté de 5% par rapport à 2013.

**Répartition des vols contrôlés**



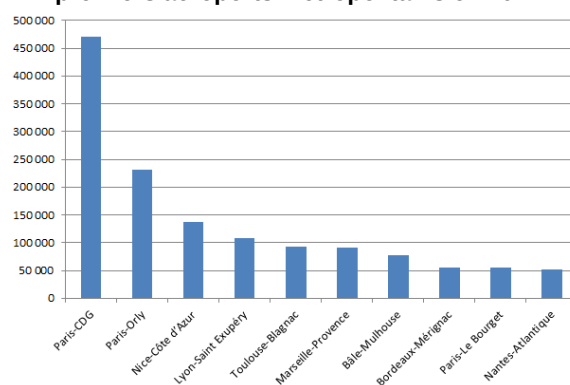
(Source DGAC)

**c) Trafic des aéroports (mouvements contrôlés)**

Le nombre de mouvements IFR sur les 10 premiers aéroports métropolitains (en termes de mouvements IFR – arrivées et départs) en 2014 recule de -3,8% par rapport à 2013.

Le nombre de mouvements sur Paris-CDG (470 797) et celui sur Paris-Orly (231 107) baissent respectivement de -1,5% et de -1,1%. Seuls deux aéroports régionaux comptabilisent plus de 100 000 mouvements IFR : Nice 136 879 mouvements (-2,5%) et Lyon-Saint-Exupéry 108 228 (-6,9%). Marseille, qui rentrait dans cette catégorie en 2013 avec 103 0317 mouvements, en est maintenant exclu avec 90 497 mouvements (-12,4%) et se fait ravier la troisième place des aéroports régionaux par Toulouse-Blagnac qui connaît cependant, lui aussi, une baisse (-2,2% avec 93 519 mouvements).

**Nombre de mouvements contrôlés des dix premiers aéroports métropolitains en 2014**



(Source : DGAC)

**d) Premiers résultats 2015**

De janvier à juillet 2015 les services de la navigation aérienne ont contrôlé 1,669 millions de vols, soit une progression de 1,3% par rapport à la même période de 2014.

**II.2.2 Redevances**

(actualisé en décembre 2015)

En 2014, les recettes liées à la navigation aérienne sont de 1 200 millions d'euros pour les redevances de route, 41 millions d'euros pour les redevances océaniques et 237 millions d'euros pour les redevances pour le contrôle des zones terminales. Au total, le produit des redevances de navigation aérienne en 2014 s'élève à 1 478 millions d'euros.

Trois types de redevances sont perçus en matière de circulation aérienne : la redevance de route, la redevance océanique (ROC) et la

redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA).

La **redevance de route** (ou « en-route ») rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'État au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie.

La **redevance océanique** rémunère le même usage Outre-mer.

La **redevance pour services terminaux de la circulation aérienne** rémunère les services de la navigation aérienne fournis au départ et à l'arrivée des vols dans le périmètre de 20 km de la majorité des aéroports de métropole et d'Outre-mer.

#### a) Taux unitaire pour la redevance de route

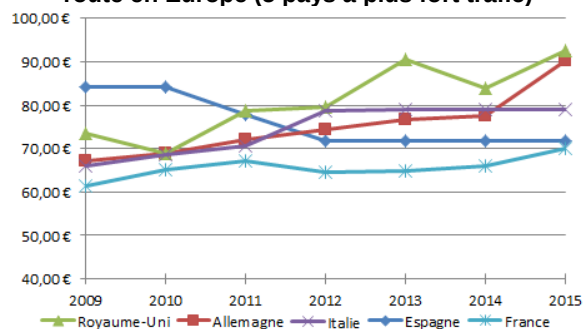
En France, le taux unitaire pour la redevance de route en 2015 (70,11 €) a augmenté de +6,36% par rapport à l'année 2014. Ce taux est l'un des plus bas en Europe de l'ouest.

**Taux unitaire de la redevance de route en Europe (5 pays à plus fort trafic)**

| Pays        | Taux unitaire au 1 <sup>er</sup> janvier 2015 en € |
|-------------|--|
| Royaume-Uni | 92,56 €  |
| Allemagne   | 90,26 €  |
| Italie      | 78,91 €  |
| Espagne     | 71,80 €  |
| France      | 70,11 €  |

(Source : DSNA)

**Évolution du taux unitaire de la redevance de route en Europe (5 pays à plus fort trafic)**



(Sources : DSNA - Legifrance)

#### b) Recettes des redevances

Les redevances dues sont fonction du taux unitaire de redevance (un taux par type de redevance) et du nombre d'unités de service ou UDS (prise en compte de la distance parcourue pour la redevance de route et océanique et de la masse maximale au décollage de l'aéronef pour ces deux types de redevance et la RSTCA).

Compte tenu de son étendue et sa position géographique centrale, la France est le pays européen qui totalise le plus grand nombre d'unités de service de route (18 326 817 UDS en 2014) et RSTCA (1 009 913 UDS en 2014).

Les recettes encaissées en 2014 se sont élevées à 1 200,5 M€ pour la redevance de route (+4,75% par rapport à 2013), 40,6 M€ pour la redevance océanique (+6,6%) et 236,5 M€ pour la RSTCA (+0,2%).

### II.2.3 Ciel unique européen et FABEC (Bloc d'Espace Aérien Fonctionnel Europe Centrale)

(actualisé en janvier 2016)

**La mise en œuvre du Ciel unique européen suit le calendrier fixé par le Parlement européen et le Conseil.**

Les 4 règlements «ciel unique européen» de mars 2004, régissant les services de navigation aérienne, l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien ainsi que l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne au niveau communautaire, sont entrés en vigueur le 31 décembre 2004.

Le règlement (CE) n°1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, dit «ciel unique 2», a amendé ces règlements initiaux. Il a notamment créé un régime de gestion de la performance coordonné par la Commission européenne. Il prévoyait également la création de trois fonctions de gestion de réseau centralisées, concernant la coordination des routes aériennes au niveau du réseau, la coordination des fréquences radio et des codes de transpondeurs radar. Enfin, il donnait aux Etats jusqu'à fin 2012 pour mettre en place les blocs d'espace aérien fonctionnels, prévus par le premier paquet de 2004.

Les Etats, ont poursuivi la mise en place des blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB pour "Functional Airspace Block"). Les FABs visent à organiser le contrôle aérien en fonction des flux de trafic, sans tenir compte des frontières nationales. Le but est de raccourcir les routes et d'augmenter leur capacité et l'efficacité des services. Ceci doit permettre de réduire les coûts et les émissions de CO2. Un Traité créant le FAB Europe central (FABEC) a été signé le 2 décembre 2010 par la France avec cinq états voisins : l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Il est entré en vigueur en juin 2013.

D'ores et déjà, des routes aériennes transfrontalières plus courtes ont été mises en place, permettant des gains de temps de vol et

de carburant, donc des économies aux compagnies aériennes. D'autres projets d'espace aérien et de nouvelles routes sont en préparation. Des projets de réalisations communes se traduiront dans les années à venir par des gains opérationnels et de coûts progressifs, notamment par des fonctions telles que : la coordination de l'utilisation de l'espace aérien et des capacités de contrôle, l'adoption de spécifications techniques communes, des achats en commun.

Au cours de la première période de référence du système de performance, 2012-2014, des objectifs européens ont été adoptés par la Commission ainsi que des plans de performance par les Etats, finalement jugés globalement compatibles avec les objectifs européens. Ceci a concerné entre autres les taux unitaires des redevances, fixés à l'avance pour trois ans.

La Commission a adopté début 2014 les objectifs européens de performance pour 2015-2019 et les Etats ont soumis en juin 2014 leurs plans de performance pour cette période, par bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB). La Commission européenne a estimé début 2015 que certains plans de performance ne contribuaient pas suffisamment aux objectifs européens, dont ceux du FAB-CE et ceux du FABEC (dont celui de la France). Les états membres concernés lui ont transmis, fin juillet, des plans de performance révisés. Prenant en compte des hypothèses de trafic révisées, la France a notamment pu présenter des coûts unitaires de redevances de route améliorés, tout en permettant le financement de l'important programme de modernisation de la DSN. La Commission a soumis au comité Ciel unique fin 2015 un projet de décision jugeant ces plans révisés encore insuffisants et demandant aux Etats du FABEC et du FAB-CE de proposer des actions correctives.

La phase de développement du programme technologique SESAR, conduite par l'entreprise commune SESAR, initialement sur la période 2007-2013, a été prolongée jusqu'en 2020 par le règlement n°721/2014. Celui-ci étend ainsi la durée de l'Entreprise Commune SESAR (EC SESAR) jusqu'à fin 2024. Cette entreprise a continué à produire diverses démonstrations en 2014 et 2015. Le processus d'adhésion à l'EC SESAR pour la période 2016-2020 s'achèvera au premier semestre 2016. L'industrie française et la DSN ont une participation majeure dans ce programme.

Une nouvelle édition du plan directeur européen de gestion du trafic aérien a été adoptée fin 2015.

Les mécanismes de pilotage du déploiement de SESAR ont été fixés par le règlement de la Commission n°409/2013 du 3 mai 2013 établissant des orientations pour le déploiement du programme SESAR, concernant les projets communs, leur gouvernance et leur financement. Puis, a été adopté le règlement de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet commun pilote, dont le contenu est défini dans l'annexe. Sur cette base, après appel d'offres, la Commission a désigné début 2015 le consortium « SESAR Deployment Manager » pour le rôle de « gestionnaire du déploiement ». Ce consortium, composé de 6 prestataires ou groupements de prestataires de services de navigation aérienne (dont la DSN), de quatre grandes compagnies aériennes (dont Air France-KLM), et un groupe de 25 exploitants de grands aéroports, a édité un programme de déploiement, actualisé en novembre 2015, et sur la base duquel seront lancés les premiers programmes de mise en œuvre,

Enfin, en décembre 2014, le Conseil a adopté une orientation générale partielle sur le projet de refonte des règlements « Ciel unique ». Le texte du Conseil a modifié fortement la proposition initiale de la Commission de juin 2013, en ménageant l'équilibre de répartition des pouvoirs entre Commission et autorités nationales et en respectant le principe d'une distinction fonctionnelle des autorités nationales et des prestataires de services de navigation aérienne, sans obligation de séparation juridique, enfin en rejetant la séparation forcée des services d'appui et leur mise en concurrence. La phase de trilogue avec le Parlement a été bloquée en 2015 par le différend entre l'Espagne et le Royaume-Uni sur l'applicabilité à l'aérodrome de Gibraltar.

\*\*\*\*\*

Le rapport d'activité 2014 de la DSN peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DSNA-RA\\_2014-BAT\\_V2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DSNA-RA_2014-BAT_V2.pdf)

## II.3 Industrie aérospatiale

En 2014, le chiffre d'affaires des adhérents du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales s'élève à 50,8 Md€, en progression de 6% sur un an (+2,9% à périmètre constant). Si Airbus reste derrière Boeing pour la troisième année consécutive en termes de livraisons d'avions, Airbus a en revanche conservé la première place en ce qui concerne les commandes grâce à une année excellente marquée par 1 456 commandes nettes.

### II.3.1 Situation générale

(actualisé en novembre 2015)

En 2014, le chiffre d'affaires des adhérents du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales s'élève à 50,8 Md€, en progression de 6% sur un an (+2,9% à périmètre constant). L'activité civile participe à hauteur de 77% de ce montant. Sur la base du chiffre d'affaires consolidé, la part des exportations atteint 82%.

Les résultats du secteur aéronautique et spatial en font le premier contributeur à la balance commerciale en France avec un solde positif d'environ 23,6 Md€. Ils procèdent d'une forte compétitivité technologique et d'un niveau de recherche et développement élevé.

Le montant des commandes totales aéronautiques et spatiales reste au niveau record atteint en 2013 avec 73 Md€. Comme en 2013, ce record est principalement dû au secteur civil qui représente 85% des commandes reçues.

Enfin, en termes d'emplois, avec 50 000 recrutements ces quatre dernières années, le secteur aéronautique et spatial représente 180 000 emplois directs en France fin 2014.

### II.3.2 L'aviation commerciale - porteurs de 100 places et plus

(actualisé en novembre 2015)

#### a) AIRBUS

Figure de proue d'Airbus Group, Airbus commercialise des appareils de transport de plus de 100 places. Les principaux produits commercialisés actuellement par Airbus sont :

- les appareils de la famille A320, monocouloirs court et moyen-courriers et leurs nouvelles versions remotorisées NEO (New engine option) ;

- les appareils de la famille A330, gros porteurs long-courriers, voire très long-courriers polyvalents ;
- le très gros porteur A380, dont le premier exemplaire a été livré en 2007 ;
- l'A350 XWB, long-courrier de moyenne capacité dont la première livraison date de décembre 2014.

En 2014, Airbus a conservé sa place de premier vendeur qu'il avait regagné en 2013 face à Boeing. Le constructeur européen a récolté un total de 1 796 commandes brutes (1 456 nettes et 629 livraisons) contre 914 en 2012. La répartition de ces commandes par famille est la suivante : 1 545 A320, 174 A330, 57 A350 et 20 A380. Outre le succès confirmé de l'A320 NEO, l'année 2014 aura été marquée par le succès du lancement en juillet du programme de remotorisation de l'A330.

Résultats 2014 d'Airbus

| Type         | Commandes brutes | Annulations | Commandes nettes |
|--------------|------------------|-------------|------------------|
| Famille A320 | 1 545            | 224         | 1 321            |
| A330         | 174              | 20          | 154              |
| A350         | 57               | 89          | -32              |
| A380         | 20               | 7           | 13               |
| TOTAL        | 1 796            | 340         | 1 456            |

(Source : Airbus)

Airbus a livré 629 appareils en 2014, dépassant de 3 unités son précédent record de 2013. 2014 est la 13<sup>ème</sup> année consécutive de hausse des cadences de production, soit 490 livraisons de monocouloirs (contre 493 en 2013) et 139 appareils gros-porteurs (contre 133 en 2013).

Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus a progressé en 2014 de 7% à 42,0 Md€, reflétant la hausse des livraisons d'appareils commerciaux. La marge opérationnelle consolidée d'Airbus continue de s'améliorer, soit 2,67 Md€ en 2014 contre 1,59 Md€ en 2013.

Fin 2014, le carnet de commandes consolidé d'Airbus est de 6 386 appareils, dépassant le record de 2013 de 5 577 appareils et dépassant le carnet de commandes consolidé de Boeing qui est de 5 789 fin 2014. Il représente environ 8 années de production aux cadences actuelles.

#### b) BOEING

Avec 1 432 commandes nettes d'avions et 723 livraisons, Boeing a réalisé une année record en 2014 : la meilleure de son histoire en nombre d'avions livrés, battant le record établi en 2013, et la meilleure année également pour les prises de commandes. Boeing reste devant Airbus



pour la deuxième année consécutive en nombre de livraisons.

Côté commandes, de la même façon que l'A320 NEO continue de doper les commandes d'Airbus, Boeing rencontre un succès similaire avec le 737MAX. Le 777X rencontre également un succès remarquable.

Côté livraisons, Boeing livre moins de B737 qu'Airbus ne livre d'A320 (485 en 2014 contre 490). En revanche, Boeing a livré 238 appareils long-courriers contre 139 pour Airbus.

#### Résultats 2014 de Boeing

| Type  | Commandes brutes | Annulations | Commandes nettes |
|-------|------------------|-------------|------------------|
| 737   | 1 196            | 92          | 1 104            |
| 747   | 2                | 2           | 0                |
| 767   | 4                | 0           | 4                |
| 777   | 283              | 0           | 283              |
| 787   | 65               | 24          | 41               |
| Total | 1 550            | 118         | 1 432            |

(Source : Boeing)

### II.3.3 L'aviation régionale

(actualisé en novembre 2015)

**Le secteur des appareils régionaux à turbopropulseurs s'est progressivement concentré au fil des ans autour d'ATR, Embraer et Bombardier. Après plusieurs années de baisse de l'activité, le marché s'est développé de manière spectaculaire, grâce aux excellentes performances de ces avions en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub>, de surcroît adaptés à des dessertes régionales sur de petites pistes ou encore pour les îles.**

Le GIE franco-italien ATR (Avions de Transport Régional) fondé en 1981 est détenu à parts égales par Alenia Aermeccanica, filiale du groupe italien Finmeccanica, et par EADS-ATR, filiale d'Airbus Group. Il produit et commercialise des avions régionaux turbopropulsés offrant une capacité de 50 (ATR42) à 70 sièges (ATR72). La gamme ATR est fondée sur le concept de famille, qui permet des économies en matière de formation, de maintenance, de fourniture de pièces détachées et de qualification croisée des équipages. Dans le cadre du programme de modernisation de sa gamme, l'ATR72-600 a été certifié par l'AESA en mai 2011 et l'ATR42-600 en juin 2012.

2014 est pour ATR une nouvelle année record qui lui permet de rester leader sur le marché de l'aviation régionale. Son chiffre d'affaires s'élève à 1,8 Md\$, contre 1,6 Md\$ l'année précédente. Le constructeur a livré 83 appareils en 2014, en augmentation de 12% par rapport à 2013. Le constructeur a reçu en 2014 des commandes pour 280 avions (160 commandes fermes et 120 options), un nouveau record. Au 31 décembre

2014, le carnet de commandes d'ATR comptait 280 avions. La valeur de ce carnet, estimé à plus de 6,8 Md\$, lui assure près de trois années de production.

### II.3.4 L'aviation d'affaires

(actualisé en novembre 2015)

#### a) Le groupe Dassault Aviation

Parmi les constructeurs aéronautiques mondiaux, le groupe Dassault Aviation est aujourd'hui le principal constructeur européen d'avions d'affaires à réaction. Il a la caractéristique d'être l'unique industriel au monde à construire à la fois des avions d'affaires (civils) et des avions militaires.

La gamme d'avions d'affaires de Dassault Aviation est composée du biréacteur Falcon 2000 et des triréacteurs Falcon 900 et Falcon 7X. Dassault Aviation a entrepris le renouvellement de sa gamme Falcon avec le développement du Falcon 5X et 8X.

La situation courante s'apparente à une "lente convalescence" : le solde des commandes annuelles (une fois les annulations déduites) de Falcon était de -163 en 2009, -9 en 2010, +36 en 2011, +58 en 2012, de +64 en 2013 et de +90 en 2014 qui est la première année où le nombre de commandes net est supérieur au nombre de livraisons réalisées, soit 66 appareils livrés en 2014 (en baisse par rapport à 2013).

Les prises de commandes consolidées ont atteint 4 639 M€ (dont 85% pour les Falcon) contre 4 165 M€ en 2013. La part à l'export est de 89%. En fin d'exercice, le carnet de commandes consolidé s'élevait à 8 217 M€ contre 7 379 M€ au 31 décembre 2013.

Le chiffre d'affaires consolidé 2014 est de 3 680 M€ contre 4 593 M€ en 2013, le chiffre d'affaires des avions Falcon ayant diminué de 15% par rapport à celui de 2013.

Les concurrents directs de Dassault Aviation sur le segment des avions d'affaires à réaction dits "moyens et larges" (cabines spacieuses et rayon d'action compris entre 4 000 et 8 500 km) sont le groupe canadien Bombardier (Challenger 605, Global 5000 et Global Express XRS) et l'Américain Gulfstream (G350, G450 et G550).

#### b) Le groupe DAHER SOCATA

Daher Socata est l'autre acteur français de l'aviation d'affaires.

Début 2009, le groupe Daher a pris le contrôle de Socata.

L'entreprise commercialise depuis 2014 le TBM 900, turbopropulseur monomoteur, successeur amélioré du TBM 850. Les performances du TBM 900 se rapprochent de celles des "Very Light Jets" (VLJ), petits avions biréacteurs destinés à l'aviation d'affaires (Cessna Mustang, Embraer Phenom 100, Eclipse 500, ...etc.) arrivés sur le marché en 2006, tout en présentant des coûts d'exploitation significativement inférieurs.

Les concurrents directs du TBM 900 sont l'avionneur suisse Pilatus avec son PC12, et l'Américain Piper avec le PA-46 Meridian.

En 2014, le TBM 900 a été livré à 51 exemplaires et Daher Socata a enregistré 64 commandes faisant de cette année une année record en termes de ventes.

Daher Socata est également un équipementier de rang 1 dans le secteur aéronautique. Il est présent notamment sur l'A380 et l'A350 chez Airbus, sur le 777 chez Boeing, sur le Falcon Falcon 7X et Falcon 5X chez Dassault Aviation.

### II.3.5 Les hélicoptères

(actualisé en novembre 2015)

**La construction d'hélicoptères est réalisée en France par le groupe franco-germano-espagnol Airbus Helicopters (nouveau nom d'Eurocopter depuis le 1er janvier 2014), détenu à 100% par Airbus Group.**

Le groupe s'appuie sur trois pôles : la maison mère Airbus Helicopters dont le siège se situe à Marignane (France), Airbus Helicopters Deutschland GmbH en Allemagne et Airbus Helicopters España SA en Espagne. Les sites industriels européens sont situés à Marignane et La Courneuve (France), Donauwörth, Kassel et Ottobrunn (Allemagne) et Albacete (Espagne). Le groupe emploie environ 23 000 personnes. Airbus Helicopters est présent à l'international grâce à ses filiales et participations implantées dans 21 pays. Le réseau Airbus Helicopters de centres de maintenance, de centres de formation, de distributeurs et d'agents agréés sert plus de 3 000 clients dans 150 pays à travers le monde. La flotte en service est d'environ 12 000 hélicoptères et totalise 3 millions d'heures de vol par an.

Avec 44% des parts de marché, Airbus Helicopters est leader sur le marché mondial des hélicoptères civils et parapublics.

En 2013, les prises de commandes sont en léger recul à 369 commandes nettes (422 en 2013), notamment du fait de l'ajustement de commandes des NH90 (-33 en 2014).

Fin 2014, le carnet de commandes d'Airbus Helicopters est de 893 hélicoptères (contre 995 fin 2013).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Helicopters est en hausse à 6,5 Md€ (contre 6,3 Md€ en 2013) dont 52% sur le marché civil. Le nombre total de livraisons a été de 471 hélicoptères en 2014 (contre 497 hélicoptères en 2013). Les ventes d'hélicoptères représentent 56% du chiffre d'affaires, les services 44%.

Ses principaux concurrents sur le marché civil sont Agusta-Westland, Sikorsky et Bell.

En 2014 et 2015, Airbus Helicopters a poursuivi son plan de renouvellement de sa gamme avec la certification du H175, le premier vol du H160 ou encore le lancement du programme X6 qui vise au remplacement des H225.

### II.3.6 Les moteurs

(actualisé en novembre 2015)

Les moteurs d'aéronefs sont produits en France par des sociétés du groupe Safran. Safran est un groupe international de haute technologie, équipementier de premier rang dans les domaines aérospatial (propulsion et équipements), de la défense et de la sécurité. En 2014, son chiffre d'affaires est de 15,4 Md€, en hausse par rapport aux 14,7 Md€ de l'exercice 2013. Les activités « Propulsion aéronautique et spatiale » représentaient 53% du chiffre d'affaires du groupe.

#### a) Les moteurs d'avions

Au sein du groupe Safran, Snecma conçoit, développe, produit, et commercialise, seul ou en partenariat, des moteurs pour avions civils et militaires, lanceurs spatiaux et satellites. Au-delà de l'activité de première monte, le motoriste propose également des services de maintenance reposant sur la vente de pièces rechanges et de contrats de prestations de service.

Les moteurs civils de moyenne puissance CFM56 et LEAP sont développés par CFM international, société commune détenue à parité égale par Safran et General Electric, dans le cadre d'un accord de coopération industrielle exclusif sur la gamme de poussée comprise entre 18 500 et 34 000 livres. Cet accord a été prolongé jusqu'en 2040.

Le programme CFM56 génère environ 50% du chiffre d'affaires de l'activité Propulsion aéronautique et spatiale de Safran. Avec plus de 25 700 moteurs CFM56 livrés en trente années pour équiper de nombreux avions de types Airbus et Boeing, c'est aujourd'hui la plus

grande flotte de moteurs au monde. Sur le marché des avions court-moyen courriers de plus de 100 places, sa part de marché cumulée atteint environ 80%. La flotte en service chez plus de 530 clients et opérateurs a dépassé les 668 millions d'heures de vol. En 2014, 1 560 moteurs CFM56 ont été livrés, dépassant le record de production de 2013 qui était de 1 502 moteurs CFM56 livrés.

Le moteur LEAP de nouvelle génération devrait apporter jusqu'à 16% de gain de consommation spécifique de carburant par rapport aux dernières versions CFM56. Il a été retenu en double source pour la motorisation de l'Airbus A320NEO (avec le PW1000G de Pratt & Whitney), en motorisation exclusive sur le Boeing 737 MAX et comme source exclusive occidentale sur l'avion chinois C919 de COMAC. Les prises de commandes de moteurs LEAP se substituent progressivement à celles du CFM56 avec déjà plus de 8 500 commandes reçues fin 2014.

Snecma est également présent dans la gamme des moteurs civils de forte puissance (GE90 et GP7000), en tant que partenaire à risques de General Electric avec des taux de participation de 8% à 24%. 690 moteurs de forte puissance ont été livrés en 2014 contre 619 en 2013.

S'agissant des moteurs civils de faible puissance, ils se répartissent entre les moteurs des avions de transport régionaux et ceux des avions d'affaires.

Sur le marché de l'aviation régionale, PowerJet, coentreprise créée par Snecma et le motoriste russe NPO Saturn, développe le moteur SaM146 d'une poussée de 13 500 à 17 800 livres. Le SaM146 a été certifié le 23 juin 2010 par l'AESA. Ce moteur est aujourd'hui monté en source unique sur l'avion SuperJet 100 de Sukhoï Civil Aircraft. En 2014, 52 moteurs ont été livrés.

Sur le marché de l'aviation d'affaires, Snecma développe le moteur Silvercrest d'une poussée de 9500 à 12000 livres. Le Silvercrest a été sélectionné par deux avionneurs, Cessna pour le Citation Longitude et Dassault Aviation pour le Falcon 5X.

### b) Les moteurs d'hélicoptères

Filiale du groupe Safran, la société française Turbomeca développe et fabrique, seule ou en collaboration, des turbines à gaz ou turbomoteurs pour hélicoptères. La gamme de puissance couverte s'échelonne de 450 à 2600 shp.

Les moteurs Turbomeca sont pour la plupart des turbomoteurs modulaires, adaptables aussi bien

sur hélicoptères civils que militaires, cette modularité facilitant également les opérations de maintenance. Les moteurs sont conçus avec un important potentiel d'augmentation de puissance permettant un large spectre d'application.

Pour les hélicoptères légers et moyens, mono et bimoteurs, Turbomeca propose deux familles de moteurs : Arrius et Arriel. Ces moteurs et leurs dérivés équipent de nombreux appareils civils d'Airbus Helicopters (Ecureuil, Dauphin, EC135...), d'Agusta Westland (A109 Power), de Sikorsky (S76), mais aussi des hélicoptères militaires d'Airbus Helicopters (Fennec, Panther) et d'Agusta Westland (A109 K2). Turbomeca développe aujourd'hui l'Arrano, un moteur de 1 100 shp conçu pour équiper des hélicoptères de 4 à 6 tonnes.

Pour les hélicoptères moyens, Turbomeca est présent sur le marché militaire des hélicoptères de combat avec le MTR390 équipant le Tigre et le TM333 motorisant le Dhruv de Hindustan Aeronautics. Pour les applications à la fois civiles et militaires dans cette gamme d'appareils, Turbomeca propose le moteur Ardiden.

Pour les hélicoptères lourds, les turbomoteurs Makila et RTM322 motorisent des hélicoptères d'Airbus Helicopters (EC225/725, Super Puma), NHIndustries (NH90), Agusta Westland (AW101) et Boeing (WAH-64).

Les moteurs Arrius, Arriel, TM333, Ardiden et Makila sont développés par Turbomeca seul. Le moteur MTM390 est développé en collaboration MTU/Turbomeca/Rolls-Royce. Le moteur RTM322 est dorénavant développé par Turbomeca seul. En 2013, Safran a en effet acquis la participation de 50% que détenait Rolls-Royce dans le programme commun de turbines d'hélicoptère RTM322, afin de poursuivre sa démarche d'investissement et de développement de nouveaux moteurs pour le segment des turbines d'hélicoptères plus puissantes (3 000 shp et au-delà). Turbomeca assume désormais la totalité de la responsabilité de la conception, de la production, du support des produits et des services pour le moteur RTM322. L'indien HAL et Turbomeca coopèrent pour la production de l'Ardiden 1H1, dédié au Dhruv.

Sur les ventes de moteurs pour hélicoptères sur la période 2009-2013, la part de marché de Turbomeca est de 30%. Le chiffre d'affaires de Turbomeca a été de 1 266 M€ en 2014 (contre 1 188 M€ en 2013). L'activité se répartit entre la vente de produits neufs et les services. En 2014, Turbomeca a livré 832 moteurs (contre 934 en 2013).

## II.3.7 Salon aéronautique du Bourget

(actualisé en novembre 2015)

**La 50<sup>ème</sup> édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget s'est tenue du 15 au 21 juin 2015 et a rassemblé un nombre record d'exposants (2 303).**

Le record de fréquentation a été battu avec 351 000 visiteurs (+ 11,4% par rapport à 2013) dont 151 000 professionnels (+ 8,6% par rapport à 2013). Parmi les autres chiffres qui permettent de mesurer l'ampleur de cet événement pour la profession, on peut citer la présence de 26 pavillons nationaux, 296 délégations officielles en provenance de 91 pays, 4 359 journalistes accrédités ou encore 130 aéronefs exposés.

Sur le plan commercial, l'absence de lancement de nouveaux programmes n'a pas permis aux avionneurs de battre les records de vente obtenus lors des précédentes éditions. Toutefois, l'édition 2015 reste fructueuse. Airbus a obtenu 421 commandes ou intentions d'achat pour un montant brut de 57 Md\$ contre 331 et un montant de 50 Md\$ pour Boeing. Safran, à travers sa joint-venture CFMI avec General Electric, a enregistré pour sa part 835 moteurs en commande.

L'ensemble de la filière profite pleinement de ses résultats. Au total, 130 Md\$ de commandes ont été annoncées lors de cette édition.

## II.4 Comptes du transport aérien

### II.4.1 Compagnies aériennes

(actualisé en décembre 2015)

#### a) Groupe Air France-KLM

Le chiffre d'affaires 2014 du groupe Air France-KLM s'élève à 24,91 milliards d'euros contre 25,52 milliards d'euros en 2013, soit en baisse de -2,4% mais stable (+0,3% à 25,40 milliards d'euros) une fois corrigé de l'impact estimé de la grève<sup>8</sup> et à change constant. De même, le résultat opérationnel courant, qui s'établit à -129 millions d'euros, se porterait à 296 millions d'euros à données comparables.

#### Ventilation du chiffre d'affaires du groupe Air France-KLM par activité (en millions d'euros)

| Activité                         | Chiffre d'affaires 2013 | Chiffre d'affaires 2014 | Part dans le CA 2014 |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| Passage <sup>(*)</sup>           | 20 112                  | <b>19 570</b>           | 78,6%                |
| Fret                             | 2 816                   | <b>2 681</b>            | 10,8%                |
| Maintenance                      | 1 225                   | <b>1 251</b>            | 5,0%                 |
| Autres activités <sup>(**)</sup> | 1 367                   | <b>1 410</b>            | 5,6%                 |
| Total                            | 25 520                  | <b>24 912</b>           | 100%                 |

(Source Air France-KLM)

<sup>(\*)</sup> Transport de passagers par Air France, KLM et HOP!

<sup>(\*\*)</sup> Les principales activités de ce secteur sont l'activité catering et l'activité low cost opérée sous la marque Transavia (au Pays-Bas comme en France).

Pour 2014 le chiffre d'affaires de l'activité passage s'établit à 19 570 millions d'euros, en baisse de -2,7% par rapport à 2013 mais en hausse de +0,3% à données comparables. Le résultat d'exploitation de l'activité est de -83 millions d'euros contre 174 millions d'euros en 2013. Cependant, corrigé de l'impact estimé de la grève, le résultat d'exploitation 2014 serait ressorti en hausse de 115 millions d'euros à 289 millions d'euros.

Avec un chiffre d'affaires à 2 681 millions d'euros en 2014, l'activité fret (ou cargo) est en baisse de -4,8%, ramenée à -2,4% à données comparables. Son résultat d'exploitation se porte à -212 millions d'euros, après -202 millions d'euros en 2013, mais s'établirait à -188 millions d'euros à données comparables.

Le chiffre d'affaires de l'activité maintenance s'élève à 1 251 millions d'euros, en hausse de

+2,1% par rapport à 2013 et de 3,5% à données comparables. Le résultat d'exploitation de 174 millions d'euros (contre 159 en 2013) serait de 196 millions d'euros hors grève.

Le chiffre d'affaires de Transavia atteint 1 056 millions d'euros en 2014 après 984 millions d'euros en 2013 (+7,3%) et son résultat d'exploitation s'établit à -36 millions d'euros, soit une dégradation de 13 millions d'euros par rapport à 2013, principalement du fait du développement accéléré de la marque en France (augmentation des capacités).

Enfin, l'activité catering réalise un chiffre d'affaires de 311 millions d'euros, en baisse de -8,8% par rapport à 2013 mais en hausse de +9,7% après correction de l'impact estimé de la grève et prise en compte, pour 2013, de la cession de Air Chef. Avec les mêmes corrections, le résultat d'exploitation qui s'établit à 18 millions d'euros (après 24 millions d'euros en 2013) serait en hausse de +20,8%.

#### Compte de résultat du groupe Air France-KLM

| (en millions d'euros)                       | 2013           | 2014                  | 2014/2013 |
|---|----------------|-----------------------|-----------|
| Chiffre d'affaires                          | 25 520         | <b>24 912</b>         | -2,4%     |
| Autres produits de l'activité               | 10             | <b>18</b>             | 80,0%     |
| Produits des activités ordinaires           | 25 530         | <b>24 930</b>         | -2,4%     |
| Charges courantes                           | (23 675)       | <b>(23 341)</b>       | -1,4%     |
| <i>Dont charges de personnel</i>            | <i>(7 482)</i> | <i><b>(7 316)</b></i> | -2,2%     |
| EBITDA                                      | 1 855          | <b>1 589</b>          | -14,3%    |
| Amortissements, dépréciations et provisions | (1 725)        | <b>(1 718)</b>        | -0,4%     |
| Résultat opérationnel courant               | 130            | <b>(129)</b>          | -199,2%   |
| Autres produits et charges non courants     | (345)          | <b>880</b>            | 355,1%    |
| Résultat opérationnel                       | (227)          | <b>751</b>            | 430,8%    |
| Résultat financier                          | (301)          | <b>(688)</b>          | 128,6%    |
| Impôts sur les résultats                    | (957)          | <b>(209)</b>          | -78,2%    |
| Résultat net des entreprises intégrées      | (1 485)        | <b>(146)</b>          | -90,2%    |
| Résultat net part du groupe                 | (1 827)        | <b>(198)</b>          | -89,2%    |

(Source Air France-KLM)

Sur l'exercice 2014, les charges courantes s'élèvent à 23 341 millions d'euros après 23 675 millions d'euros en 2013 (-1,4%). On note en particulier une baisse des frais de personnel de -2,2% et des charges de carburant de -3,9%.

En 2014, l'excédent brut d'exploitation (EBITDA) s'établit à 1 589 millions d'euros (en baisse de -14,3% par rapport à 2013) et le résultat opérationnel courant à -129 millions d'euros (après 130 millions d'euros en 2013, soit une forte dégradation). Cependant, corrigé de

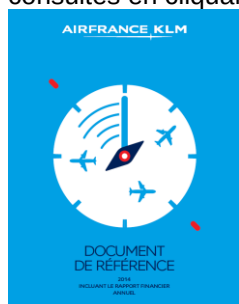
<sup>8</sup> Grève des pilotes d'Air France du 15 au 29 septembre 2014 sur les modalités de développement de Transavia en France

l'impact estimé de la grève, celui-ci se porterait à 296 millions d'euros.

En 2014, le résultat net part groupe bénéficie de la modification des règles fiscales régissant les plans de retraite aux Pays-Bas mais demeure une charge de -198 millions d'euros contre -1827 millions d'euros en 2013.

Retraité des éléments exceptionnels ou non récurrents, le résultat net part groupe se dégrade de 72 millions d'euros sous l'impact de la grève des pilotes en s'établissant à -535 millions d'euros après -463 millions d'euros en 2013.

Les détails des résultats 2014 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



[http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af\\_klm\\_doc\\_de\\_reference\\_2014\\_fr.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af_klm_doc_de_reference_2014_fr.pdf)

### Résultats financiers du premier semestre de l'exercice 2015

Pour le premier semestre 2015, le chiffre d'affaires s'élève à 12,30 milliards d'euros, en hausse de +2,4% et en baisse de -3,6% à données comparables. Le résultat d'exploitation ressort à -232 millions d'euros.

Liens vers le communiqué de presse du groupe Air France-KLM sur les résultats du premier semestre 2015 :

AIRFRANCE KLM

Le 24 juillet 2015

#### Exercice 2015 : Résultats du premier semestre

[http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiques/2015-q2\\_press\\_release\\_fr\\_def\\_0.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiques/2015-q2_press_release_fr_def_0.pdf)

### b) Autres compagnies françaises (moyens et longs courriers)

Le tableau suivant donne les principaux résultats financiers (en millions d'euros) de l'exercice 2014 pour les 10 premières compagnies françaises (hors Air France) en termes de PKT (passagers-kilomètres-transportés) en 2014 (classées par ordre décroissant sur ce critère).

#### Résultats financiers pour l'exercice 2014 des 10 premières compagnies françaises (hors Air France) en termes de PKT en 2014

| (en millions d'euros)        | Chiffre d'affaires | Résultat opérationnel | Résultat net     |
|------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------|
| 1. Corsair                   | 479                | (8,9)                 | NA               |
| 2. Air Caraïbes              | 358                | NA                    | 17,0             |
| 3. XL Airways                | NA (305 en 2013)   | NA ((8,2) en 2013)    | NA               |
| 4. Air Austral               | 360                | 8,4                   | 4,7              |
| 5. Air Tahiti Nui            | 278                | 17,8                  | 16,9             |
| 6. Aigle Azur                | 327                | NA                    | (7,6)            |
| 7. Air Méditerranée (*)      | NA (411 en 2013)   | NA                    | NA(**)           |
| 8. Aircalin                  | 142                | NA                    | (0,9)            |
| 9. ASL Airlines France (***) | NA (196 en 2013)   | NA                    | NA (2,7 en 2013) |
| 10. Air Corsica              | 174                | NA                    | NA               |

(Sources : 1, 2 et 3 : airinfo.org ; 4 : tourmag.com ; 5, 6, 9 et 10 : compagnie concernée ; 7 : latribune.fr ; 8 : noumeapost.com).

(\*) Sur sa demande, la compagnie Air Méditerranée a été placée en redressement judiciaire en janvier 2015.

(\*\*) Les pertes cumulées d'Air Méditerranée sont évaluées à -19 millions d'euros fin septembre 2013.

(\*\*\*) Europe Airpost est devenue ASL Airlines France en 2015.

## II.4.2 Aéroports

(actualisé en décembre 2015)

**Le chiffre d'affaires consolidé du groupe ADP s'élève à 2 791 millions d'euros pour l'exercice 2014 (+1,3% par rapport à 2013).**

### a) Aéroports de Paris

En 2014, le trafic passager (CDG et Orly) augmente de +2,6%, à 92,7 millions de passagers ; le chiffre d'affaires consolidé du groupe évolue de +1,3% grâce à :

- la forte progression du produit des redevances aéronautiques (+4,7% par rapport à 2013) portée par la bonne dynamique du trafic passagers et la hausse du tarif de la redevance aéroportuaire au 1er avril 2014 (+2,95%),
- la bonne tenue du produit des activités commerciales (+3,8%) et des parkings (+11,3%),

et malgré :

- la baisse du produit des prestations industrielles (-28,6%) due à l'impact de la « mise sous cocon » en avril 2013 de la centrale de cogénération et d'un hiver doux ayant entraîné une baisse des ventes d'électricité (-43,3%),
- la baisse des revenus liés à la sûreté et la sécurité aéroportuaire (-3,4%),
- le retrait des prestations de dégivrage (-52,8%), conséquence d'un hiver exceptionnellement doux.

Les comptes consolidés présentés ci-après sont ceux du groupe Aéroports de Paris constitué par la société Aéroports de Paris SA (maison-mère) et l'ensemble de ses 25 filiales (22 en 2013) et 22 entreprises associées (également 22 en 2013).

#### Compte de résultat du groupe ADP

| (en millions d'euros)                                 | 2013         | 2014                | 2014/<br>2013 |
|---|--------------|---------------------|---------------|
| Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires) | 2 754        | <b>2 791</b>        | +1,3%         |
| Valeur ajoutée  | 2 005        | <b>2 098</b>        | +4,6%         |
| Charges courantes                                     | (1 761)      | <b>(1 772)</b>      | +0,6%         |
| <i>Dont charges de personnel</i>                      | <i>(724)</i> | <i><b>(738)</b></i> | +1,8%         |
| EBITDA  | 1 072        | <b>1 109</b>        | +3,4%         |
| Résultat opérationnel courant                         | 677          | <b>737</b>          | +8,8%         |
| Résultat opérationnel                                 | 653          | <b>730</b>          | +11,7%        |
| Résultat financier                                    | (141)        | <b>(115)</b>        | -18,5%        |
| Impôt sur les résultats                               | (208)        | <b>(210)</b>        | +1%           |
| Résultat net part du groupe                           | 302          | <b>402</b>          | +33,3%        |

(Source : ADP)

Le résultat net part du Groupe atteint 402 millions d'euros en 2014, en forte hausse de (+33,3%) par rapport à 2013 du fait, principalement :

- de l'importante progression du résultat opérationnel courant (+8,8%) qui bénéficie d'une élévation considérable de la quote-part du résultat des sociétés « mises en équivalence opérationnelle » après ajustements liés au prises de participation (+71,6% par rapport à 2013),
- d'une baisse significative (-18,5%) de la charge que représente le résultat financier (115 millions d'euros après 141 millions d'euros en 2013)
- d'une forte réduction de l'endettement financier net du groupe (2 805 millions d'euros au 31 décembre 2014 contre 2 999 millions d'euros en 2013).

#### Analyse par secteurs opérationnels

Le groupe Aéroports de Paris identifie les 5 secteurs opérationnels suivants dont les résultats sont régulièrement examinés en vue d'évaluer leurs performances et de prendre des décisions en matière d'affectation de ressources : « Activités aéronautiques », « Commerces et services », « Immobilier », « International et développements aéroportuares » et « Autres activités ».

N.-B. : le nom et la composition de l'ancien secteur « Participations Aéroportuares » a été modifié en 2014. Ainsi, « Participations Aéroportuares » devient « International et développements aéroportuares » et comprend également les entités TAV Construction (mis en équivalence opérationnelle) et ADP Ingénierie (ces entités étaient présentées auparavant en « Autres activités »).

#### Ventilation du chiffre d'affaires du groupe ADP par secteurs opérationnels

| (en millions d'euros)                         | 2013  | 2014         | 2014/<br>2013 |
|---|-------|--------------|---------------|
| Activités aéronautiques                       | 1 645 | <b>1 671</b> | +1,6%         |
| Commerces et services                         | 949   | <b>956</b>   | +0,7%         |
| Immobilier                                    | 265   | <b>264</b>   | -0,3%         |
| International et développements aéroportuares | 69    | <b>79</b>    | +15,3%        |
| Autres activités                              | 201   | <b>202</b>   | +0,5%         |
| Éliminations inter secteurs                   | (375) | <b>(381)</b> | +1,6%         |
| Chiffre d'affaires consolidé                  | 2 754 | <b>2 791</b> | +1,3%         |

(Source : ADP)

Le produit du secteur **Activités aéronautiques**, d'un montant de 1 671 M€, représente la part prépondérante du chiffre d'affaires du groupe (59%). Il progresse de +1,6% par rapport à 2013, essentiellement du fait de la croissance du trafic passagers (+2,6%) et de l'augmentation des tarifs des redevances aéronautiques (+2,95% au 1<sup>er</sup> avril 2014) et malgré une baisse de -3,4% des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuares (485 M€ en 2014 après 502 M€ en 2013), reflétant notamment les gains de productivité générés par la mise en place de l'inspection filtrage unique.

Le produit du secteur **Commerces et services**, d'un montant de 956 M€ (soit 34% du chiffre d'affaires), est quasi stable par rapport à 2013 (+0,7%) mais cette stabilité masque d'importantes évolutions dans sa composition. Ainsi, les activités commerciales (loyers perçus sur les boutiques, les bars et restaurants, ...etc.), qui représentent 42% du produit du secteur, progressent de +3,8% à 400 M€. Le

chiffre d'affaires des parkings progresse quant à lui de +11,3% et s'établit à 183 millions d'euros, suite à l'affinement de la grille tarifaire. Enfin, Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'électricité et d'eau) baisse de -28,6% à 43 M€ en raison de la « mise sous cocon », à partir d'avril 2013, de la centrale de cogénération.

Le produit du secteur **Immobilier**, d'un montant de 264 M€ (9,5% du chiffre d'affaires du groupe), stagne également (-0,3%).

Le produit du secteur **International et développements aéroportuaires**, d'un montant de 79 M€ (un peu moins de 3% du chiffre d'affaires du groupe), progresse nettement (+15,3%) sous l'effet du lancement de nouveaux projets, notamment les études internes menées par ADP Ingénierie dans le cadre de la construction du nouveau siège social de la société.

Enfin, le produit du secteur **Autres activités** est en hausse de +0,5% à 202 millions d'euros.

#### Investissements du groupe ADP

En 2014, les investissements corporels et incorporels réalisés par le groupe ADP s'élèvent à 407 millions d'euros dont 390 pour la maison mère ADP SA (431 millions d'euros en 2013).

Sur l'aéroport de **Paris-Charles de Gaulle**, les investissements ont principalement porté sur :

- la réhabilitation de la piste 4,
- le rachat des bornes de 400 hertz sur les terminaux ABCD,
- la création d'un passage pour véhicules sous la voie avion « Echo »,
- la création d'un parc abonné à l'est du parking EF,
- la réhabilitation du satellite 4 du terminal 1,
- la poursuite de la reconfiguration du seuil 08L du doublet sud de la plate-forme,
- l'alimentation de Paris-Charles de Gaulle en 225KV,
- la densification des commerces de la place centrale du terminal 2 E,
- l'accueil de l'A380 au terminal 2C.

Sur l'aéroport de **Paris-Orly**, ils ont porté principalement sur :

- l'extension de la jetée Est du terminal Sud de Paris-Orly,
- l'optimisation de l'IFBS (Inspection Filtrage de Bagages en Soute) du Hall1 du terminal Ouest et l'intégration de l'IFBS au terminal Sud de Paris-Orly,
- la rénovation de la voie de circulation avion Whisky2,
- les aménagements des linéaires des terminaux Ouest et Sud de Paris-Orly,

- la rénovation de la salle au large Schengen du terminal Ouest de Paris-Orly,
- les liaisons verticales du rez-de-chaussée du parking P1 du terminal Sud de Paris-Orly.

Au 31 décembre 2014, l'endettement financier brut du groupe s'établit à 4 195 M€ (4 177 M€ fin 2013).

Les détails des résultats 2014 du groupe Aéroports de Paris peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



<https://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-réglementée-amf/documents-de-référence/2014/2015-07-04-document-reference-2014.pdf?sfvrsn=2>

#### Résultats financiers du premier semestre de l'exercice 2015

Sur le 1er semestre 2015, le chiffre d'affaires consolidé du groupe Aéroports de Paris s'élève à 1 422 millions d'euros, en hausse de +5,1% par rapport à la même période de 2014.

N.-B. : A la suite de la mise en place d'un nouveau modèle de gestion, de l'application de l'interprétation de la norme IFRIC 21 et du reclassement de la production immobilisée en diminution des coûts concernés, ainsi que de certains frais de personnels au 1er semestre 2014, des comptes 2014 retraités ont été réalisés. Le chiffre d'affaires au 1<sup>er</sup> semestre 2014 retraité s'élève ainsi à 1 353 millions d'euros.

Cette hausse s'explique principalement par la croissance du produit des redevances aéronautiques (+3,6%) et de celle des redevances spécialisées (+10,7% - en raison de la hausse du produit de la redevance de dégivrage, conséquence d'un hiver plus rude en 2015 qu'en 2014), la hausse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (+7,5% - effet de la hausse du trafic) et la forte progression du produit des activités commerciales (+10,2%).



**Compte de résultat du groupe ADP  
au 1er semestre 2015**

| (en millions d'euros)                                 | 1 <sup>er</sup> semestre 2014 retraité | 1 <sup>er</sup> semestre 2015 |
|---|--|-------------------------------|
| Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires) | 1 353                                  | <b>1 422</b>                  |
| Valeur ajoutée  | 996                                    | <b>1 046</b>                  |
| Charges courantes                                     | (874)                                  | <b>(915)</b>                  |
| Dont charges de personnel                             | (343)                                  | <b>(360)</b>                  |
| EBITDA  | 494                                    | <b>509</b>                    |
| Résultat opérationnel courant                         | 309                                    | <b>313</b>                    |
| Résultat opérationnel                                 | 309                                    | <b>313</b>                    |
| Résultat financier                                    | (59)                                   | <b>(50)</b>                   |
| Impôt sur les résultats                               | (85)                                   | <b>(104)</b>                  |
| Résultat net part du groupe                           | 162                                    | <b>167</b>                    |

(Source : ADP)

Les résultats du groupe Aéroports de Paris sur le 1<sup>er</sup> semestre 2015 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



<https://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/reactions-investisseurs/information-financiere/resultats-et-chiffre-d'affaires/2015/resultats-semestriels-2015/15-07-29-rapport-financier-semestriels-2015---copie.pdf?sfvrsn=1>

**b) Principaux aéroports régionaux**

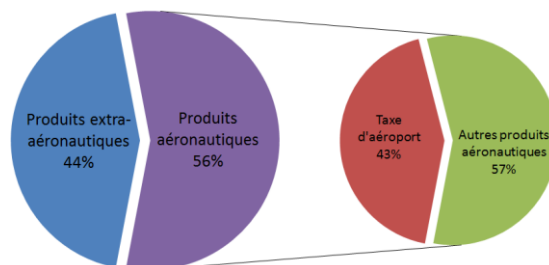
Ce chapitre présente les résultats des 10 aéroports régionaux métropolitains à plus fort trafic en 2014 : Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes, Beauvais, Lille et Montpellier.

Les grands aéroports régionaux enregistrent une nouvelle progression de leur activité en 2014, avec 58,2 millions de passagers locaux, soit une augmentation de +2,0% par rapport à 2013.

Cette augmentation de trafic s'accompagne d'une augmentation du chiffre d'affaire global de ces 10 aéroports de +2,8% pour s'établir sur la totalité de l'exercice 2014 à 985 millions d'euros (après 958 millions d'euros en 2013).

Les produits aéronautiques représentent 56% du chiffre d'affaires global de ces grands aéroports régionaux et les produits extra-aéronautiques 44%. La taxe d'aéroport représente 43 % des produits aéronautiques (24% du chiffre d'affaires global).

Ventilation du chiffres d'affaires 2014 des 10 premiers aéroports régionaux



(Source DGAC)

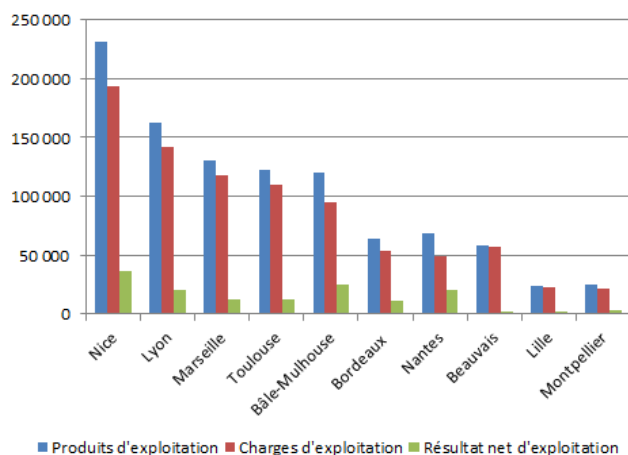
**Résultats financiers 2014 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)**

| Principaux aéroports régionaux | Total des recettes aéronautiques | Total des recettes extra-aéronautiques | Total du chiffre d'affaires | Total des produits d'exploitation |
|--------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------------|
| Nice                           | 137 662                          | 90 615                                 | 228 277                     | 230 887                           |
| Lyon                           | 91 483                           | 66 630                                 | 158 113                     | 163 008                           |
| Marseille                      | 72 599                           | 56 258                                 | 128 857                     | 130 348                           |
| Toulouse                       | 71 963                           | 48 685                                 | 120 647                     | 122 194                           |
| Bâle-Mulhouse                  | 56 867                           | 59 911                                 | 116 778                     | 120 311                           |
| Bordeaux                       | 35 289                           | 28 569                                 | 63 857                      | 64 430                            |
| Nantes                         | 36 310                           | 27 204                                 | 63 513                      | 69 109                            |
| Beauvais                       | 23 449                           | 33 891                                 | 57 340                      | 58 812                            |
| Lille                          | 12 882                           | 11 220                                 | 24 102                      | 24 318                            |
| Montpellier                    | 14 745                           | 9 007                                  | 23 751                      | 24 644                            |

| Principaux aéroports régionaux | Total des charges d'exploitation | Résultat net | Capacité d'autofinancement | Investissements |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------|----------------------------|-----------------|
| Nice                           | 194 024                          | 21 043       | 71 642                     | 37 668          |
| Lyon                           | 142 102                          | 11 146       | 43 485                     | 47 031          |
| Marseille                      | 117 972                          | 8 876        | 33 684                     | 20 780          |
| Toulouse                       | 109 879                          | 5 479        | 32 249                     | 11 985          |
| Bâle-Mulhouse                  | 95 333                           | 27 262       | 42 687                     | 33 423          |
| Bordeaux                       | 53 651                           | 6 926        | 18 084                     | 5 508           |
| Nantes                         | 48 827                           | 13 011       | 18 328                     | 7 679           |
| Beauvais                       | 57 113                           | 1 915        | 5 441                      | 3 277           |
| Lille                          | 22 484                           | 985          | 4 648                      | 3 448           |
| Montpellier                    | 21 892                           | 1 527        | 5 599                      | 3 202           |

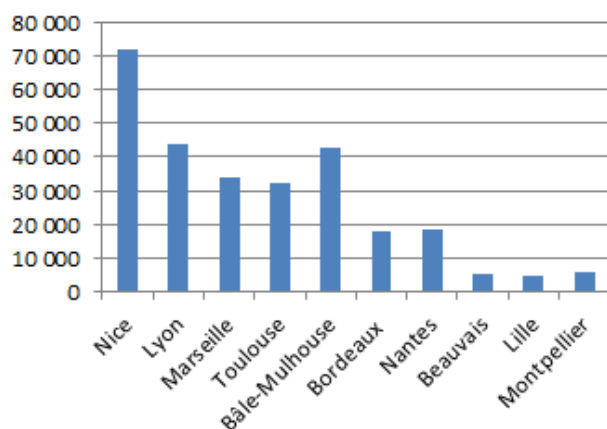
(Source DGAC)

**Produits et charges d'exploitation 2014 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)**



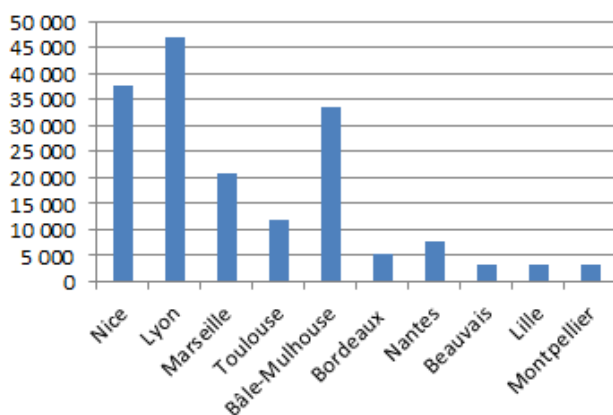
(Source : DGAC)

**Capacités d'autofinancement 2014 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)**



(Source : DGAC)

**Investissements 2014 des 10 aéroports régionaux à plus fort trafic (en milliers d'euros)**



(Source : DGAC)

**Aéroport de Nice-Côte d'Azur<sup>9</sup>**

L'exploitant enregistre en 2014 une hausse de +4,2% de son chiffre d'affaires.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en hausse de +0,8% par rapport à 2013.

L'exercice 2014 se solde par une CAF de 71,6 M€, soit une hausse de +11,5% par rapport à 2013.

Les investissements se montent à 37,7 M€ en 2014 contre 58,1 M€ en 2013.

L'endettement financier du concessionnaire s'élève à 166,5 M€ à fin 2014.

**Aéroport de Lyon-Saint Exupéry<sup>10</sup>**

Le chiffre d'affaires est en baisse de -0,2% en 2014 par rapport à 2013.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en diminution de -1,9% en 2014.

L'exercice 2014 se solde par une CAF de 43,5 M€, soit une baisse de -0,2% par rapport à 2013.

Les investissements 2014 se montent à 47,0 M€ contre 34,4 M€ en 2013.

L'endettement financier s'élève à 107,1 M€.

**Aéroport de Marseille-Provence**

Le chiffre d'affaires 2014 augmente de +0,9% par rapport à 2013.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont quasi stables à +0,4% en 2014.

L'exercice 2014 s'est soldé par une CAF de 33,7 M€.

Les investissements 2014 se sont montés à 20,8 M€ contre 29,5 M€ en 2013.

L'endettement financier s'élève à 15,2 M€.

**Aéroport de Toulouse-Blagnac**

Le chiffre d'affaires 2014 de l'aéroport est en augmentation de +2,8% par rapport à 2013.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions augmentent en 2014 de +1,1%.

L'exercice 2014 se solde par une CAF de 32,2 M€, en hausse de +2,3%.

Le programme d'investissements 2014 se monte à 12,0 M€ contre 21,3 M€ en 2013.

L'endettement financier s'élève à 139,1 M€.

**Aéroport de Bâle-Mulhouse**

Le chiffre d'affaires augmente de +7,1% par rapport à 2013.

Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en hausse de +4,0% par rapport à 2013.

<sup>9</sup> et Cannes-Mandelieu, qui fait partie de la même concession aéroportuaire.

<sup>10</sup> et Lyon-Bron, qui fait partie de la même concession aéroportuaire.

L'exercice 2014 se solde par une CAF de 42,7 M€ en baisse de -5,1% par rapport à 2013. Le programme d'investissements 2014 se monte à 33,4 M€ contre 26,4 M€ en 2013. L'endettement financier s'élève à 104,9 M€.

#### **Aéroport de Bordeaux-Mérignac**

Le chiffre d'affaires de l'aéroport augmente de +2,2% par rapport à 2013. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions progressent de +1,2% par rapport à 2013. Le programme d'investissements 2014 s'élève à 5,5 M€ contre 9,0 M€ en 2013. L'endettement financier s'élève à 15,3 M€.

#### **Aéroport de Nantes-Atlantique<sup>11</sup>**

Le chiffre d'affaires croît de +8,2% par rapport à 2013. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en hausse de +3,7% par rapport à 2013. L'exercice 2014 se solde par une CAF de 18,3 M€ en hausse de +9,9% par rapport à 2013. Le programme d'investissements 2014 se monte à 7,7 M€. L'endettement financier s'élève à 11,0 M€.

#### **Aéroport de Beauvais-Tillé**

Le chiffre d'affaires 2014 est stable par rapport à 2013. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en légère hausse de +0,5% en 2014. L'exercice 2014 se solde par une CAF de 5,4 M€. Le programme d'investissements 2014 se monte à 3,3 M€. L'endettement financier s'élève à 10,4 M€.

#### **Aéroport de Lille-Lesquin**

Le chiffre d'affaires 2014 est stable par rapport à 2013. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en baisse de -5,26% en 2014. L'exercice 2014 se solde par une CAF de 4,6 M€. Le programme d'investissements 2014 se monte à 3,4 M€. L'endettement financier s'élève à 0,5 M€.

#### **Aéroport de Montpellier-Méditerranée**

Le chiffre d'affaires diminue de -0,4% par rapport à 2013. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en baisse de -0,3% par rapport à 2013. L'exercice 2014 se solde par une CAF de 5,6 M€ stable par rapport à 2013. Le programme d'investissements 2014 se monte à 3,2 M€ contre 4,5 M€ en 2013. L'endettement financier s'élève à 15,0 M€.

Certaines des données ci-dessus peuvent être consultées, avec d'autres, via le lien suivant :



[http://www.aeroport.fr/uploads/documents/dossier2presse\\_def.pdf](http://www.aeroport.fr/uploads/documents/dossier2presse_def.pdf)

## **II.4.3 Comptes de l'Aviation civile – DGAC**

(actualisé en décembre 2015)

La mission budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est composée de trois programmes :

- le programme 612 « navigation aérienne » ;
- le programme 613 « soutien aux prestations de l'Aviation civile » ;
- le programme 614 « transports aériens, surveillance et certification ».

### **a) Comptes 2014**

La loi de finances (LFI) pour 2014 prévoyait un équilibre global du budget annexe « Contrôle et Exploitation aériens » (BACEA) en dépenses et en recettes à 2 155,1 M€.

Au terme de l'exécution 2014, les recettes et les dépenses comptabilisées nettes (hors dotation aux amortissements de 156,9 M€) s'établissent à 2 170,1 M€. Ces données prennent en compte les fonds de concours et attributions de produits en dépenses (15,8 M€) et en recettes (18,8 M€). Le résultat de cet exercice se traduit ainsi par un excédent d'exploitation de 23 M€, en augmentation de 11,8 M€ par rapport à 2013. De plus, le fonds de roulement est en augmentation de 44,6 M€, suite à la baisse des dépenses à la fois en section d'exploitation et en investissement.

<sup>11</sup> et Saint-Nazaire-Montoir et le futur aéroport de Notre Dame des Landes qui font partie de la même concession aéroportuaire.

Au global, les recettes réalisées sur l'exercice 2014 (hors dotation aux amortissements) sont supérieures à la LFI 2014, de +15 M€, mais la réalisation par produit est plus contrastée. Les recettes de la section des opérations courantes s'élèvent à 1 900,4 M€, pour une prévision LFI de 1 887,9 M€, et celles de la section en capital atteignent 449,7 M€, pour une prévision en LFI de 482,9 M€.

Les recettes de redevances s'élèvent à 1 505,7 M€, dont 1 477,6 M€ au titre des redevances de navigation aérienne et 28,1 M€ au titre des redevances de surveillance et certification. Elles présentent un excédent de 43,1 M€ par rapport à l'évaluation LFI de 1 462,6 M€ en raison notamment d'un niveau de redevance de route particulièrement élevé, ce malgré l'épisode de grève des pilotes Air France en septembre 2014. Le produit de la taxe de l'aviation civile, d'un montant de 356,1 M€, est en ligne avec la prévision inscrite en LFI 2014 (356,4 M€), grâce à la dynamique du trafic.

Les produits divers et de cessions immobilières s'élèvent à 32,6 M€, soit une hausse de 17 M€ par rapport à la prévision en LFI. Cette hausse s'explique principalement par des recettes provenant des cessions immobilières budgétées en 2013 mais encaissées en 2014.

Enfin, au sein de la section en capital, les recettes de 2014, hors reprise du résultat d'exploitation, s'élèvent à 426,7 M€, dont 267,2 M€ de levée d'emprunt conformément à la LFI, 156,9 M€ au titre de la dotation aux amortissements et 2,6 M€ au titre des autres recettes en capital.

**L'ensemble des éléments des comptes 2014 de la DGAC est disponible dans le document suivant :**



Lien vers RAP 2014 (format pdf) sur le site de la performance :

[http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/feuille\\_rendre/ressources/2014/rap/pdf/RAP2014\\_BA\\_Contrôle\\_exploitation\\_aeriens.pdf](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/feuille_rendre/ressources/2014/rap/pdf/RAP2014_BA_Contrôle_exploitation_aeriens.pdf)

Ce document est une annexe au projet de loi de règlement prévue aux 4° et 5° de l'article 54 de la loi organique relative aux lois de finances du 1er août 2001 (LOLF).

## b) Comptes 2015

Le budget 2015 s'inscrit dans le cadre du 2<sup>ème</sup> plan de performance du prestataire de navigation aérienne pour la période 2015-2019 (RP2). Il reflète également la volonté d'inscrire le BACEA dans une trajectoire de désendettement, participant ainsi à la réduction de la dette publique conformément à l'objectif fixé par le Président de la République de rétablir les comptes publics.

La programmation de la LFI 2015 du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est marquée par ce contexte global de forte contrainte budgétaire. La mise en œuvre de réformes structurelles répond ainsi aux normes interministérielles strictes et permettra de dégager de nouvelles pistes pour une plus grande efficacité de la dépense publique.

Ainsi, la LFI 2015 prévoit un niveau d'emprunt en nette diminution de 37% par rapport à la LFI 2014 mais permettant néanmoins le financement des investissements stratégiques de navigation aérienne essentiels à la modernisation de son système, préservant ainsi le modèle économique de la DGAC.

En 2015, la mission « Contrôle et exploitation aériens » met également l'accent sur la construction du Ciel unique européen. Le Ciel unique européen est fondé sur le renouvellement des règlements européens en matière de redevances et de performance. Enfin, la DGAC veillera en 2015 à accompagner la reprise amorcée du trafic aérien.

Les dépenses de fonctionnement prévues dans la LFI 2015 représentent 387,8 M€. Elles comprennent les dépenses d'exploitation, les dépenses consacrées aux organismes extérieurs et diverses subventions. La DGAC diminue ses dépenses de fonctionnement de 7,9 M€ par rapport à la LFI 2014 (-2%).

Concernant les dépenses de masse salariale (poste représentant près de 50% des dépenses du BACEA), celles-ci sont maîtrisées (1 144,8 M€). En effet, la trajectoire triennale du BACEA prévoit un solde net de 100 suppressions d'emplois chaque année, dès 2015.

L'amélioration notable du résultat d'exploitation qui résulte de ces efforts permet la poursuite des investissements productifs (257,5 M€) devant être mis en œuvre dans le cadre du RP2. Le plan de performance RP2 est fondé sur des économies structurelles de fonctionnement et une hausse des prestations redevançables pour la redevance de route, permettant ainsi une

modernisation des infrastructures de navigation aérienne.

Les principales recettes du BACEA pour 2015 sont constituées :

- des redevances de navigation aérienne, hors autorité de surveillance, perçues en contrepartie des services rendus aux usagers : elles ont augmenté de 9,8% entre 2014 et 2015. Les recettes prévisionnelles, conformes à celles prévues dans le plan de performance 2015-2019 (RP2), sont estimées en LFI 2015 à 1 555,3 M€ ;
- des redevances de surveillance et de certification, estimées à 28,2 M€, en baisse (-16,4%) par rapport à la LFI 2014 ;
- d'une fraction du produit de la taxe d'aviation civile (la quotité de la taxe affectée au BACEA étant maintenue à 80,91% jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2015 puis 85,92% d'avril à décembre)<sup>12</sup> : le produit estimé de la taxe de l'aviation civile pour 2015, est de 434,92 M€ dont 373,68 M€ pour la part BACEA ;
- des frais de gestion et de recouvrement sur les taxes perçues pour le compte de tiers (taxe de solidarité, taxe d'aéroport, et taxe sur les nuisances sonores aériennes), estimés à 6,2 M€ en 2015 ;
- des produits divers (rémunération de prestations de services, produits financiers, produits exceptionnels hors cessions immobilières, produits de cessions immobilières) estimés en 2015 à 10,7 M€.

Une progression de 5% des recettes d'exploitation est donc à constater : au total, le montant prévisionnel de l'excédent d'exploitation est de 148,9 M€ en LFI 2015, contre un excédent de 50,2 M€ en LFI 2014.

Malgré l'amélioration du résultat d'exploitation, et par conséquent de la capacité d'autofinancement du BACEA, il reste nécessaire de recourir à l'emprunt pour financer les investissements. L'autorisation d'emprunt inscrite pour la LFI 2015 s'élève ainsi à 167,9 M€, soit 100 M€ de moins par rapport à l'année précédente (-37,2% par rapport à 2014).

Le BACEA amorce en 2015 une trajectoire de désendettement, avec une diminution significative de 57,3 M€ du montant de son encours de dette qui s'élèvera ainsi à 1 224,2 M€.

**L'ensemble des éléments pour la loi de finances 2015 de la DGAC est disponible dans le document suivant :**



Lien vers PAP 2015 (format pdf) sur le site de la performance :

[http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/feuille/andole/ressources/2015/pap/pdf/PAP\\_2015\\_BA\\_CEA.pdf](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/feuille/andole/ressources/2015/pap/pdf/PAP_2015_BA_CEA.pdf)

Ce document est une annexe au projet de loi de finances prévue par l'article 51-6° de la loi organique du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF).

#### II.4.4 La taxe de solidarité

(actualisé en février 2016)

**L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2005 (n°2005-1720 du 30 décembre 2005) a instauré, à compter du 1er juillet 2006, une majoration à la taxe de l'aviation civile perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement. Celle-ci est codifiée à l'article 302 bis K du code général des impôts.**

Ce fonds, géré par l'Agence française de développement (AFD), a pour objet de contribuer au financement des pays en voie de développement et de tendre à réaliser les "objectifs du millénaire pour le développement" notamment dans le domaine de la santé. Pour ces raisons, cette majoration est aussi appelée "taxe de solidarité sur les billets d'avion".

Celle-ci est due, à l'instar de la taxe de l'aviation civile, par toutes les entreprises de transport aérien public, pour chaque passager embarqué sur un vol commercial (régulier ou non) au départ de la France.

La loi a cependant prévu un certain nombre de cas où les règles applicables à la taxe de l'aviation civile et à la taxe de solidarité diffèrent, notamment en matière d'assiette et de tarifs.

##### a) Assiette

La taxe de solidarité sur les billets d'avion n'est pas due lorsque le passager est en correspondance.

<sup>12</sup> Suite à l'adoption de l'article 92 de la LFR 2014, le régime de la TAC a été modifié. Ce nouveau régime émane du rapport sur la compétitivité du transport aérien rédigé par Bruno Le Roux.

Est considéré comme passager en correspondance sur un aéroport donné, celui qui remplit les trois conditions suivantes :

- l'arrivée a eu lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur un aéroport faisant partie du même système aéroportuaire, pour Paris : Paris-Orly, Paris Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget<sup>13</sup> ;
- le délai maximum entre les heures programmées de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures ;
- l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

### b) Tarifs

La taxe de solidarité sur les billets d'avion est modulée selon la destination finale et les conditions de transport du passager.

### c) Destination finale

Est considéré comme destination finale le premier point d'atterrissage où le passager n'est pas en correspondance. Les tarifs de la taxe varient selon que la destination finale du passager est située :

- soit en France métropolitaine, dans les DOM/TOM-COM, dans un autre Etat membre de la Communauté Européenne, dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ou Confédération suisse (depuis le 1er janvier 2007),
- soit dans d'autres Etats ou territoires.

### d) Conditions de transport du passager

Le tarif de la taxe de solidarité est majoré «lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement». L'application de ce tarif majoré s'apprécie par rapport au confort de la cabine ou des sièges. Sont concernés par ce tarif majoré, les vols effectués en classe «Première» ou «Affaires» ou de dénomination équivalente, telles que «First» ou «Business» ou toute autre reconnue par la profession.

En cas de correspondances, que les vols successifs soient effectués à bord de la même compagnie ou non, le tarif applicable de la taxe est le tarif majoré dès lors que l'un au moins des tronçons compris entre le premier point

d'embarquement où le passager n'est pas en correspondance et la destination finale est effectué dans des conditions telles que sur ce tronçon, «le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder gratuitement».

En cas de surclassement, et quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, la taxe doit être liquidée au tarif correspondant à la classe réelle de transport du passager.

En vertu des dispositions de l'article 108 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, les tarifs actualisés applicables aux vols opérés à compter du 1er avril 2014 s'établissent comme suit :

| Destination finale du passager :   | Conditions de transport du passager :                               | Tarif applicable : |         |
|--|---|--------------------|---------|
|  |   |                    |         |
| France métropolitaine, DOM/TOM, autre Etat membre de la Communauté Européenne, Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ou Confédération suisse | Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente | majoré             | 11,27 € |
|  | autres classes  | normal             | 1,13 €  |
| Autres destinations  | Classes « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente | majoré             | 45,07 € |
|  | autres classes  | normal             | 4,51 €  |

(Source : DGAC)

### e) Affectation et utilisation de la taxe en 2014

L'intégralité des sommes recouvrées par l'agence comptable du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » a été reversée mensuellement à l'AFD au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement (FSD) au cours de l'année 2014, sous réserve des frais de gestion prélevés par la DGAC correspondant à 0,5% des recettes fiscales encaissées.

Ainsi, au titre des vols de l'année 2014, le montant reversé à l'AFD est de 206,66 millions d'euros.

Les ressources du FSD, gérées par l'AFD, sont exclusivement destinées à contribuer au financement des pays en développement et à réaliser les «objectifs du millénaire pour le développement», notamment dans le domaine de la santé. Elles sont dorénavant utilisées (cf. décret 2006-1139 du 12 septembre 2006 modifié par le décret 2013-1214 du 23 décembre 2013) pour le remboursement de la

<sup>13</sup> Décret n° 2014-661 du 23 juin 2014 fixant la liste des aéroports constituant un système aéroportuaire.

première émission d'emprunt de la facilité de financement internationale pour la vaccination (IFFim), ainsi que pour le financement des organismes suivants :

- le Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, de la facilité internationale d'achat de médicaments (UnitAid),
- le Fonds vert pour le climat, de l'Alliance mondiale pour les vaccins et l'immunisation (GAVI),
- le Fonds fiduciaire de l'Initiative pour l'alimentation en eau et l'assainissement en milieu rural (RWSSI) de la Banque africaine de développement et de l'Initiative solidarité santé Sahel (I3S).

## II.4.5 L'emploi dans le transport aérien

(actualisé en février 2016)

**Le nombre d'emplois directement dédiés à l'activité de transport aérien (passagers et fret) correspond aux effectifs des compagnies aériennes (y compris les exploitants d'aviation d'affaires).**

**Le nombre d'emplois du secteur du transport aérien correspond à ces effectifs auxquels sont ajoutés ceux de la DGAC (navigation aérienne, sécurité, sûreté, régulation économique, développement durable, réglementation, coopération internationale, formation aéronautique) et des sociétés dont l'activité permet, au quotidien ou sur le long terme, la réalisation du transport aérien : gestion d'aéroport, assistance en escale, maintenance aéronautique, sûreté aérienne et aéroportuaire et industrie aéronautique.**

**Ces effectifs sont détaillés ci-après. Au total, le secteur du transport aérien en France emploie environ 300 000 personnes en 2014.**

### a) Compagnies aériennes

Pour l'exercice 2014, l'effectif moyen du groupe Air France-KLM s'élève à 94 666 personnes équivalent temps plein (ETP), en baisse de -1,8% par rapport à 2013.

|                       | Exercice    | Personnel au sol (PS) | Personnel navigant commercial (PNC) | Personnel navigant technique (PNT) | Total         |
|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---------------|
| Air France-KLM        | 2013        | 66 535                | 21 779                              | 8 103                              | 96 417        |
|                       | <b>2014</b> | <b>65 087</b>         | <b>21 552</b>                       | <b>8 027</b>                       | <b>94 666</b> |
| Groupe Air France (*) | 2013        | 46 847                | 14 044                              | 4 889                              | 65 780        |
|                       | <b>2014</b> | <b>45 514</b>         | <b>13 720</b>                       | <b>4 720</b>                       | <b>63 954</b> |
| Groupe KLM (**)       | 2013        | 19 688                | 7 735                               | 3 214                              | 30 637        |
|                       | <b>2014</b> | <b>19 574</b>         | <b>7 832</b>                        | <b>3 306</b>                       | <b>30 712</b> |

(Source : Air France-KLM)

(\*) Les filiales d'Air France consolidées pour l'exercice 2014 sont : Aero Maintenance Group, Airlinair, Blueink, Brit Air, CRMA, Regional, groupe Servair (ACNA, Orly Air Traiteur, PAC SA, Servair SA et Passerelle), Sodexi et Transavia France.

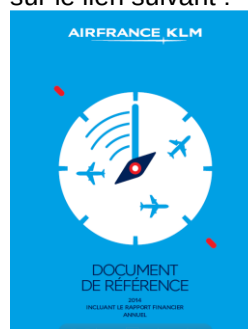
(N.-B. : En avril 2013, le groupe Air France a regroupé ses trois compagnies opérant en France des avions régionaux (de moins de 100 places) - Airlinair, Brit Air et Régional - dans une nouvelle entité : HOP!.

(\*\*) Les filiales de KLM consolidées pour l'exercice 2014 sont : Cygnific, Cobalt Ground Solutions, KLM UK Engineering limited, KLM Cityhopper (UK et B.V.), Transavia, KLM Catering Services Schiphol B.V. et Martinair.

Les accords collectifs négociés dans le cadre du plan « Transform 2015 » lancé par le groupe Air France-KLM en 2012 ont permis une baisse des effectifs d'Air France à fin 2014 d'environ 2 900 équivalent temps plein pour les PS, 470 pour les PNC et 270 pour les PNT. Chez KLM, les accords collectifs portaient notamment sur un gel des salaires, une augmentation du nombre de jours travaillés, une nouvelle grille de rémunération des PNC et des mesures de mobilité pour les PS.

En septembre 2014, le groupe Air France-KLM a présenté son plan stratégique « Perform 2020 » pour la période 2015-2020. Ce plan succède à « Transform 2015 » et s'inscrit dans sa continuité en termes d'efforts de compétitivité.

Plus de détails sur les effectifs du groupe Air France-KLM peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



[http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af\\_klm\\_doc\\_de\\_reference\\_2014\\_fr.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/af_klm_doc_de_reference_2014_fr.pdf)

Le tableau ci-après donne les effectifs des compagnies françaises (hors Air France et ses filiales) assurant du transport passager moyen et long courrier.

| Transporteurs       | Effectif total       |
|---------------------|----------------------|
| Aigle Azur          | 553 (données 2013)   |
| Aircalin            | 517 (données 2013)   |
| Air Austral         | 919 (données 2012)   |
| Air Caraïbes        | 850 (données 2013)   |
| Air Corsica         | 677 (données 2013)   |
| Air Méditerranée    | 289 (données 2013)   |
| Air Tahiti Nui      | 703 (données 2013)   |
| ASL Airlines France | 389 (données 2014)   |
| Corsair             | 1 220 (données 2013) |
| Openskies           | 134 (données 2013)   |
| XL Airways          | 597 (données 2012)   |

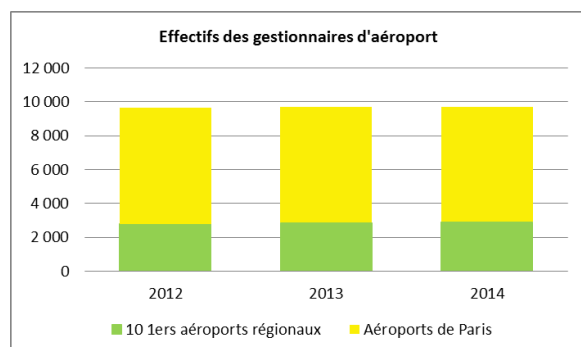
(Source : DGAC / Compagnies)

### b) DGAC

Au 31 décembre 2014, la DGAC (ENAC incluse) comptait 11 755 agents (en baisse de -0,3% par rapport à 2013). La répartition des effectifs par corps montre la prépondérance des corps techniques (69,6% des effectifs) avec 8 183 agents (+11% par rapport à 2013) dont 4 130 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA).

### c) Aéroports

Au cours de l'année 2014, ADP et les gestionnaires des 10 premiers aéroports régionaux (représentant environ 80% du trafic passagers métropole hors ADP) ont employé un effectif moyen (i-e : rapporté à l'exercice complet) d'environ 9 706 salariés (après 9 705 en 2013).



(Sources : DGAC, ADP)

L'effectif moyen (ETP) du groupe Aéroports de Paris s'est élevé en 2014 à 8 966 employés, en baisse de -0,7% par rapport à 2013, et les effectifs de la maison-mère à 6 798, en baisse de -0,6%.

Pour plus de détails sur les effectifs d'Aéroports de Paris, un lien vers le « document de référence » 2014 d'ADP est disponible :



<https://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-réglementée-amf/documents-de-référence/2014/2015-07-04-document-reference-2014.pdf?sfvrsn=2>

### d) Assistance en escale et maintenance aéronautique

Les effectifs déclarés par les entreprises d'assistance en escale s'élèvent à 10 264 équivalent temps plein fin 2014 (ne sont concernées que les entreprises appliquant la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien) et ceux des entreprises de maintenance aéronautique à 2 312 équivalent temps plein.

(source : rapport de branche du secteur 2014 – FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande).

Toutefois, il convient de préciser que certaines compagnies aériennes ont, dans leurs effectifs, des personnels qui travaillent sur les métiers de l'assistance en escale pour leur propre compte et que certains gestionnaires d'aéroports, comme ADP, ont également une partie de leurs personnels assurant cette activité. De même, Les grandes compagnies aériennes constituent les premiers employeurs des mécaniciens d'entretien d'avions.

Le rapport de branche 2014 du secteur édité par la FNAM est consultable via le lien suivant :



<http://www.fnam.fr/presse/publications>



### e) Sûreté aérienne et aéroportuaire

L'annexe VIII dédiée aux emplois de la sûreté aérienne et aéroportuaire a été ajoutée en juillet 2002 à la convention collective des entreprises de prévention et de sécurité.

Elle s'applique aux entreprises et aux personnels employés par elles exerçant effectivement toutes activités de contrôle de sûreté des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules effectuées sur les aéroports français.

Les sociétés privées exerçant dans ce domaine de la sûreté aérienne et aéroportuaire aux côtés des services compétents de l'État, dans le but de prévenir toute intrusion de personnes malveillantes ou d'objets dangereux en zone réservée et à bord des avions, représentent, en 2014, 8 550 salariés et un chiffre d'affaires de 395 millions d'euros (*Source : Opcalia / Observatoire des Métiers de la Prévention et de la Sécurité / Enquête de branche Sûreté aérienne et aéroportuaire / Données 2014*).

Les équipes cynotechniques (un chien détecteur d'explosifs - CDE - et un (ou plusieurs) conducteur(s)) certifiées mises en œuvre par certaines de ces sociétés sont, en 2015, au nombre de 174. Cette liste peut être consultée via le lien suivant :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-equipes-cynotechniques,45705.html>

### f) Industrie aéronautique française

L'industrie aéronautique, est un secteur hautement qualifié qui bénéficie d'une conjoncture favorable et créatrice d'emploi.

Au 31 décembre 2014, le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) comptait 349 sociétés adhérentes pour un effectif total estimé à 180 000 salariés en France (+1,7% par rapport à 2013).

Selon le rapport annuel 2014/2015 du GIFAS, 23 000 emplois ont été créés en France et plus de 50 000 personnes ont été recrutées « dans le périmètre » de ses adhérents.

Le rapport annuel 2014/2015 du GIFAS est consultable via le lien suivant :



<https://www.gifas.asso.fr/rapport-annuel>

## II.5 Transport aérien et économie

### II.5.1 Transport aérien et économie nationale

(actualisé en février 2016)

**En 2014, la croissance de l'activité économique française (+0,2%) est restée nettement inférieure à celle de l'économie mondiale (+3,3%). Les prix du carburant ont enregistré une forte baisse et l'activité touristique est restée vigoureuse.**

**En octobre 2015, l'INSEE prévoyait une croissance nationale de +1,1% pour l'exercice 2015 complet.**

Dans le prolongement de la tendance de 2013, l'économie nationale a enregistré, en 2014 une faible hausse d'activité (+0,2%), proche de la prévision initiale de l'INSEE (+0,1%).

Dans ce contexte économique, le transport aérien joue un rôle essentiel en permettant des liens plus approfondis entre les acteurs économiques de différents pays. Le secteur du transport aérien est donc un des vecteurs essentiels du développement de l'économie.

L'impact économique du transport aérien peut être évalué d'une part à partir du chiffre d'affaires des différents intervenants, d'autre part en étudiant les effets indirects et induits.

Le chiffre d'affaires d'Air France/KLM en 2014 a été de 24,91 milliards d'euros. Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris a atteint 2,79 milliards d'euros (source : ADP), et celui des 10 principaux aéroports régionaux 985 millions

d'euros (sources aéroportuaires). Les recettes du budget annexe de l'aviation civile sont proches de 2,17 milliards d'euros.

Le chiffre d'affaires des adhérents du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) s'est établi en 2014 à 50,8 milliards d'euros, soit une progression de 5% par rapport à 2013, avec une part très importante de 33,1 milliards d'euros réalisés à l'exportation (+6,8% par rapport à 2013). Les commandes demeurent sur les niveaux record de 2013 grâce, essentiellement, au secteur civil qui est à l'origine de 83% de celles-ci. Globalement, le carnet de commandes de la profession représente entre 5 et 6 années de production.

En tenant compte des activités touristiques qu'elle rend possibles et de ses impacts indirects et induits, Oxford Economics a estimé que la contribution totale de l'aviation civile (compagnies, aéroports, services de navigation aériennes et construction aéronautique) atteint 3,2% environ du PIB national et génère près d'un million d'emplois, dont 300 000 emplois directs (chiffres cités dans le rapport du groupe de travail « compétitivité du transport aérien français » présidé par M. Bruno Le Roux et remis à M. le Premier ministre le 3 novembre 2014).

Les estimations de croissance de l'activité économique en France en 2015 effectuées par le gouvernement français, le FMI, la Commission européenne, l'OCDE et la Banque de France oscillent entre 1,0 et 1,2% et les projections pour 2016 entre 1,3 et 1,5%.

#### Indicateurs conjoncturels France (source Banque de France)

vt : variation trimestrielle

| PIB, inflation et finances publiques  |                  |                  |           |      |      |          |                 |         |            |            |            |                 |         |            |            |            |                 |            |            |            |
|---|------------------|------------------|-----------|------|------|----------|-----------------|---------|------------|------------|------------|-----------------|---------|------------|------------|------------|-----------------|------------|------------|------------|
| (variations du PIB et de ses composantes en %, contributions en points de PIB, cvs-cjo ; variations de l'IPCH en moyenne annuelle en %) |                  |                  |           |      |      |          |                 |         |            |            |            |                 |         |            |            |            |                 |            |            |            |
|   | 2014             | 2015             | 2015 (vt) |      |      |          | Prévisions 2015 |         |            |            |            | Prévisions 2016 |         |            |            |            | Prévisions 2017 |            |            |            |
|   | Moyenne annuelle | Moyenne annuelle | T1        | T2   | T3   | T4 flash | Gouv (a)        | FMI (b) | CE (c)     | OCDE (d)   | BdF (e)    | Gouv (a)        | FMI (b) | CE (c)     | OCDE (d)   | BdF (e)    | FMI (b)         | CE (c)     | OCDE (d)   | BdF (e)    |
| <b>Produit intérieur brut</b>   | 0,2              | 1,1              | 0,7       | 0,0  | 0,3  | 0,2      | 1,0             | 1,1     | 1,1        | 1,1        | 1,2        | 1,5             | 1,3     | 1,4        | 1,3        | 1,4        | 1,5             | 1,7        | 1,6        | 1,6        |
| Consommation privée   | 0,6              | 1,4              | 0,7       | 0,0  | 0,4  | -0,4     | 1,8             |         | 1,7        | 1,6        | 1,6        | 1,7             |         | 1,7        | 1,7        | 1,5        |                 | 1,4        | 1,9        | 1,5        |
| Consommation publique   | 1,5              | 1,5              | 0,3       | 0,3  | 0,4  | 0,4      |                 |         | 1,1        | 1,5        | 1,7        |                 |         | 0,7        | 0,6        | 1,1        |                 | 0,5        | 0,4        | 1,0        |
| Formation brute de capital fixe   | -1,2             | -0,1             | 0,3       | -0,1 | 0,1  | 0,8      |                 |         | -1,3       | -0,7       | -0,1       |                 |         | 0,7        | 1,0        | 1,5        |                 | 4,5        | 1,9        | 2,3        |
| Exportations  | 2,4              | 5,9              | 1,7       | 2,0  | -0,6 | 0,6      |                 |         | 6,1        | 6,6        | 5,8        |                 |         | 4,6        | 5,4        | 4,8        |                 | 5,5        | 5,8        | 5,0        |
| Importations  | 3,9              | 6,1              | 2,2       | 0,7  | 1,5  | 1,6      |                 |         | 5,0        | 5,7        | 5,7        |                 |         | 4,4        | 4,7        | 4,4        |                 | 5,9        | 5,4        | 4,8        |
| <b>Contributions</b>  |                  |                  |           |      |      |          |                 |         |            |            |            |                 |         |            |            |            |                 |            |            |            |
| Demande intérieure (hors stocks)  | 0,5              | 1,1              | 0,5       | 0,1  | 0,3  | 0,1      |                 |         | 1,0        | 1,1        | 1,3        |                 |         | 1,2        | 1,3        | 1,4        |                 | 1,8        | 1,5        | 1,5        |
| Variation de stocks   | 0,2              | 0,2              | 0,4       | -0,4 | 0,6  | 0,5      |                 |         | -0,1       | -0,2       | 0,0        |                 |         | 0,2        | -0,1       | -0,1       |                 | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Commerce extérieur  | -0,5             | -0,2             | -0,2      | 0,4  | -0,7 | -0,3     |                 |         | 0,2        | 0,2        | -0,1       |                 |         | 0,0        | 0,2        | 0,1        |                 | -0,2       | 0,1        | 0,0        |
| <b>IPCH</b>   | <b>0,6</b>       | <b>0,1</b>       |           |      |      |          | <b>0,1</b>      |         | <b>0,1</b> | <b>0,1</b> | <b>0,1</b> | <b>1,0</b>      |         | <b>0,9</b> | <b>1,0</b> | <b>1,0</b> |                 | <b>1,3</b> | <b>1,2</b> | <b>1,5</b> |
| Solde des administrations publiques   | -3,9             |                  |           |      |      |          | -3,8            |         | -3,8       | -3,8       | -3,8       | -3,3            |         | -3,4       | -3,4       | -3,4       |                 | -3,3       | -2,8       |            |
| Dette publique  | 95,6             |                  |           |      |      |          | 96,3            |         | 96,5       | 96,5       | 95,9       | 96,5            |         | 97,1       | 97,7       | 96,2       |                 | 97,4       | 98,1       |            |

(a) Prévisions pour le PLF 2016 – 30 septembre 2015 ; (b) Prévisions *Perspectives de l'économie mondiale*, janvier 2016 ; (c) Prévisions d'automne, 5 novembre 2015 ; (d) *Economic Outlook* – 9 novembre 2015 ; (e) Projections macroéconomiques pour la France établies par la Banque de France dans le cadre de l'Eurosystème – décembre 2015. Source : Insee, données trimestrielles (cvs-cjo). Dernières données au 29 janvier 2016.

## II.5.2. Le tourisme international

(actualisé en février 2016)

Selon les données de l'Organisation Mondiale du Tourisme, en 2014 les arrivées de touristes internationaux (ATI) ont atteint 1,133 milliards au niveau mondial (+4,3% par rapport à 2013) pour un niveau de recettes du tourisme international (RTI) de 937 milliards d'euros (+3,7% en tenant compte des fluctuations des taux de change et de l'inflation).

Ce sont les Amériques qui ont enregistré la plus forte croissance des arrivées avec +8%, suivies de l'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient (+5% pour les deux) puis de l'Europe (+3%) et de l'Afrique (+2%).

### Arrivées de touristes internationaux en 2014

Selon la définition de l'OMT, un touriste est un visiteur qui passe au moins une nuit dans le pays visité. Les statistiques indiquent le nombre d'arrivées de touristes et non pas le nombre de personnes physiques, un même individu pouvant effectuer plusieurs séjours par an.

En 2014, les touristes ont majoritairement (54%) pris l'avion pour rejoindre leur destination. Le reste a emprunté des transports de surface (46%) : la route (39%), le train (2%) ou le bateau (5%). Au fil des ans, la tendance est à une augmentation de la part du transport aérien.

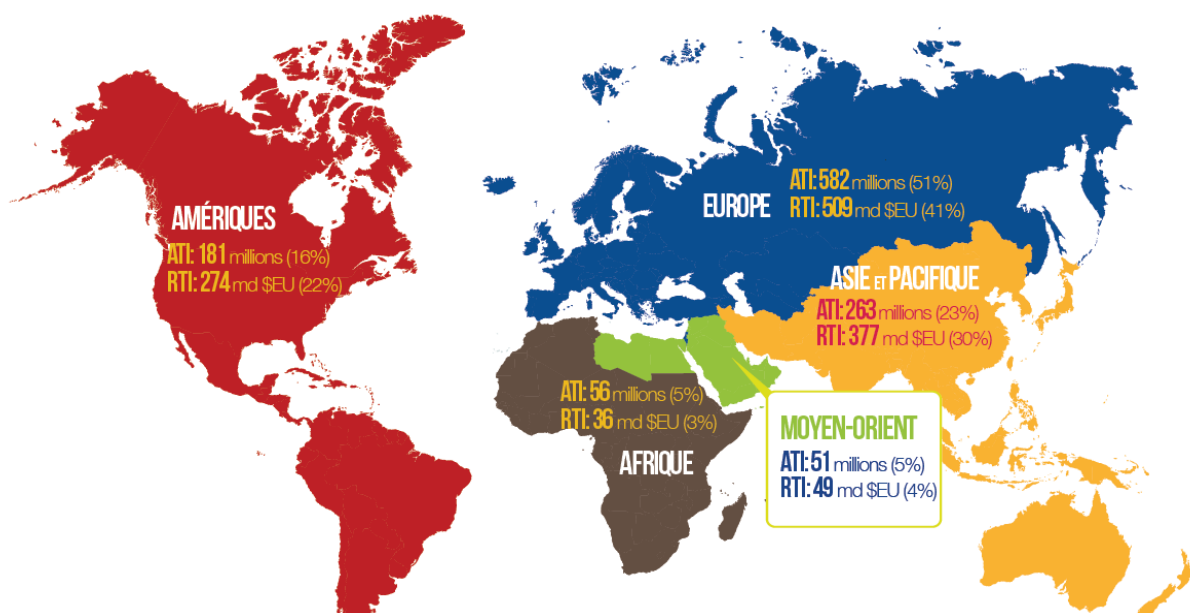
L'Europe connaît une progression légèrement inférieure à +3%, avec 582 millions d'arrivées de touristes, et demeure la région la plus visitée au monde (51% des arrivées dans le monde). Cette

progression est essentiellement portée par les sous-régions de l'Europe méditerranéenne et méridionale (+7%) et de l'Europe du Nord (+6%). La plus forte progression nationale est celle de la Grèce (+23%) tandis que l'Ukraine connaît la plus forte chute (-48,5%) du fait de la crise entre pro-européens, nationalistes et pro-russes. La croissance est plus lente dans la sous-région de l'Europe occidentale où la France - première destination au monde avec 84 millions d'arrivées en 2014 - marque la plus faible progression (+0%) et l'Allemagne la plus forte (+5% avec 33 millions d'arrivées). On notera également la vigueur de l'Islande (+24%), de la Lettonie (+20%) et de la Hongrie (+14%) ainsi que celles, en Europe méditerranéenne et méridionale, du Portugal et de la Serbie (+12% chacune). Les destinations d'Europe dont le nombre d'arrivées représente plus de 5% du nombre total d'arrivées en Europe sont, dans l'ordre décroissant : la France (14,4% des arrivées en Europe), l'Espagne (11,2%), l'Italie (8,3%), la Turquie (6,8%), l'Allemagne (5,7%), le Royaume-Uni (5,6%) et la Fédération de Russie (5,1%).

L'Asie-Pacifique, avec 263 millions d'arrivées en 2014 (+5% par rapport à 2013), représente 23% des arrivées dans le monde. En Asie du Nord-Est (+7% d'arrivées par rapport à 2013), le Japon (+29%), la province chinoise de Taiwan (+24%) et la République de Corée (+17%) connaissent des augmentations à deux chiffres. Hong Kong (Chine), deuxième destination la plus importante de la sous-région, enregistre +8 % de croissance pour la deuxième année consécutive.

## TOURISME INTERNATIONAL 2014

Arrivées de touristes internationaux (ATI): 1.133 millions  
Recettes du tourisme international (RTI): 1.245 milliards de \$EU



(Source : OMT)

Enfin, la fréquentation de la Chine, première destination de la région, se stabilise (+0%) avec 56 millions d'arrivées. L'Asie du Sud (+7%) est tirée par l'Inde (+11 %), première destination de la sous-région, le Sri Lanka (+20%) et les Maldives (+7%). En Océanie (+6%), l'Australie attire +8% de visiteurs internationaux. Après quatre années de croissance à deux chiffres, la fréquentation de l'Asie du Sud-Est se tasse (+3%) sous l'effet d'une chute des arrivées en Thaïlande (-7%), principalement due aux troubles politiques de début 2014. D'autres destinations affichent un développement plus vif, dont le Myanmar qui bénéficie de la plus forte croissance mondiale (+51%) ! La Malaisie, première destination de la région, connaît une progression vigoureuse à +7%.

#### Arrivées de touristes internationaux dans les grandes régions mondiales en 2013 et 2014

|                              | Arrivées de touristes internationaux en 2013 (millions) | Arrivées de touristes internationaux en 2014 (millions) (*) | Variation 2014/2013 (%) |
|------------------------------|---|---|-------------------------|
| <b>Europe</b>                | <b>566,4</b>  | <b>581,8</b>  | <b>2,7</b>              |
| Europe du Nord               | 67,4  | 71,3  | 5,9                     |
| Europe Occidentale           | 170,8   | 174,5   | 2,2                     |
| Europe Centrale et Orientale | 127,3   | 121,1   | -4,9                    |
| Europe médit. et méridionale | 201,0   | 214,9   | 6,9                     |
| <b>Asie et Pacifique</b>     | <b>249,8</b>  | <b>263,3</b>  | <b>5,4</b>              |
| Asie du Nord Est             | 127,0   | 136,3   | 7,3                     |
| Asie du Sud Est              | 94,3  | 96,7  | 2,6                     |
| Océanie                      | 12,5  | 13,2  | 5,7                     |
| Asie du Sud                  | 16,0  | 17,1  | 6,8                     |
| <b>Amériques</b>             | <b>167,5</b>  | <b>181,0</b>  | <b>8,0</b>              |
| Amérique du Nord             | 110,2   | 120,4   | 9,2                     |
| Caraïbes                     | 21,1  | 22,4  | 6,2                     |
| Amérique Centrale            | 9,1   | 9,6   | 5,6                     |
| Amérique du Sud              | 27,1  | 28,6  | 5,4                     |
| <b>Afrique</b>               | <b>54,4</b>   | <b>55,7</b>   | <b>2,4</b>              |
| Afrique du Nord              | 19,6  | 19,8  | 0,9                     |
| Afrique subsaharienne        | 34,7  | 35,9  | 3,3                     |
| <b>Moyen-Orient</b>          | <b>48,4</b>   | <b>51,0</b>   | <b>5,4</b>              |
| <b>Monde</b>                 | <b>1 087,0</b>  | <b>1 133,0</b>  | <b>4,3</b>              |

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)

(\*) Chiffres provisoires

Les **Amériques** (+8%) ont connu la plus forte croissance des cinq régions mondiales avec 181 millions d'arrivées. La croissance de la région a été tirée par l'Amérique du Nord (+9 %), qui reçoit les deux tiers des arrivées internationales dans les Amériques, surtout sous l'effet de l'envolée des arrivées au Mexique (+20 %) et des bons résultats aux États-Unis d'Amérique (+7 %), première destination de la région et deuxième destination au monde. Les arrivées aux Caraïbes ont augmenté de 6 %, tirées par la République dominicaine (+10 %), tandis que quelques destinations mineures de la région connaissent une croissance à deux chiffres, à l'instar des Îles Turques et Caïques à +50% ! L'Amérique centrale (+6%) connaît également une croissance significative en 2014, notamment du fait de la forte fréquentation du Guatemala (+9%). Enfin, les arrivées en Amérique du Sud augmentent de 5 % en 2014, tirées par l'Argentine (+13 %), l'Équateur (+14 %) et la Colombie (+12 %).

L'**Afrique** aurait (les résultats sont fondés sur un nombre relativement limité de données disponibles) accueilli un total de 56 millions de touristes internationaux en 2014 et la part de la région reste à 5% du total des arrivées mondiales. En Afrique du Nord (+1%), les arrivées de touristes internationaux dans la destination la plus prisée, le Maroc, ont enregistré une hausse modeste de +2%, après une bonne performance en 2013 (+7% par rapport à 2012), tandis que les arrivées en Tunisie ont baissé de -3%. En 2014, l'Afrique subsaharienne connaît une croissance estimée à +3% même si les arrivées dans la destination la plus importante de la sous-région, l'Afrique du Sud, sont stationnaires (+0%). On relèvera, parmi les autres destinations pour lesquelles des données sont disponibles, la vigueur de la fréquentation de la Côte d'Ivoire (+24%) et de celle de Madagascar (+13%) et, à l'inverse, les fortes régressions enregistrées en Angola (-8,4%) et en Sierra Leone (-46,2%).

D'après les estimations, le nombre d'arrivées de touristes internationaux au **Moyen-Orient** en 2014 se porte à 51 millions (+5%). La région montre des signes de reprise après trois années difficiles, la plupart des destinations affichant des résultats positifs. La part de la région est de 5 % du total des arrivées dans le monde. La croissance a été tirée par la première destination de la région, l'Arabie saoudite, qui a communiqué une hausse de +13%. Au Qatar (+8%), les arrivées ont presque doublé en cinq ans. On constate une reprise de la croissance au Liban (+6%) tandis que la Palestine (+2%) et la Jordanie (+1%) enregistrent une croissance plus modérée. Après une chute des arrivées au cours du premier semestre, L'Égypte a connu un

rebond au deuxième semestre et présente finalement une augmentation de +5% pour l'ensemble de l'année.

#### 10 premiers pays en termes d'arrivées de touristes internationaux en 2014

| Arrivées de touristes internationaux |          |       |               |        |
|--------------------------------------|----------|-------|---------------|--------|
| Rang                                 | Millions |       | Variation (%) |        |
|                                      | 2013     | 2014* | 13/12         | 14*/13 |
| 1 France                             | 83,6     | 83,7  | 2,0           | 0,1    |
| 2 États-Unis                         | 70,0     | 74,8  | 5,0           | 6,8    |
| 3 Espagne                            | 60,7     | 65,0  | 5,6           | 7,1    |
| 4 Chine                              | 55,7     | 55,6  | -3,5          | -0,1   |
| 5 Italie                             | 47,7     | 48,6  | 2,9           | 1,8    |
| 6 Turquie                            | 37,8     | 39,8  | 5,9           | 5,3    |
| 7 Allemagne                          | 31,5     | 33,0  | 3,7           | 4,6    |
| 8 Royaume-Uni                        | 31,1     | 32,6  | 6,1           | 5,0    |
| 9 Féd. de Russie                     | 28,4     | 29,8  | 10,2          | 5,3    |
| 10 Mexique                           | 24,2     | 29,1  | 3,2           | 20,5   |

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)  
(\* Chiffres provisoires)

#### Recettes du tourisme international en 2014

Les recettes du tourisme international correspondent aux dépenses d'hébergement, de restauration et de consommation de boissons, de divertissement et d'achat d'autres biens et services par les touristes internationaux (donc non-résidents).

Outre les recettes du tourisme international, le tourisme génère également des recettes au titre des services de transport international de voyageurs (fournis à des non-résidents). D'après les estimations, ces dernières se sont élevées à 166 milliards d'euros 2014.

Les deux constituent les recettes des « exportations du tourisme international ».  
(Source : OMT)

Les recettes du tourisme international pour l'année 2014 se sont établies à 937 milliards d'euros, ce qui représente une augmentation de +3,7% par rapport à 2013 en termes réel (prise en compte des fluctuations des taux de change et de l'inflation).

Avec 383 milliards d'euros de recette, l'**Europe** représente 41% des recettes mondiales du tourisme international. L'**Asie-Pacifique** (30% de part) enregistre 284 milliards d'euros de recette et les **Amériques** (22%) 206 milliards d'euros. Viennent ensuite le **Moyen-Orient** (4%) et l'**Afrique** (3%) avec des recettes touristiques respectives de 37 et 27 milliards d'euros.

Le Moyen-Orient enregistre la progression de recette la plus forte sur les cinq régions mondiales (+6% par rapport à 2013), suivi de

l'Asie-Pacifique et l'Europe (+4% chacune) puis des Amériques et de l'Afrique (+3% chacune).

Enfin, avec des recettes touristiques de 41,7 milliards d'euros (en baisse de -2.3% par rapport aux recettes de 2013), la France passe de la troisième position en 2013 à la quatrième en 2014, derrière les États-Unis (+2,5% à 133,4 milliards d'euros - position inchangée), l'Espagne (+4,2% à 49,1 milliards d'euros - position inchangée) et la Chine (+10,5% à 42,8 milliards d'euros - passe de la quatrième à la troisième position de ce classement).

#### 10 premiers pays en termes de recettes du tourisme international en 2014

| Recettes du tourisme international |           |       |               |        |
|------------------------------------|-----------|-------|---------------|--------|
| Rang                               | €EU       |       |               |        |
|                                    | Milliards |       | Variation (%) |        |
|                                    | 2013      | 2014* | 13/12         | 14*/13 |
| 1 États-Unis                       | 172,9     | 177,2 | 7,0           | 2,5    |
| 2 Espagne                          | 62,6      | 65,2  | 7,6           | 4,2    |
| 3 Chine                            | 51,7      | 56,9  | 3,3           | 10,2   |
| 4 France                           | 56,7      | 55,4  | 5,6           | -2,3   |
| 5 Macao (Chine)                    | 51,8      | 50,8  | 18,1          | -1,9   |
| 6 Italie                           | 43,9      | 45,5  | 6,6           | 3,7    |
| 7 Royaume-Uni                      | 41,0      | 45,3  | 12,1          | 10,3   |
| 8 Allemagne                        | 41,3      | 43,3  | 8,2           | 5,0    |
| 9 Thaïlande                        | 41,8      | 38,4  | 23,4          | -8,0   |
| 10 Hong Kong (Chine)               | 38,9      | 38,4  | 17,7          | -1,4   |

(Source : Organisation Mondiale du Tourisme-OMT)  
(\* Chiffres provisoires)

#### Premières estimations 2015

En 2015, la croissance devrait se poursuivre à un rythme soutenu de +3% à +4% à l'échelle mondiale.

Du point de vue des régions telles que définies par l'OMT, ce sont l'Asie-Pacifique et les Amériques qui ont les perspectives les plus favorables pour 2015 (+4 % à +5 % toutes les deux), suivies de l'Europe (+3 % à +4 %). En Afrique (+3 % à +5 %) et au Moyen-Orient (+2 % à +5 %), les perspectives sont positives, mais plus incertaines et fluctuantes.

Plus d'informations sur le tourisme mondial peuvent être consultées dans le rapport « Faits saillants du tourisme » édition 2015 de l'OMT accessible via le lien suivant :



<http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416882>

### Le tourisme des résidents étrangers en France en 2014

En 2014, La France demeure le pays le plus visité au monde avec 83,8 millions de touristes internationaux, après 83,6 millions en 2013<sup>14</sup> (+0,2%).

En 2014, 68,4 millions de touristes internationaux sur un total de 83,8 millions (soit près de 82%, en recul de -1,4% par rapport à 2013) proviennent des pays européens. Parmi ces touristes européens, on dénombre 12,7 millions d'Allemands (-5,3% par rapport à 2013) et 11,8 millions de Britanniques (-5,9%). La plus forte hausse de fréquentation est le fait des touristes espagnols (+12,2%); les touristes belgo-luxembourgeois et italiens sont également plus nombreux qu'en 2013 à visiter la France avec respectivement +3,4% et +4,7%. Les fréquentations des touristes néerlandais et russes sont celles qui marquent les plus fortes baisses par rapport à 2013 avec respectivement -15% et -12% par rapport à 2013.

La clientèle non-européenne est venue beaucoup plus nombreuse en 2014 (+7,6%), notamment la clientèle asiatique (+14,4%). L'attractivité de la France vis-à-vis du continent américain se confirme (+5,4%). Les touristes américains restent la première clientèle extra-européenne et représentent près d'un touriste du continent américain sur deux. On notera également le retour des Brésiliens (après un léger retrait observé en 2013) : 1,2 million sont venus en France en 2014, soit une hausse de +15,6% par rapport à 2013. Enfin, Avec des évolutions supérieures à +18%, la croissance des touristes en provenance d'Inde et du Japon est très forte en 2014, ce qui confirme une tendance déjà observée en 2013 pour l'Inde (+15,7% entre 2012 et 2013) et inverse une tendance négative constatée en 2013 pour le Japon (-6,7% entre 2012 et 2013).

Enfin, les recettes du tourisme international (transport, hébergement, loisirs et consommation courante) en France s'élèvent en 2014 à 51,9 milliards d'euros.

### Arrivées des touristes étrangers en France en 2014 selon le continent d'origine

|                        | Nombre de touristes en 2014 (millions) | Part dans l'ensemble en 2014 (%) | Évolution 2014/2013 (%) |
|------------------------|--|----------------------------------|-------------------------|
| <b>Europe</b>          | <b>68,4</b>                            | <b>81,7</b>                      | <b>-1,4</b>             |
| Allemagne              | 12,7                                   | 15,1                             | -5,3                    |
| Royaume-Uni            | 11,8                                   | 14,1                             | -5,9                    |
| Belgique et Luxembourg | 10,7                                   | 12,8                             | 3,4                     |
| Italie                 | 7,5                                    | 9,0                              | 4,7                     |
| Espagne                | 6,1                                    | 7,2                              | 12,2                    |
| Russie                 | 0,7                                    | 0,8                              | -12,0                   |
| <b>Amérique</b>        | <b>6,6</b>                             | <b>7,8</b>                       | <b>5,4</b>              |
| États-Unis             | 3,2                                    | 3,8                              | 6,8                     |
| Canada                 | 1,0                                    | 1,2                              | 0,4                     |
| Brésil                 | 1,2                                    | 1,5                              | 15,6                    |
| <b>Asie</b>            | <b>4,9</b>                             | <b>5,9</b>                       | <b>14,4</b>             |
| Proche et Moyen-Orient | 1,1                                    | 1,3                              | 10,1                    |
| Chine                  | 1,7                                    | 2,0                              | 4,1                     |
| Japon                  | 0,8                                    | 0,9                              | 18,7                    |
| Inde                   | 0,4                                    | 0,4                              | 18,0                    |
| <b>Océanie</b>         | <b>1,4</b>                             | <b>1,7</b>                       | <b>4,1</b>              |
| <b>Afrique</b>         | <b>2,4</b>                             | <b>2,9</b>                       | <b>3,3</b>              |
| Afrique du Nord        | 1,7                                    | 2,0                              | -0,8                    |
| <b>Total</b>           | <b>83,8</b>                            | <b>100,0</b>                     | <b>0,2</b>              |

(Source : enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger (EVE), DGE, Banque de France)

### Le tourisme des Français<sup>15</sup> en France en 2014

En 2014, 74,3% des Français de quinze ans et plus sont partis au moins une fois en voyage pour des motifs personnels<sup>16</sup>. C'est moins qu'en 2013 (75,1%) mais ceux qui partent le font plus souvent de sorte que le nombre total de voyages réalisés par les Français en 2014 s'élève à 206 millions, en augmentation de +1,1% par rapport à 2013.

87,9% de ces voyages et 80,4% de leurs nuitées sont réalisés en France métropolitaine, ce qui correspond à une légère augmentation du nombre de voyages par rapport à 2013 (+0,2%) mais à une légère baisse des nuitées (-0,4% avec 957 millions de nuitées dont 33,7% en hébergement marchand).

<sup>14</sup> L'estimation du nombre de touristes internationaux en France en 2013, obtenue via l'enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger (EVE) réalisée par la DGE et la Banque de France, a fait l'objet d'une révision résultant de « l'intégration de données de trafics plus précises pour les modes routiers et aériens » (source : DGE).

<sup>15</sup> Résidents en France métropolitaine

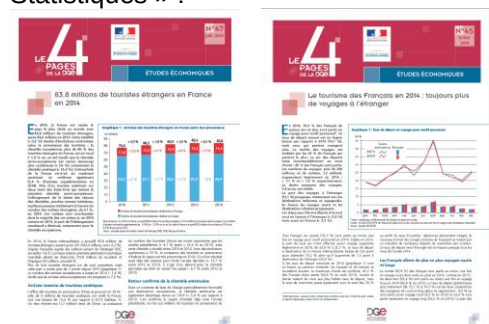
<sup>16</sup> Vacances, loisirs, visites chez la famille ou des amis, motifs de santé, études ou séjours linguistiques, autres motifs non professionnels.

Ce sont les espaces urbains qui attirent le plus les Français en France métropolitaine (31,2% des voyages et +2,4% de nuitées par rapport à 2013), puis la campagne (22,7% et +2,3% de nuitées), le littoral (22,3% mais -3,7% de nuitées) et enfin la montagne (20,3% mais -1,2%) (3,5% des espaces de destination sont « non renseignés »).

Par rapport à 2013, on note que le nombre de voyages à destination des espaces urbains augmentent de 0,5 point (ils étaient à 30,7%) et ceux à destination de la montagne baissent dans la même proportion (campagne et littoral restant inchangés).

Enfin, le montant total des dépenses en hébergement et en transport des Français en voyage en France métropolitaine pour motif personnel en 2014 s'élève à 47,1 milliards d'euros (+2,5% par rapport à 2013) et à 106,4 milliards d'euros (+1%) si on y ajoute les dépenses de consommation courante et de loisirs.

Plus d'informations sur le tourisme des étrangers et des Français en France peuvent être consultées sur le site de la direction générale des entreprises, dans la sous-rubrique « Tourisme » de la rubrique « Etudes - Statistiques » :



<http://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/statistiques-du-tourisme/accueil>

### Poids du tourisme dans l'économie française

Le poids économique du secteur du tourisme est considérable. Il peut se résumer en quelques chiffres clés :

- la consommation touristique intérieure (visiteurs étrangers et Français confondus) est évaluée à **158,3 milliards d'euros** en 2014 (après 156,9 en 2013, +0,9%), ce qui représente **7,4% du PIB** de la France,
- sur les **299 532 entreprises** que comptent les secteurs du tourisme en 2013, 204 730 concernent la restauration et les débits de boissons, 45 263 l'hébergement, 8 122 les agences de voyages et 5 410 les transports,
- Ces entreprises emploient **986 400 équivalent temps plein**.

Des données plus détaillées sont consultables dans le rapport DGE « Chiffres clés du tourisme » édition 2015 accessible via le lien suivant :



[http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/chiffres-cles/2015-Chiffres-cles-tourisme-FR.pdf](http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/chiffres-cles/2015-Chiffres-cles-tourisme-FR.pdf)

### II.5.3. Perspectives du trafic aérien

(actualisé en décembre 2015)

#### a) Premiers résultats de 2015

Sur les huit premiers mois de 2015, le transport aérien en France a enregistré une hausse de +3,0% du nombre de passagers, poursuivant la tendance des années précédentes.

Le nombre de mouvements contrôlés IFR (hors survols) (départs/arrivées France) est stable (+0,1% par rapport à la période janvier à août 2014). A noter que les mouvements IFR intérieurs à la métropole poursuivent leur tendance baissière (-2,4% sur les huit premiers mois de l'année) alors que les mouvements internationaux et Outre-mer progressent très légèrement (+1,0%).

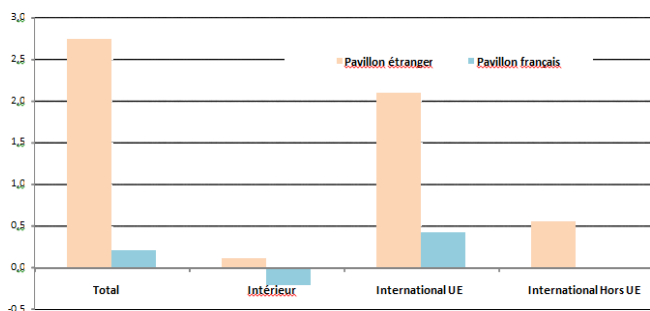
Poursuite de la tendance baissière de la part du pavillon français : globalement, sur l'ensemble des flux départ et arrivée France métropolitaine, la part du pavillon français poursuit sa baisse sur les huit premiers mois de l'année 2015, comparée à la même période en 2014 (43,2% en 2014 et 42,1% en 2015). Néanmoins, le trafic du pavillon français, en valeur absolue, croît légèrement (+0,5%) malgré une baisse du trafic sur le réseau intérieur (-1,6%).

#### Part du pavillon français en pourcentage du nombre de passagers (métropole) sur les 8 premiers mois des années 2014 et 2015

|                 | Total | Intérieur | International UE | International hors UE |
|-----------------|-------|-----------|------------------|-----------------------|
| Janv.-Août 2014 | 43,2% | 81,0%     | 27,2%            | 45,3%                 |
| Janv.-Août 2015 | 42,1% | 80,2%     | 26,7%            | 44,5%                 |

(source : DGAC)

### Variation du trafic (millions de passagers) entre janvier et août 2014 et 2015 par pavillon (métropole)



(source : DGAC)

Poursuite de l'augmentation des parts de marché des compagnies à bas-coûts : toujours dynamiques, les compagnies à bas-coûts ont vu leur part de marché s'accroître sur les huit premiers mois de l'année 2015 notamment sur le réseau intérieur (+0,9 point) et le réseau international UE (+3 points).

### Part du trafic passagers réalisé par les compagnies bas-coûts entre janvier et août 2014 et 2015

|                 | Total | Intérieur | International UE | International hors UE |
|-----------------|-------|-----------|------------------|-----------------------|
| Janv.-Août 2014 | 26,4% | 18,6%     | 43,0%            | 9,6%                  |
| Janv.-Août 2015 | 28,4% | 19,5%     | 46,0%            | 10,0%                 |

(source : DGAC)

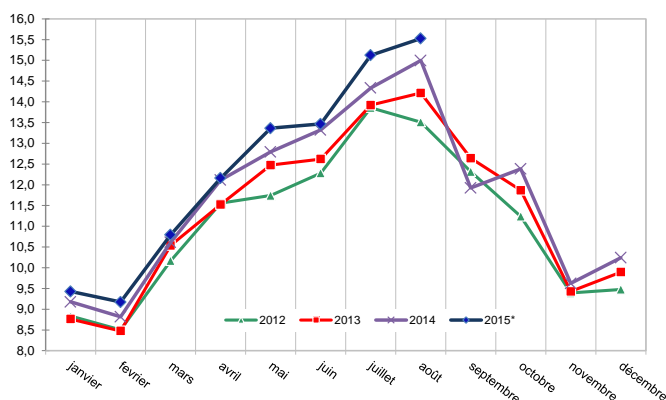
Une croissance du trafic tirée par l'international : la croissance du trafic de passagers (+2 880 000 passagers sur les huit premiers mois de 2015 par rapport à la période équivalente en 2014), est tirée par le trafic international (+3 010 000 passagers). Le trafic des lignes transversales et radiales enregistre une croissance négative.

### Trafic de la métropole (en flux) (en millions de passagers)

| Trafic en flux (en millions de passagers) | 2014         | 2014/2013    | Evolution du trafic janvier-Août 2015/2014 (1) |              |                       |
|---|--------------|--------------|--|--------------|-----------------------|
|   |              |              | t.c.a.m 2014/2002                              | %            | millions de passagers |
| <b>Intérieur Métropole</b>                | <b>23,8</b>  | <b>-2,3%</b> | <b>-0,2%</b>                                   | <b>-0,6%</b> | <b>-0,11</b>          |
| dont radiales                             | 16,1         | -2,0%        | -1,1%  | -0,9%        | -0,09                 |
| dont transversales                        | 7,6          | -2,7%        | 2,3%   | -0,2%        | -0,02                 |
| <b>Métropole - Outre Mer</b>              | <b>3,8</b>   | <b>-0,5%</b> | <b>+1,1%</b>                                   | <b>-1,3%</b> | <b>-0,03</b>          |
| <b>Métropole - International</b>          | <b>112,9</b> | <b>+4,2%</b> | <b>+4,2%</b>                                   | <b>+4,0%</b> | <b>+3,01</b>          |
| dont Union européenne 28                  | 63,8         | +5,5%        | +4,4%  | +5,9%        | +2,55                 |
| dont hors UE 28                           | 49,1         | +2,8%        | +4,0%  | +1,1%        | +0,38                 |
| <b>Total Métropole</b>                    | <b>140,5</b> | <b>+2,9%</b> | <b>+3,2%</b>                                   | <b>+3,0%</b> | <b>+2,88</b>          |
| <b>Total France</b>                       | <b>144,7</b> | <b>+2,9%</b> | <b>+3,1%</b>                                   |              |                       |

(1) estimations réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

### Trafic total de la métropole (en flux) (en millions de passagers) (\*)



\* Estimations pour 2015 réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français

(source : DGAC)

### Le trafic intérieur à la métropole

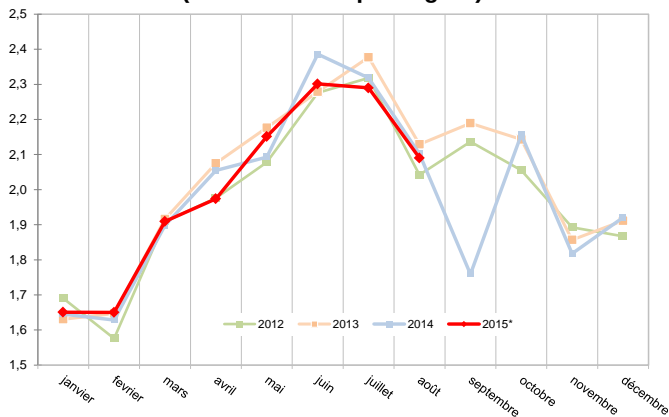
Le trafic intérieur à la métropole enregistre, au cours des huit premiers mois de 2015, une légère baisse de trafic (-0,6%), qui s'observe à la fois sur les liaisons transversales (-0,2%) et sur les liaisons radiales (-0,9%).

Les liaisons radiales perdent 90 000 passagers : de légères hausses sont enregistrées sur deux lignes Paris-Brest (+11 200 passagers) et Paris-Rennes (+9 400 passagers). Les baisses les plus importantes concernent les lignes de Biarritz (-30 000 passagers) consécutives à la réduction de l'offre d'easyJet sur Paris-CDG, les lignes de Toulon (-21 600 passagers) et d'Ajaccio (-21 300 passagers).

Sur les lignes transversales, la baisse du trafic observée en 2014 se poursuit en 2015 (-20 000 passagers) : On note des baisses notables entre Lille et Marseille (-43 500 passagers) du fait notamment d'une réduction des fréquences aériennes par Air France et entre Bordeaux et Marseille (-28 300 passagers) en raison du retrait de Ryanair sur cette liaison. Quelques liaisons enregistrent des progressions significatives, comme Nice-Lille (+20 700 passagers), Bordeaux-Lyon (+20 000 passagers) et Lille-Toulouse (+18 000 passagers). Bien qu'il soit difficile de chiffrer actuellement son impact, il est possible que l'émergence du covoiturage explique une partie de cette baisse du trafic.

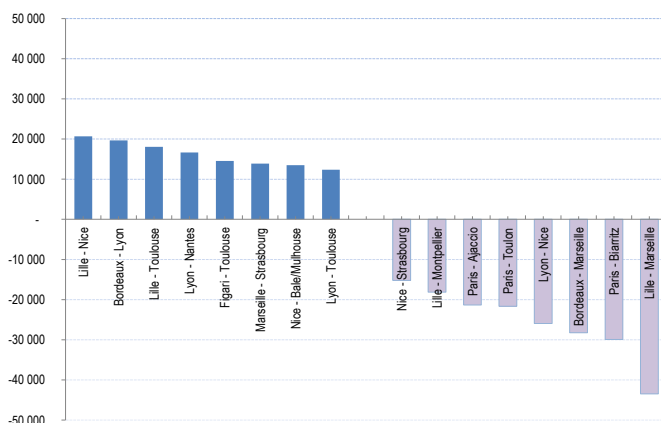


### Trafic intérieur à la métropole (en flux) (en millions de passagers)



(source : DGAC)

### Liaisons intérieures à la métropole : les marchés les plus dynamiques ou en déclin janvier – août 2015 (\*) en passagers



\* Variation du trafic des huit premiers mois de 2015 par rapport à la même période de 2014, estimations réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

### Le trafic entre la métropole et l'Outre-mer

Le trafic entre la métropole et l'Outre-mer est en baisse de -1,3% au cours des huit premiers mois de 2015 par rapport à la même période de 2014, sur Fort-de-France (-31 300 : -4,0%) en raison d'une diminution de l'offre de XL Airways ou encore sur Cayenne (-7 600 passagers : -4,2%).

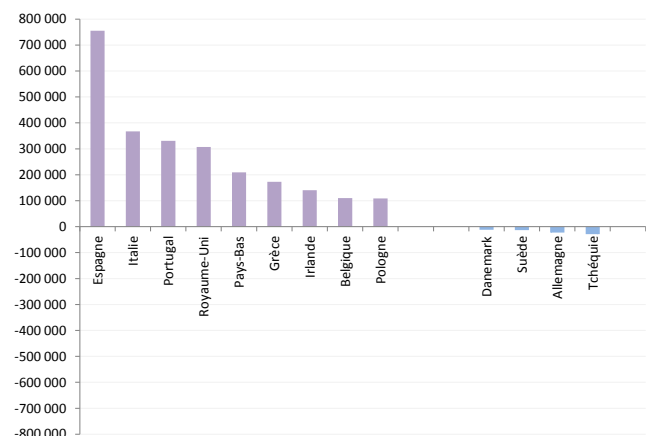
### Le trafic passagers international : +4,0%

La croissance du trafic sur les liaisons internationales hors Union européenne a été moins forte que prévue en raison notamment des attentats perpétrés en Tunisie. Ces troubles ont entraîné un report important de trafic vers les destinations touristiques européennes comme l'Espagne, l'Italie, le Portugal et la Grèce. De ce fait, le trafic international vers l'Union européenne a progressé en 2015 à un rythme plus soutenu que prévu.

⇒ Le trafic avec l'Union européenne : une progression très soutenue (+5,9%) sur les huit premiers mois de 2015

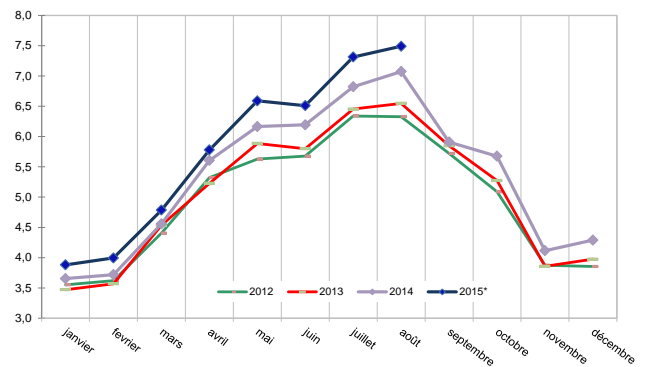
Les pays enregistrant les plus fortes croissances en nombre de passagers sont l'Espagne, l'Italie, le Portugal et le Royaume-Uni. La tendance en 2015 prolonge les bons résultats enregistrés sur les années 2013 et 2014, bénéficiant de surcroît de l'accentuation des tensions en Afrique du Nord.

### Trafic France (métropole) et l'Union européenne : un marché dynamique janvier – août 2015 (\*) en passagers



\* Variation du trafic des huit premiers mois de 2015 par rapport à la même période de 2014, estimations réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

### Trafic entre la France (métropole) et l'Union européenne – en millions de passagers (\*)



\* Estimations pour 2015 réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

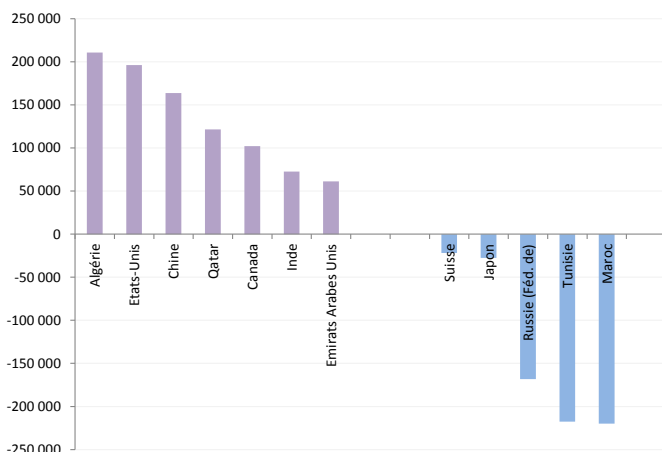
⇒ Le trafic international entre la France et le reste du monde (hors UE) : +1,1%

La faible progression de +1,1% sur les huit premiers mois de 2015 en nombre de passagers (+380 000 passagers au total) trouve son origine dans les troubles qui ont touché les trafics vers la Tunisie (-220 000 passagers, -11,3%) et la Russie (-170 000 passagers, -16,3%). Le trafic vers le Maroc est également affecté (-220 000 passagers, -6,0%).

En revanche, le trafic avec l'Algérie avec +7,8% par rapport à la même période de 2014 poursuit sa progression, notamment grâce à l'augmentation des capacités d'Air Algérie et la constitution d'un hub à Alger.

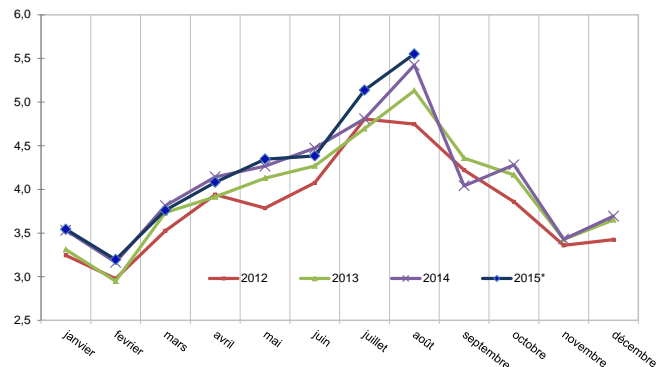
Le trafic avec les Etats-Unis, la Chine, le Qatar et le Canada a progressé de +7,9% soit près de +600 000 passagers pour les quatre pays.

### Trafic passagers France (métropole) et l'international hors UE : les marchés les plus dynamiques ou en déclin, janvier - août 2015 (\*)



\* Variation du trafic des huit premiers mois de 2015 par rapport à la même période de 2014, estimations réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

### Trafic entre la France (métropole) et l'international hors UE - en millions de passagers (\*)

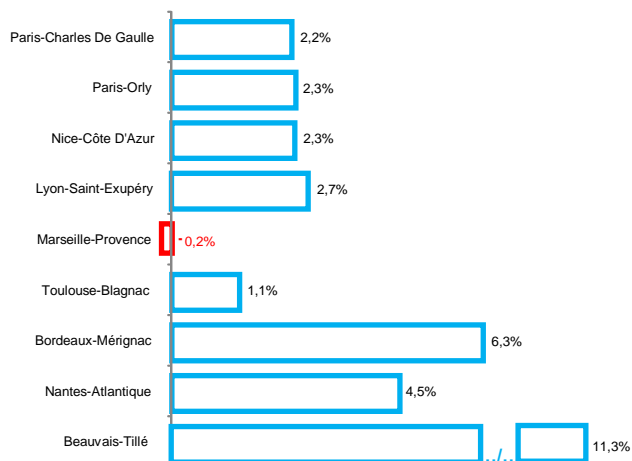


\* Estimations pour 2015 réalisées à partir d'un échantillon de 30 aéroports français (source : DGAC)

### Evolution du trafic de passagers par aéroport

Les meilleures progressions sont enregistrées à Beauvais-Tillé et Bordeaux-Mérignac. On note que Marseille est légèrement en retrait par rapport aux huit premiers mois de 2014.

### Principaux aéroports de la métropole : taux de croissance du trafic passagers des huit premiers mois de 2015 par rapport à la même période de 2014

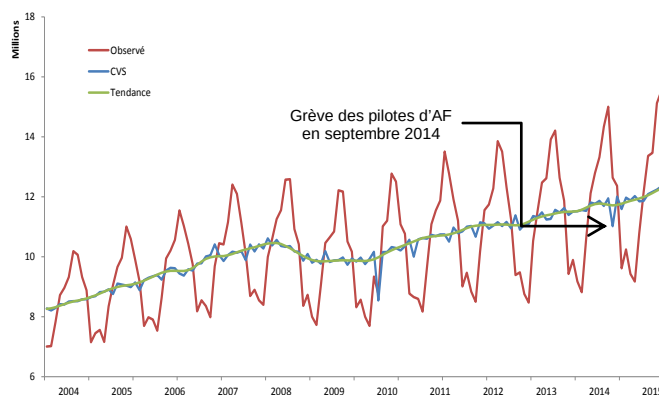


(source : DGAC)

### Analyse des tendances d'évolution

Trafic aérien de la France (nombre de passagers dép./arr. métropole) : après une légère stagnation du trafic aérien entre juin et septembre 2014, la tendance est à la hausse.

### Trafic aérien de la France (nombre de passagers dép./arr. métropole) (\*)



\* CVS : données corrigées des variations saisonnières (source : DGAC)

### b) Perspectives pour le reste de l'année 2015

À partir de septembre, le cadre économique le plus probable se caractérise par une croissance économique de +1,0% en France, de +1,8% en Europe (UE) et de +2,1% pour l'ensemble des pays membres de l'OCDE avec un prix du baril de pétrole légèrement inférieur à 60 \$.

Compte tenu des tendances observées jusqu'en août 2015, les perspectives de trafic aérien de passagers pour la France (métropole) s'établissent entre +3,1% et +4,1% pour 2015<sup>17</sup>. L'hypothèse la plus probable pour 2015 est une progression du trafic de passagers de +3,6% sur l'ensemble de l'année (scénario médian).

Le trafic de la France métropolitaine serait compris entre 144,6 et 146,2 millions de passagers en 2015, se situant à l'intérieur de la fourchette prévue lors de la Commission consultative économique de mai 2015 (144,0 à 146,9 millions de passagers selon le scénario).

|  | Trafic 2014<br>millions de passagers | Taux de croissance 2015/2014 |             |             |
|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------|-------------|
|  |                                      | Scénario 1                   | Scénario 2  | Scénario 3  |
| <b>Trafic total métropole</b>            | <b>140</b>                           | <b>3,1%</b>                  | <b>3,6%</b> | <b>4,1%</b> |
| Trafic intérieur                         | 24                                   | 0,5%                         | 1,0%        | 1,7%        |
| Trafic métropole - OM                    | 4                                    | -1,5%                        | -1,0%       | -0,5%       |
| Trafic UE 27 <sup>(1)</sup>              | 64                                   | 5,4%                         | 5,9%        | 6,4%        |
| Trafic international hors UE 27          | 49                                   | 1,7%                         | 2,2%        | 2,7%        |
| <b>Trafic total France<sup>(2)</sup></b> | <b>145</b>                           | <b>3,0%</b>                  | <b>3,5%</b> | <b>4,1%</b> |

(1) UE 28 moins la France – (2) y compris le trafic intérieur et international de l'Outre-mer  
(source : DGAC)

Selon l'IATA, le trafic aérien (en PKT) devrait croître, en 2015, de +6,7% au niveau mondial. Au niveau européen, Eurocontrol prévoit pour 2015 une progression en mouvements de +1,3% pour la France (survols compris) et de +1,5% pour l'Europe.

### c) Prévision de trafic passagers pour 2016

Les instituts de conjoncture prévoient une activité économique un peu plus dynamique pour 2016 en France.

Les perspectives économiques retenues pour 2016 vont de +0,9% à +2,1% selon les scénarios pour la France, de +1,3% à +2,5% pour l'Union européenne et +1,9% à +3,1% pour l'ensemble des pays membres de l'OCDE.

Quant au prix du baril de pétrole brut (Brent), il s'établirait à 66\$/baril dans tous les scénarios, conformément aux hypothèses du FMI.

Avec ces hypothèses, le trafic de la France (métropole) serait compris entre 147,7 et 153,2

millions de passagers en 2016, avec des taux de croissance variant, selon les scénarios, entre +1,6% et +5,4%. En termes de volume de trafic, ces prévisions se situent dans la fourchette prévue lors de la Commission consultative économique de mai 2015 (147,5 à 154,3 millions de passagers).

Ces prévisions pour 2016 prennent en compte :

- un léger effet favorable lié à la coupe d'Europe en France (+150 000 passagers supplémentaires),
- l'impact de la mise en service de la 2ème phase de la LGV Est, estimé à une perte de 120 000 passagers aériens.

Enfin, les prévisions de trafic de passagers 2016 pourront être ajustées en fonction des évolutions conjoncturelles liées à la situation des principaux transporteurs sur le marché français.

### Hypothèses économiques

|                           |               | 2016       |            |            |
|---------------------------|---------------|------------|------------|------------|
|                           |               | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 |
| PIB <sup>(1)</sup>        | France        | 0,9%       | 1,5%       | 2,1%       |
|                           | Europe (UE28) | 1,3%       | 1,9%       | 2,5%       |
|                           | OCDE          | 1,9%       | 2,5%       | 3,1%       |
| Prix du pétrole (\$ 2014) |               | 66 \$      |            |            |

(1) prix constant  
(source : DGAC)

## II.5.4 Les prix du transport aérien de passagers au départ de France

(actualisé en décembre 2015)

L'indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) construit et publié chaque mois par la DGAC, répond à un objectif de suivi d'évolution des prix des billets d'avion au départ de France par faisceau géographique.

La construction de l'IPTAP est fondée sur une collecte automatique mensuelle de plus de 200 000 relevés de prix de billets d'avion de façon à tenir compte de la grande diversité qui existe en fonction de la destination et du transporteur choisis, mais aussi pour un même projet de voyage aérien, en fonction de la classe de transport, de la date du voyage, de la date à laquelle est effectuée la réservation, de la durée du séjour sur place, ...etc. Ces relevés de prix sont effectués auprès du système de réservation Travelport Galileo et des sites Internet des transporteurs sur plus de 300 relations directes et indirectes assurées par une soixantaine de transporteurs différents. Tous les prix collectés concernent des voyages aller-retour au départ de France (métropole ou DOM) et incluent toutes les taxes, redevances et surcharges

<sup>17</sup> Les prévisions DGAC prennent en compte les évolutions du trafic de passagers à fin août 2015 (+3,0% janvier-août 2015/2014). Ces prévisions ont été établies en considérant l'impact de la grève d'Air France de septembre 2014, et sans prise en compte d'un éventuel conflit social au cours du dernier trimestre 2015.

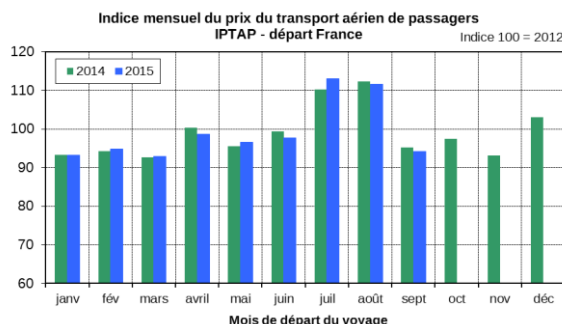
applicables. Pour les transporteurs à bas coûts, les prix relevés comprennent également le transport d'un bagage de 20kg ainsi que les frais de paiement par carte bancaire.

La pondération de ces différents prix est construite chaque année à partir de données de trafic et de résultats d'enquêtes réalisées auprès des passagers. Les indices de prix illustrent donc une évolution des prix à structure de consommation annuelle constante ; ils n'ont pas pour vocation à retracer une évolution de la recette moyenne du secteur. Par exemple, le transfert de passagers d'une classe de transport vers une autre n'a pas d'effet sur les indices mensuels des prix du transport aérien alors qu'il modifie la recette moyenne des transporteurs. L'IPTAP mis au point par la DGAC reflète une évolution de prix telle qu'elle peut être ressentie par le passager qui cherche à planifier son voyage et non une évolution de recette moyenne constatée par les transporteurs.

Dans tous les paragraphes qui suivent, les figures représentent tout d'abord les indices mensuels en référence 100 pour l'année 2012 des prix des billets d'avion en 2014 et sur les neuf premiers mois 2015 qui permet de mesurer la saisonnalité des prix. Puis, dans un second temps, les figures présentent l'évolution annuelle par rapport au même mois de l'année précédente des prix du transport aérien en 2014 et en 2015.

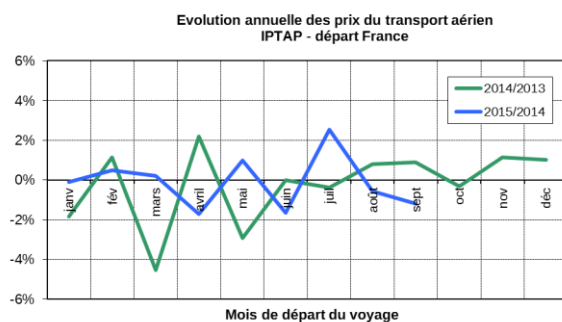
#### a) L'évolution des prix des billets d'avion au départ de France

Quelle que soit l'année considérée, les prix des billets d'avion les plus élevés au départ de France, toutes classes de transport, tous motifs de voyage et toutes destinations confondus, s'observent pour des départs durant les mois de juillet et août (resp. +11,4% et +13,5% par rapport à la moyenne annuelle 2014) et dans une moindre mesure durant le mois de décembre (+4,1%). Les mois d'avril, juin et octobre affichent des prix proches de la moyenne annuelle, tandis que tous les autres mois de voyage bénéficient de prix plus bas, le mois de mars étant le mois de départ pendant lequel les prix des billets d'avion ont atteint un minimum en 2014 (-6,3% par rapport à la moyenne annuelle).



(source : DGAC)

En 2014, les prix des billets d'avion au départ de France toutes destinations confondues ont globalement stagné par rapport à 2013 (-0,2%). Des baisses de prix ont été observées en tout début d'année, en janvier 2014 (-1,8%), puis pour les départs durant les mois de mars et mai (respectivement -4,5% et -2,9%) du fait du décalage calendaire des vacances scolaires de la zone C par rapport à 2013, puis en juillet et en octobre 2014 (respectivement -0,4% et -0,3%). Les autres mois de l'année ont plutôt subi des légères hausses de prix. Au cumul sur les neuf mois de l'année 2015, les prix du transport aérien au départ de France présentent toujours une grande stabilité par rapport à l'année précédente (-0,1%). Le mois de juillet a cependant montré une plus forte augmentation que la tendance (+2,5% toutes destinations confondues).



(source : DGAC)

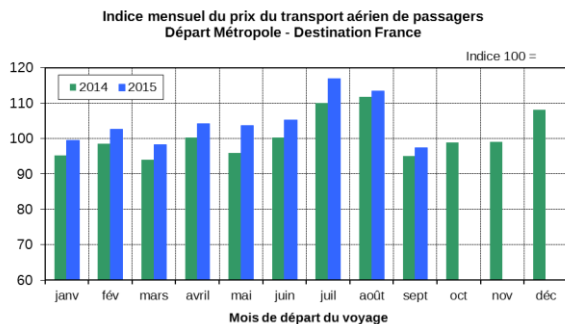
#### b) L'évolution des prix par faisceau géographique

L'indice des prix construit par la DGAC est décliné par grand faisceau géographique. On notera toutefois que les évolutions de ces indices ne donnent pas d'indication sur le niveau des prix proposés à la vente dans chaque faisceau et qu'une plus forte variation de prix sur un faisceau ne signifie pas que les prix sont plus élevés sur ce faisceau géographique.

#### • Les prix des voyages en France (départ métropole)

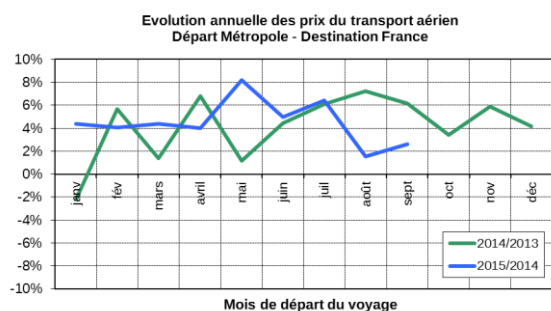
Moins marquée qu'à l'international, la saisonnalité des prix des voyages aériens

intérieurs s'accroît, notamment du fait des voyages entre la métropole et l'outre-mer, les prix des voyages intra-métropolitains étant moins saisonniers. En 2014, les prix des voyages intérieurs ont atteint leur maximum pour des départs en juillet, août et décembre : respectivement +9,3%, +11,1% et +7,5% par rapport à la moyenne annuelle 2014.



(source : DGAC)

Les prix des voyages aériens sur le réseau domestique sont repartis à la hausse en 2014(+4,2% par rapport à 2013). Cette évolution est due à une forte augmentation des prix des billets intra-métropolitains (+6,8%) en partie induite par la hausse de la TVA de 7% à 10% au 1<sup>er</sup> janvier 2014, tandis que les prix des billets d'avion à destination de l'Outre-mer étaient légèrement orientés à la baisse (-0,4% en 2014). En 2015, la tendance à la hausse des prix sur le réseau intérieur se poursuit. Au cumul sur les neuf premiers mois de l'année, les prix des voyages aériens sur le réseau domestique ont augmenté de 4,5% par rapport à la même période en 2014. Sur le réseau intra-métropolitain, les prix ont continué à progresser (+5,2% sur les neuf mois de l'année), et vers l'Outre-mer, ils ont renoué avec la hausse (+2,2% au cumul sur les neuf mois de l'année 2015).

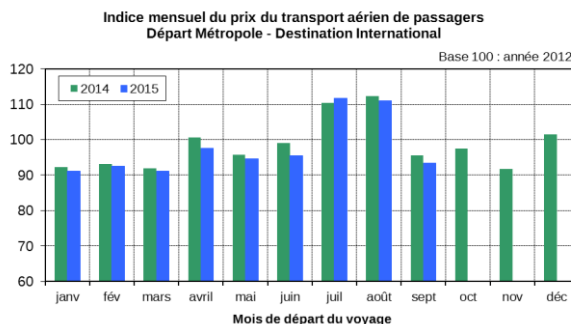


(source : DGAC)

#### • L'évolution des prix des voyages internationaux (départ métropole)

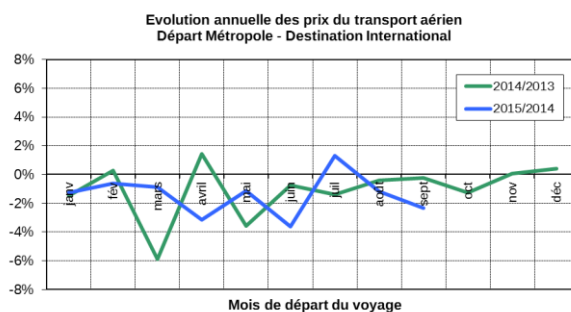
Les prix des voyages internationaux toutes destinations confondues atteignent également un maximum en juillet et août (respectivement +12% et +14,1% par rapport à la moyenne annuelle 2014) et un minimum en novembre (-6,9%). Le mois de décembre est moins

marqué par la hausse tarifaire pour les voyages internationaux que pour les voyages intérieurs, les prix étant seulement supérieurs de 3,1% en décembre par rapport à la moyenne annuelle. Le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année constitue une période de voyage pendant laquelle les prix des voyages aériens internationaux sont relativement bas.



(source : DGAC)

Globalement, la baisse des prix des voyages aériens internationaux s'est accentuée en 2014 (-1,1%). L'augmentation de 1,4% mesurée en avril 2014, essentiellement due au décalage du calendrier scolaire, n'a pas infléchi la tendance baissière. Celle-ci se poursuit en 2015, à l'exception du mois de juillet durant lequel les prix des billets d'avion à l'international se sont renchérissés de 1,3%. Au cumul sur les neuf mois 2015, les prix des voyages internationaux ont encore diminué de 1,4% par rapport à la même période en 2014. Cette baisse est particulièrement forte vers le Moyen-Orient, mais aussi vers les destinations internationales long-courriers d'Asie-Pacifique et d'Afrique.



(source : DGAC)

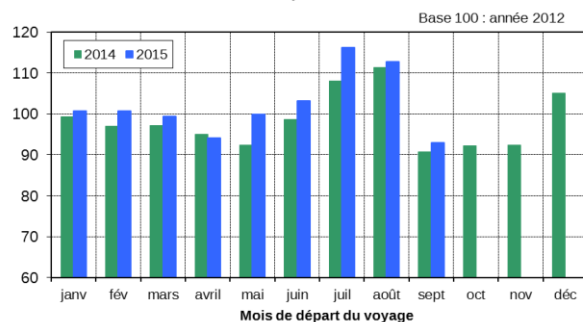
#### • L'évolution des prix des voyages aériens au départ des départements d'outre-mer

La DGAC relève également les prix des billets d'avion au départ de quatre départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) vers la métropole, vers les autres DOM mais aussi vers des destinations internationales. La méthodologie est exactement la même que pour les indices construits au départ de la métropole.

Les tarifs collectés pour des voyages aller-retour au départ des DOM permettent de mesurer une

saisonnalité des prix des billets d'avion pour les résidents de ces départements, plus marquée que celle des prix des voyages aériens au départ de la métropole. Pour les quatre départements réunis, la haute saison tarifaire correspond aux mois de juillet et août, avec des prix respectivement supérieurs de 9,9% et 13,2% à la moyenne annuelle 2014, mais également au mois de décembre (+6,9% par rapport à la moyenne annuelle). Inversement, la basse saison se situe durant les mois de mai et entre septembre et novembre (entre -6% et -7,6% par rapport à la moyenne annuelle 2014).

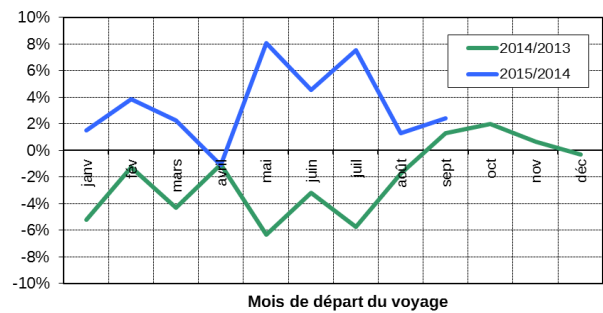
Indice mensuel du prix du transport aérien de passagers  
IPTAP - départ DOM



(source : DGAC)

La bataille tarifaire initiée en 2013 entre les transporteurs, notamment aux Antilles et à la Réunion, a perduré une bonne partie de l'année 2014, jusqu'en août, avec des baisses de prix comprises entre -1,1% et -6,3% selon le mois considéré par rapport au même mois de l'année précédente, les baisses les plus fortes se constatant en basse saison. En revanche, l'interruption de la desserte des Antilles par XL Airways début septembre 2014 a contribué à l'inversion de la tendance et au retour à la hausse des prix au départ des DOM. Globalement, les prix au départ des quatre DOM ont tout de même diminué de 2,2% en 2014 par rapport à 2013, mais ils sont en hausse de 3,4% sur les neuf mois de 2015 par rapport à 2014. Ces résultats sont bien sûr tirés vers le haut par les prix des billets d'avion au départ des Antilles (+5,8% au départ de Guadeloupe et +6,9% au départ de Martinique depuis le début de l'année), tandis que les prix au départ de Guyane affichent une hausse beaucoup plus modérée (+0,8%) et ceux au départ de Réunion suivent même une tendance à la baisse en 2015 (-0,3%)

Evolution annuelle des prix du transport aérien  
IPTAP - départ DOM



(source : DGAC)

\* \* \*

L'indice des prix du transport aérien de passagers peut être consulté à l'adresse suivante :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-baisse-des-prix-des-billets-d.html>



### **III. Sécurité, contrôle**





**En dépit de catastrophes aériennes meurtrières (dont la disparition inexplicquée du vol MH370 et la destruction du vol MH17 au-dessus de l'Ukraine), 2014 a été l'année la plus sûre de l'histoire de l'aviation civile selon l'IATA (International Air Transport Association). L'association a recensé 12 accidents mortels - ayant causé 641 décès - à comparer avec 19 accidents de ce type en moyenne entre 2009 et 2013. Ce sont 4 accidents de moins qu'en 2013 mais avec un bilan humain plus lourd de 124 morts.**

### Remarques préliminaires

(actualisé en janvier 2016)

Un « système de gestion de la sécurité » (SGS) consiste en une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs, au sol et en vol. Sont concernés la navigation aérienne, les aéroports, les compagnies et les organismes de maintenance.

Un SGS, système de management de l'organisation intégrant la notion de risque, vise à mettre la sécurité au cœur des préoccupations de l'organisme. Le «risque zéro» n'existant pas, et la réglementation ne pouvant couvrir tous les cas de figure possibles, faire de la gestion de la sécurité ne se limite pas à assurer sa conformité réglementaire, mais nécessite d'anticiper ou de prévenir les risques qui pourraient survenir. Ainsi le rôle d'un SGS, outil d'aide à la décision basé sur les risques, est de contrôler de manière réactive, proactive et prédictive les risques et de les maintenir à un niveau acceptable.

Un SGS repose sur 4 piliers fondamentaux : la définition d'une politique et d'une organisation (notamment en spécifiant les responsabilités des différents acteurs), la gestion des risques (identification de dangers potentiels par l'analyse d'évènements, évaluation et limitation des risques associés), l'assurance du maintien de la sécurité (audits, mise en place d'indicateurs, comités sécurité pilotés au plus haut niveau) et la promotion de la sécurité (retour d'expérience, formation).

Un système efficace de gestion de la sécurité offre donc une approche claire et documentée pour la réalisation sûre des opérations (ainsi que l'identification d'inefficacités opérationnelles), la capacité de contrôler les risques opérationnels potentiels auxquels l'entreprise doit faire face et

permet une participation active du personnel et l'établissement d'une culture positive de sécurité dans l'organisme.

La Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC), Service à compétence nationale, fait respecter les normes internationales et européennes sur le territoire français et contrôle tous les acteurs aériens : constructeurs, ateliers de maintenance, aéroports, y compris les prestataires de services de navigation aérienne. Elle s'assure de la mise en place d'un SGS chez les différents opérateurs.

## III.1 Normalisation des activités de la DSAC par l'AESA

(actualisé en janvier 2016)

Le règlement (CE) N°216/2008 confère à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) un pouvoir d'inspection des autorités nationales. Dans ce cadre, la DSAC est fréquemment soumise à des inspections de normalisation de l'AESA.

Les inspections de standardisation de l'AESA sont régies par le règlement (UE) N°628/2013. Depuis 2014, l'Agence met en œuvre une stratégie de surveillance continue des autorités, basée sur une évaluation des risques. Périodiquement, l'AESA met à jour son évaluation de risques propre à chaque autorité, ce qui conditionne les fréquences et la durée des inspections.

En 2014, la DSAC a accueilli 4 inspections de l'AESA : une inspection dans le domaine des contrôles techniques d'exploitation, une inspection dans le domaine de l'ATM/ANS, une inspection dans le domaine de la navigabilité et une inspection dans le domaine des opérations aériennes.

Chacune de ces inspections est l'occasion pour la DSAC d'améliorer la qualité de ses actions. Dans un environnement international où l'organisation de la DSAC est considérée comme atypique, ces inspections ont engendré, notamment dans le domaine des opérations, des évolutions de méthodes.

## III.2 Navigabilité des aéronefs

### III.2.1 Certification européenne des aéronefs

(actualisé en janvier 2016)

A la suite de l'appel d'offres lancé par l'agence en 2012, la participation de l'Etat français aux missions de l'agence s'est étendue à de nouveaux domaines et le contrat signé avec l'AESA couvre maintenant : Certification des produits, Approbation et surveillance des organisations, Approbation des aspects opérationnels, Systèmes ATM/ANS.

En 2015 l'agence a souhaité renforcer sa coopération avec l'autorité française par un accord de partenariat signé au début de l'année. Cet accord vise à donner plus de visibilité sur les volumes d'activité externalisés par l'agence dans chaque domaine sur quatre ans. En contrepartie, la DGAC, son sous-traitant OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile) et son partenaire DGA (Direction Générale pour l'Armement) s'engagent à maintenir les ressources et compétences nécessaires sur la même durée.

Les activités confiées qui impliquent plusieurs directions et pôles de la DGAC, ont représenté pour la France environ 29 130 h en 2014 dont 3 572 h pour la DGAC.

Outre la contribution financière au budget de la DGAC, la participation de la DSAC à l'activité AESA est essentielle pour que la DSAC continue à être reconnue comme un interlocuteur majeur en matière de surveillance de la sécurité aérienne en Europe, et pour qu'elle reste pleinement informée des pratiques de surveillance et de certification promues par l'Agence dans ses différents domaines d'intervention.

L'Agence contrôle les autorités nationales qui travaillent pour son compte : ainsi, en complément des inspections de standardisation, la DGAC-DSAC et l'OSAC font l'objet d'audits réguliers dits audits « d'accréditation » dont le dernier s'est tenu en mars 2015. Le prochain se tiendra en 2016.

Conformément à la réglementation communautaire, la DSAC délivre les documents de bord des aéronefs immatriculés en France. En ce qui concerne l'activité essais en vol, la DSAC fait appel au Centre d'Essais en Vol DGA EV de la DGA.

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) gère l'ensemble des grands programmes tels qu'Airbus, Boeing, Dassault, Eurocopter. Cependant, elle continue à externaliser certaines activités de certification. Dans le domaine de l'aviation légère, elle continue à faire appel à la DSAC, notamment pour les constructeurs ou les ateliers français.

### III.2.2 Aéronefs annexe II

(actualisé en janvier 2016)

Au-delà des travaux réalisés pour le compte de l'agence, la DGAC reste responsable de la navigabilité d'appareils dits « Annexe II » en référence à l'annexe II du règlement (CE) N°216/2008 qui définit les critères des appareils qui restent de la responsabilité de l'autorité de chaque Etat membre. Ce sont les aéronefs anciens, les aéronefs de construction amateur et en kit, les aéronefs historiques, les aéronefs de recherche scientifique, les aéronefs construits à l'origine pour des besoins militaires, les ULM et les appareils télépilotés de moins de 150kg.

### III.2.3 Navigabilité continue

(actualisé en janvier 2016)

La certification initiale est complétée par un dispositif réglementaire permettant d'assurer la pérennité du niveau de sécurité constaté initialement : c'est celui de la navigabilité continue.

En 2010, l'OSAC, organisme habilité par la DSAC en octobre 2010 a pris la suite du GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile).

L'OSAC emploie une centaine d'inspecteurs qui effectuent la surveillance des organismes agréés de maintenance des aéronefs, de gestion du maintien de navigabilité des aéronefs, de formation dans le domaine de la maintenance et transmet une recommandation à la DSAC qui délivre les agréments correspondants. L'OSAC effectue également l'étude des dossiers des postulants à une licence de maintenance et délivre à l'issue de cette étude la licence Part 66.

Par ailleurs, l'OSAC effectue de manière similaire la surveillance des organismes de production.

L'arrêté d'habilitation a été modifié le 28 août 2014 pour étendre les privilèges d'OSAC en lui permettant désormais de délivrer les agréments des organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs, en complément des actions déjà effectuées de surveillance de ces organismes.

### III.2.4 Travail aérien par des drones civils

(actualisé en décembre 2015)

L'utilisation des aéronefs télépilotés pour réaliser des activités particulières, plus communément appelées "travail aérien" constitue un enjeu industriel pour les années à venir et ouvre des perspectives de nouvelles applications pour cette nouvelle famille d'aéronefs.

Afin d'accompagner cet essor, la DGAC a considéré que la situation réglementaire devait évoluer. Ainsi l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent a été publié. Cet arrêté, qui sépare l'aéromodélisme (catégories A et B) des aéronefs télépilotés utilisés en "travail aérien" (catégories C à E), prévoit trois types de scénarios d'activités dits "simples" (S1 à S3) et un scénario de mise en œuvre plus complexe (S4) qui doit permettre d'encourager la créativité et le développement futur de l'activité mais demandant des justifications techniques plus conséquentes.

Cet arrêté du 11 avril 2012 est complété par un autre arrêté, également du 11 avril 2012, mais lui relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Depuis la publication de ces deux arrêtés, de nombreux dossiers ont été envoyés à la DGAC pour étude. Tel que l'avait prévu la DGAC, les domaines d'emploi de ces "nouveaux" aéronefs sont extrêmement variés allant de la cartographie ou prises de photos, à de la recherche scientifique ou de la surveillance de pollution ou de feux de forêt sans oublier le tournage de films. Cet élan significatif est un excellent retour d'informations que la DGAC prend en compte dans l'objectif de faire prochainement évoluer ces arrêtés.

En octobre 2014, on recensait plus de 1 000 exploitants opérant plus de 1 700 drones. Ces chiffres sont en augmentation constante.

En 2014, la DGAC a également publié une notice d'information pour les utilisateurs non professionnels de drones.

## III.3 Certification et surveillance des compagnies aériennes

### III.3.1 Certification des opérateurs aériens

(actualisé en janvier 2016)

Les activités de certification des opérateurs aériens sont réalisées pour l'essentiel par les échelons inter-régionaux de la DSAC qui assurent la gestion des dossiers de délivrance, de renouvellement ou de retrait des certificats de transporteurs aériens (CTA) français et la mise en œuvre des plans de surveillance décidés annuellement.

Au **15 juillet 2015**, **93** compagnies détenaient un CTA AIR-OPS (**59** avions et **34** hélicoptères), **5** un CTA OPS 1R (avion, CTA restreint), **11** un CTA OPS 3R (hélicoptère, CTA restreint), et **83** un CTA Ballon soit **192** compagnies au total.

L'échelon central est chargé de définir et harmoniser les méthodes et volumes de surveillance et de fournir des expertises techniques particulières. Il gère directement la surveillance de la compagnie Air France.

Chaque opérateur fait l'objet d'un programme d'inspection portant sur toutes ses composantes d'exploitation sur une base de 24 mois. Ce volume dépend de la taille et de l'activité de l'opérateur. Du 1<sup>er</sup> janvier au 15 juillet 2015, **183** actes de surveillance (audits ou inspections) ont été réalisés pour surveiller les CTA, ainsi que **179** contrôles en vol, **71** contrôles de formation des pilotes au simulateur, et **14** contrôles de cours de formation des pilotes au sol. En complément, **151** réunions ont été tenues pour accompagner les exploitants.

Les opérateurs français sont soumis à un programme d'inspections aléatoires en escale appelé SANA (pour *Safety Assessment of National Aircraft*). En 2014, **723** inspections de ce type ont ainsi été effectuées. Le résultat de ces inspections permet de mieux cibler les faiblesses de gestion des exploitants afin de mieux cibler les opérations de surveillance selon une approche nouvelle basée sur une évaluation des risques (risk-based oversight).

Du 1<sup>er</sup> janvier au 15 juillet 2015, 386 inspections SANA ont été réalisées sur les aéronefs des opérateurs français.

Chaque opération de surveillance permet d'identifier les anomalies d'exploitation de gestion et de maintenance afin d'en déceler les causes racine et les faire corriger au plus tôt. Dans un objectif d'amélioration de la sécurité, le règlement AIR-OPS est très prescriptif en matière de notification et de résolution des écarts.

### III.3.2 Inspections des aéronefs étrangers

(actualisé en janvier 2016)

L'article 16 de la Convention de Chicago autorise les Etats contractants à inspecter les aéronefs étrangers desservant les aéroports de leur territoire. En Europe, cette faculté a été systématisée par la mise en œuvre d'un programme d'inspections techniques au sol des aéronefs, coordonné par l'Agence européenne de sécurité aérienne. Les inspections portent sur l'état général de l'aéronef (extérieur, cockpit, cabine, soutes), les équipements de sécurité, le chargement des soutes mais aussi sur la préparation des vols, la documentation de bord et les licences et certificats des pilotes.

Depuis l'entrée en vigueur du règlement AIR-OPS (965/2012) le 28 octobre 2014, les contrôles techniques au sol sur les appareils d'exploitants communautaires sont réalisés sur la base du nouveau référentiel européen tandis que ceux portant sur des aéronefs de pays tiers restent réalisés selon le référentiel de l'OACI. On parle dans le premier cas d'inspection SACA (safety assessment of community aircraft, évaluation du niveau de sécurité des aéronefs communautaires) et dans le second d'inspection SAFA (safety assessment of foreign aircraft - évaluation du niveau de sécurité des aéronefs de pays tiers).

En 2014, **2 149** inspections SAFA/SACA ont été réalisées, dont 979 SAFA (45,6 %). La France est le plus grand contributeur au programme d'inspections techniques au sol, avec 18,5 % du total des inspections réalisées.

Du 1<sup>er</sup> janvier au 15 juillet 2015, 1 192 inspections SAFA et SACA ont été réalisées sur les aéronefs des opérateurs étrangers.

### III.3.3 Etablissement d'une liste communautaire de compagnies interdites

(actualisé en décembre 2015)

Les pays de l'Union européenne ont décidé, fin 2005, d'établir une liste unique communautaire des transporteurs aériens qui ne satisfont pas

aux exigences internationales de sécurité et qui, de ce fait, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans toute 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 Etats membres pour les compagnies dont la poursuite de l'activité conduirait à des risques graves pour la sécurité. Les Etats membres assistent la Commission dans l'élaboration et la mise à jour de cette liste à travers un comité d'experts, appelé Comité de sécurité aérienne (« Air Safety Committee »).

La première liste communautaire a été publiée le 22 mars 2006 et comportait 92 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale en Europe. Depuis cette date, la liste est régulièrement mise à jour. La liste la plus récente a été rendue publique par le règlement européen (UE) n°2015/1014 du 25 juin 2015 et comporte 228 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale et 8 compagnies faisant l'objet de restrictions d'exploitation.

En particulier, sont interdites d'exploitation sur le territoire européen toutes les compagnies certifiées par les 20 autorités suivantes : celles de l'Afghanistan, de l'Angola (à l'exception de TAAG, soumise à des restrictions), du Bénin, de la République du Congo, de la République Démocratique du Congo, de Djibouti, de Guinée Equatoriale, d'Erythrée, du Gabon (à l'exception de deux compagnies, soumises à des restrictions), de l'Indonésie (à l'exception de quatre compagnies), du Kazakhstan (à l'exception d'Air Astana, soumise à des restrictions), du Kirghizistan, du Libéria, de la Libye, du Mozambique, du Népal, de Sao Tomé et Príncipe, de la Sierra Leone, du Soudan et de la Zambie. La liste inclut également une compagnie à titre individuel : Blue Wing Airlines (Suriname). Il est à noter que tout transporteur figurant sur la liste d'interdiction peut être autorisé à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation.

## III.4 La certification

### III.4.1 Les inspections de standardisation de l'AESA

(actualisé en janvier 2016)

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) procède régulièrement à des inspections de standardisation des autorités de surveillance. En 2011, la DSAC a été inspectée pas moins de trois fois par l'Agence.

En juillet 2011, c'est l'activité de la DSAC dans le cadre du programme SAFA (Safety assessment of foreign aircraft) qui a été examinée. Cette inspection a mobilisé les ressources de l'échelon central, de la DSAC Nord et de la DSAC Sud-est, durant une semaine.

En décembre 2011, la DSAC a accueilli simultanément une inspection de ses activités dans le domaine des opérations aériennes et une inspection de ses activités dans le domaine de la navigabilité.

Lors de l'inspection « opérations », d'une durée d'une semaine, les inspecteurs ont observé par échantillonnage les activités de l'échelon central, de la DSAC Nord et de la DSAC Centre-Est.

L'inspection « navigabilité », d'une durée de deux semaines, portait essentiellement sur les activités réalisées par l'OSAC, dans le cadre de l'habilitation accordée en 2010 à ce nouvel organisme. Il s'agissait de la première inspection européenne pour l'OSAC.

En octobre 2014, l'AESA a audité les activités de surveillance des prestataires des services de la navigation aérienne (domaines ATM/ANS et licences ATCO). Cette inspection a mobilisé l'échelon central, trois DSAC-IR, ainsi que de nombreux prestataires (dont la DSNA) durant deux semaines.

Chacune de ces inspections est l'occasion pour la DSAC d'améliorer la qualité de ses actions. Dans un environnement international où l'organisation de la DSAC est considérée comme atypique, ces inspections engendrent, notamment dans le domaine des opérations, des évolutions de méthodes.

### III.4.2 Certifications et surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne

(actualisé en janvier 2016)

Conformément à la réglementation européenne, la DSAC, agissant en qualité d'autorité nationale de surveillance, a délivré les certificats de prestataires de service de navigation aérienne suivants :

- Météo France : délivré en décembre 2006 et renouvelé en décembre 2010 pour une durée de 6 ans pour la fourniture de services météorologiques à la navigation aérienne ;
- DSNA : délivré en décembre 2006 et renouvelé en décembre 2010 pour une durée de 6 ans pour la fourniture des services suivants :
  - Contrôle en route et d'approche,
  - Service d'information de vol et d'alerte,
  - Communication, Navigation et surveillance,
  - Information Aéronautique ;
- Prestataires AFIS : Hors collectivités d'outre-mer (cf. ci-après) plus de 60 certificats délivrés pour la fourniture du service d'information de vol et d'alerte d'aérodrome. Deux de ces prestataires AFIS sont également certifiés pour la fourniture de prestations CNS ;
- Prestataires des collectivités d'Outre-mer : Polynésie Française, la Nouvelle Calédonie, Wallis-et-Futuna, ainsi que Saint-Pierre-et-Miquelon, regroupant 9 prestataires rendant des services de contrôle, d'information de vol et/ou de CNS sur une trentaine d'aérodromes.

La DIRCAM (Direction de la Circulation aérienne militaire) exerce les activités de surveillance et de certification des prestataires militaires pour le compte de la DSAC et en appliquant les méthodes définies par la DSAC. Les prestataires militaires certifiés sont : ALAVIA (Etat-major de l'aviation navale), CFA (Commandement des forces aériennes), CSFA (Commandement du soutien des forces aériennes), COMALAT (Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre), DIA (Division information aéronautique), DGA-EV (Essais en vol) et DIRISI (Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense).

La DSAC a renouvelé en 2014 le certificat du centre de contrôle de Jersey, qui rend du service de contrôle et de CNS en FIR (région d'information de vol) France pour le compte de

la DSNA. Cette certification a été permise grâce aux très bonnes relations avec l'autorité du Royaume-Uni qui assure la surveillance de ce prestataire pour le compte de la DSAC.

Une fois certifiés, les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une surveillance continue dont les exigences sont précisées par un règlement européen qui consiste notamment en :

- des audits : tous les 2 ans l'ensemble des domaines fonctionnels de chaque prestataire doivent être audités ;
- la surveillance des changements : les études de sécurité sont vérifiées par l'autorité de surveillance qui doit donner son accord pour la mise en service des changements qu'elle décide de suivre. Environ une centaine de changements opérationnels sont ainsi vérifiés tous les ans ;
- la surveillance de la performance sécurité : en particulier, à travers le suivi des indicateurs de performance sécurité imposés par la Commission Européenne, associés à des indicateurs nationaux ;
- la surveillance du règlement européen d'interopérabilité. Ce règlement vise à favoriser le développement d'un système navigation aérienne cohérent et interopérable. La commission publie dans ce cadre des règlements d'interopérabilités qui concernent les systèmes techniques et/ou les modalités d'exploitation de ces systèmes.

La DSAC assure également la surveillance des organismes porteurs de projet et des compétences des organismes concepteurs et de procédures de vol aux instruments.

Enfin, depuis 2012, la France est officiellement rattachée au FABEC (Bloc d'espace aérien fonctionnel – Europe Centrale). Les autorités de surveillance, dont la DSAC, collaborent au travers un comité des autorités, et de nombreux groupes de travail. Ces travaux portent sur l'élaboration d'un manuel commun de supervision, et la réalisation d'actions conjointes de surveillance. En 2014, des échanges d'auditeurs en qualité d'observateurs ont ainsi eu lieu au sein du FABEC avec l'accueil d'une auditrice belge, et la participation d'une auditrice de la DSAC à un audit organisé par l'autorité luxembourgeoise.

### III.4.3 Aptitudes des personnels de la navigation aérienne

(actualisé en janvier 2016)

La DSAC assure depuis le 17 mai 2008 la délivrance et le maintien des licences, des mentions et qualifications des licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne pour environ 4 500 contrôleurs de la DSNA et 1 500 contrôleurs relevant du ministère de la Défense.

Ces licences répondent depuis septembre 2011 aux exigences du règlement n°805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne. Ce règlement n°805/2011 remplace les arrêtés pris en transposition de la directive licence n°23/2006.

Dans un objectif d'optimisation des procédures de gestion de la licence, la DSAC a progressivement évolué vers une dématérialisation de la licence dans un processus débuté en novembre 2010 avec les licences des contrôleurs aériens militaires et terminé en juin 2012 pour les licences des contrôleurs de la DSNA. Ainsi, les services gestionnaires des licences auprès des prestataires de navigation aérienne militaires et de la DSNA accèdent aux informations licence à jour pour leurs contrôleurs à partir d'un site web de consultation dédié et développé par la DSI en coordination avec la DSAC.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, la DSNA dispose d'un certificat unique couvrant l'ensemble de ses organismes de formation, ce qui a permis de rationaliser la surveillance de la DSAC tout en demeurant conforme aux exigences des règlements Ciel Unique.

La DSAC a repris le cycle de surveillance des organismes de formation de la Défense après une suspension de la surveillance afin de permettre à ces organismes de mettre en place un plan d'actions correctives lourd suite à la première campagne d'audits.

La DSAC s'intègre dans les travaux FABEC au titre de la formation avec une définition des moyens de surveillance par les 6 autorités compétentes FABEC, de la mise en œuvre de modalités de formation initiale des contrôleurs aériens pour les 6 prestataires de navigation aérienne du FABEC.



### Délivrance de licences de contrôleurs de la circulation aérienne

| Licence de contrôleur           | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Janvier - août 2012 | Janvier - septembre 2013 | Janvier - novembre 2014 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|---------------------|--------------------------|-------------------------|
| DSNA ICNA                       | 729  | 2728 | 160  | 129  | 83   | 60                  | 60                       | 52                      |
| DSNA TSEEAC                     | 77   | 227  | 31   | 29   | 32   | 23                  | 20                       |                         |
| ALAVIA                          | n/a  | n/a  | n/a  | 196  | 38   | 6                   | 7                        | 40                      |
| BACE                            | n/a  | n/a  | n/a  | 681  | 24   | 27                  | 16                       |                         |
| COMALAT                         | n/a  | n/a  | n/a  | 126  | 10   | 12                  | 8                        |                         |
| DGA EV                          | n/a  | n/a  | n/a  | 25   | 0    | 0                   | 0                        |                         |
| Licence de contrôleur stagiaire | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Janvier - août 2012 | Janvier - septembre 2013 |                         |
| DSNA ICNA                       | 4    | 534  | 94   | 128  | 31   | 27                  | 30                       | 112                     |
| DSNA TSEEAC                     | 3    | 58   | 25   | 59   | 73   | 24                  | 20                       |                         |
| ALAVIA                          | n/a  | n/a  | n/a  | 22   | 13   | 3                   | 4                        | 13                      |

(Source : DGAC)

### III.4.4 Certification des exploitants d'aérodrome

(actualisé en janvier 2016)

Depuis 2006, date de mise en place du cadre réglementaire approprié, la DSAC a délivré un certificat de sécurité aéroportuaire à 76 exploitants d'aérodrome. Cette activité de certification est réalisée par phases correspondant à des seuils de trafic.

| Années                              | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Aérodromes certifiés ou à certifier | 11   | 9    | 7    | 6    | 3    | 13   | 20   | 7    |

(Source : DGAC)

Ce processus est arrivé à son terme en 2014 avec la certification de l'ensemble des aérodromes accueillant plus de 10 000 passagers commerciaux par an, hors aérodromes des COMs dont le trafic est compris entre 10 000 et 30 000 passagers commerciaux par an, qui s'achèvera ultérieurement.

Ces certifications sont réalisées conformément aux préconisations de l'OACI avec la production d'un manuel d'aérodrome et la mise en place d'un système de gestion de la sécurité. Les certificats sont délivrés à l'issue d'un processus de 18 mois comportant un audit de la DSAC destiné à s'assurer de la conformité de l'aérodrome à l'ensemble des exigences liées au certificat. La surveillance des aérodromes non certifiés et le suivi des certificats est assuré en continu par les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile. Elle vise à s'assurer de la conformité continue de l'aérodrome aux référentiels applicables et de la bonne prise en compte par l'exploitant des constats issus de contrôles.

Ce dispositif national est désormais remplacé par une certification selon des prescriptions européennes. Ce processus a débuté en mars 2014 avec l'entrée en vigueur du règlement (UE) 139/2014 définissant les règles d'exécution du règlement (CE) 216/2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Ce règlement prévoit notamment une période de transition jusque fin 2017 pour la conversion de l'ensemble des certificats nationaux en certificats européens.

A noter que, conformément aux dispositions européennes, la DSAC a exempté les aérodromes ne recevant pas plus de 10 000 passagers par an et pas plus de 850 mouvements d'aéronefs annuels liés à des opérations de fret. Ainsi, 58 aérodromes sont concernés par le processus européen de certification, les autres aérodromes (essentiellement dans les COMs) restant sous le régime de certification nationale.

Un dispositif de mise en œuvre de cette réglementation a été mis en place par la DSAC. Ce dispositif doit permettre de convertir l'ensemble des certificats avant la fin de la période de transition. Ainsi, un arrêté a été publié afin d'organiser temporellement la conversion des certificats en fonction du trafic commercial. Par ailleurs, la DSAC actualise ses méthodes de surveillance et de certification afin de les adapter aux exigences européennes. Enfin, la DSAC assure un accompagnement des exploitants d'aérodrome afin de limiter autant que possible l'impact de la conversion sur leur activité.

Enfin, une réflexion sur la convergence entre la réglementation nationale et la réglementation européenne a été initiée. Cela permettra à terme d'avoir des exigences cohérentes entre les aérodromes demeurant sous un régime réglementaire uniquement national et ceux qui seront sous le régime réglementaire européen.

Le rapport d'activité 2014 de la DSAC peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RapportDSAC-2014-FR-Web-final.pdf>

## III.5 Accidents et incidents d'aviation civile

Sur le plan de la sécurité, l'année 2014 apparaît comme contrastée et atypique pour le transport aérien mondial, avec un nombre historiquement bas du nombre d'accidents mortels mais une forte hausse du nombre de tués ; elle est également atypique par la disparition, toujours non élucidée, du vol MH370. La France a eu à déplorer un accident mortel en transport public (transport à la demande).

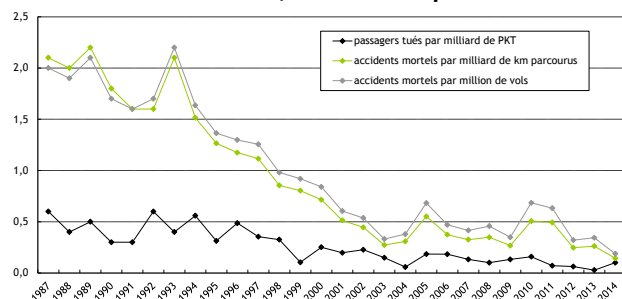
### III.5.1 Au plan mondial

(actualisé en décembre 2015)

En service régulier – activité qui représente plus de 90% du trafic aérien mondial – le nombre d'accidents ayant entraîné la mort de passagers a été égal à 6 en 2014, un chiffre deux fois moins élevé que l'année précédente. Le nombre total de passagers tués dans ces circonstances a, en revanche, été multiplié par plus de trois, à 582, un chiffre supérieur à la moyenne historique sur 10 ans. Il convient de noter que ces données ne prennent pas en compte la destruction du vol MH17 dans l'espace aérien ukrainien, qui a été classée comme un acte de guerre par l'OACI.

L'évolution favorable de la sécurité aérienne, qui était historiquement constatée, a ralenti depuis le début des années 2000, la baisse du nombre total de passagers tués s'accompagnant d'une certaine stagnation du nombre d'accidents mortels, dans un contexte de progression du trafic.

#### Évolution du taux d'accidents mortels de passagers sur les services réguliers mondiaux en aéronefs de 2,25 tonnes et plus



(sources : OACI et ASN)

Sur le plan de la sécurité, et sur la base des accidents recensés au premier semestre, 2015 apparaît comme une année très prometteuse en matière de sécurité aérienne, en dépit de l'accident de l'A320 de Germanwings, qui a

provoqué la mort de 150 personnes et résulte d'un acte volontaire de la part d'un des pilotes.

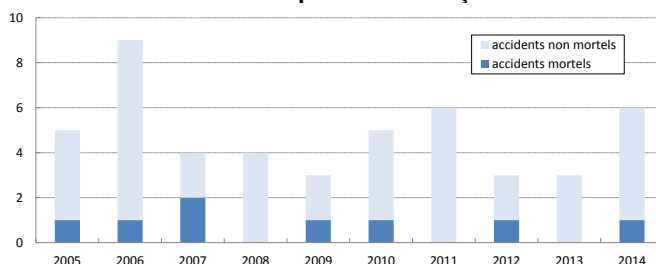
### III.5.2 En France

(actualisé en décembre 2015)

#### a) Accidents en transport public

Le pavillon français a enregistré six accidents en 2014 ; l'un d'eux a été mortel : il a impliqué un Falcon-50, qui a percuté une déneigeuse sur l'aéroport de Moscou/Vnukovo.

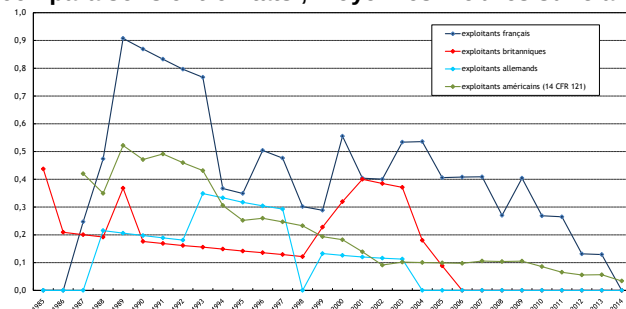
#### Évolution du nombre d'accidents en transport public - aéronefs d'exploitation française



(Sources : DGAC - BEA)

Le taux d'accident mortel (d'avions de plus de 19 sièges) par million d'heures de vol moyenné sur 5 ans - indicateur du niveau de sécurité en transport public choisi pour le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) - a confirmé l'évolution favorable qu'il connaissait depuis une dizaine d'années pour atteindre la valeur zéro, enregistrée depuis plusieurs années déjà par les pavillons britannique et allemand.

#### Nombre d'accidents mortels d'avions ≥ 20 sièges passagers (ou leurs équivalents « tout-cargo ») par million d'heures de vol en transport public ; comparaisons entre États ; moyennes mobiles sur 5 ans



(Sources : Ascend, BEA, CAA UK et NTSB)

#### b) Accidents en aviation générale

Avec 28 accidents mortels d'aéronefs immatriculés en France, qui ont provoqué la mort de 41 personnes, les résultats de 2014 sont meilleurs que la moyenne calculée sur le long terme et ont contribué à l'évolution favorable enregistrée sur les 10 années passées. Les pertes de contrôle en vol sont restées la principale cause des accidents mortels recensés. A ces chiffres, il faut ajouter

les quelque 188 accidents non mortels survenus dans l'année et dont le BEA a eu connaissance, dont une part importante est liée à un contact anormal avec la piste ou le sol, ou une sortie de piste.

Par ailleurs, 29 accidents ayant concerné des aéronefs immatriculés à l'étranger se sont produits en France courant 2014 : 7 ont été mortels et ont provoqué la mort de 15 personnes au total, des chiffres en baisse par rapport à ceux de 2013, année au cours de laquelle trois accidents – survenus en avion à hautes performances – avaient concentré plus de la moitié des personnes tuées.

Pour plus de détails sur les accidents et incidents d'aviation civile recensés en 2014, consulter le rapport « La sécurité de l'aviation civile en France – Année 2014 » publié par la DGAC en cliquant sur le lien suivant :



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Rapport-sur-la-securite-aerienne.htm>

## IV. Sûreté



## IV.1 La mise en œuvre des mesures de sûreté

L'objectif général des mesures de sûreté dans les aéroports est de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sécurité des vols et des personnes, notamment les tentatives de détournement, de sabotage voire de destruction d'aéronefs, mais aussi les attentats susceptibles d'être commis sur les plates-formes aéroportuaires. Elles sont à ce titre complétées par les dispositions mises en œuvre dans le cadre du Code de la défense (articles L.1332-1 et suivants) et du décret n°2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale (codifié aux articles R.1332-1 et suivants du même code).

Au titre de la sûreté aérienne proprement dite, les mesures visent donc à sécuriser les aéronefs, ce qui peut y être embarqué ainsi que certaines zones des aéroports dites «zones de sûreté à accès réglementé», non librement accessibles au public. Elles portent sur l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, sur l'inspection-filtrage des bagages mis en soute, sur le contrôle du fret, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ainsi que sur le contrôle des personnels accédant aux zones de sûreté à accès réglementé, mais aussi sur la surveillance générale des aéroports (prévention des actes criminels ou terroristes susceptibles de porter atteinte aux structures essentielles au fonctionnement de l'aéroport et aux personnes).

Les mesures de sûreté font l'objet de dispositions législatives et réglementaires (code des transports, code de l'aviation civile, arrêtés interministériels et ministériels, arrêtés préfectoraux), et sont contrôlées (audits, inspections, tests, agrément de certains opérateurs, contrôle de la formation des personnels, contrôle des programmes de sûreté et d'assurance qualité des opérateurs, sanctions administratives) par les services compétents de l'État, à savoir : DGAC (DSAC), police aux frontières (PAF), gendarmerie des transports aériens (GTA), douanes (pour le fret sur les plates-formes parisiennes). Elles font également l'objet d'une réglementation européenne consécutive ainsi que d'une convention internationale adoptée dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) : l'Annexe 17 de la convention de Chicago. Ces mesures de sûreté concernent donc un grand nombre d'acteurs tels que les

compagnies aériennes, les aéroports, les sociétés préparant, acheminant et sécurisant le fret, les sociétés qui livrent des fournitures aux aéroports ou approvisionnent les avions.

Une évolution du dispositif lié aux liquides, aérosols et gels (LAG). En résumé, les passagers ont aujourd'hui la possibilité d'introduire en zone de sûreté à accès réglementé, et donc à bord des aéronefs, sous réserve d'inspection filtrage au moyen d'un équipement spécialisé dans la détection d'explosifs liquides: les LAG contenus dans un sac à témoin d'intégrité achetés en duty free quels que soient le lieu ou la date d'achat, les LAG dits "essentiels à la personne" en quantité nécessaire à la durée du voyage (répondant à un besoin médical ou à un besoin diététique spécial, dont les aliments pour bébé) et les LAG contenus dans un sac individuel d'un litre dont le volume unitaire ne dépasse pas 100ml.

### IV.1.1 Inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine

(actualisé en décembre 2015)

Tous les aéroports accueillant des passagers commerciaux mettent en œuvre une inspection filtrage des passagers et sont, à cette fin, équipés d'appareils de contrôle.

Sur les petits aéroports accueillant un petit nombre de passagers commerciaux, ces mesures peuvent être adaptées pour prendre en compte les spécificités de l'activité du terrain. Les mesures de contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine comprennent notamment :

- l'analyse de l'ensemble des bagages de cabine par appareil à rayons X ou fouille manuelle,
- l'inspection des passagers par portiques de détection (complétée par une palpation de sécurité de passagers choisis aléatoirement) ou palpation de sécurité,
- la stricte séparation des flux de passagers à l'arrivée et de ceux au départ lorsqu'ils n'ont pas été soumis à des mesures de sûreté de niveau équivalent.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, la réglementation européenne a évolué afin de mieux détecter les explosifs susceptibles de se trouver sur un passager ou dans ses bagages de cabine, par le biais d'une utilisation renforcée d'équipements de détection de traces d'explosif (ETD). Le principe général de ces nouvelles dispositions est d'introduire, en complément ou en substitut de la palpation et de la fouille manuelle

aléatoires selon les cas, l'utilisation aléatoire et continue de l'ETD pour inspecter-filtrer le passager d'une part et les bagages cabine d'autre part.

### **IV.1.2 Contrôle des bagages de soute**

(actualisé en décembre 2015)

Les aéroports accueillant des passagers commerciaux sont équipés de dispositifs de détection d'explosifs dans les bagages de soute permettant d'inspecter-filtrer la totalité des bagages embarqués à bord.

Les autres mesures applicables aux bagages de soute comprennent également :

- la procédure de vérification de concordance entre les bagages embarqués dans les soutes et les passagers effectivement montés à bord,
- la protection des bagages de soute jusqu'à l'embarquement.

### **IV.1.3 Contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementés des personnels**

(actualisé en décembre 2015)

Pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, les passagers doivent détenir une carte d'embarquement valable et se soumettre à une inspection filtrage.

Comme les passagers, les personnels sont soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage pour accéder aux zones sensibles des aéroports mais avec des moyens adaptés. Par exemple, les principaux aéroports ont été équipés en systèmes automatiques de contrôle des accès.

Ces systèmes reposent sur un système de badges délivrés par le Préfet après enquête d'antécédents réalisée par la police ou la gendarmerie nationale. La gestion des badges est effectuée par une base de données centrale et des serveurs locaux permettant des contrôles en temps réel. Ces contrôles peuvent être complétés par une vérification d'identité basée sur un contrôle biométrique.

Le contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé repose également sur :

- une formation des détenteurs de badges à leurs responsabilités en matière de sûreté (vigilance...),
- l'inspection filtrage des personnels, adaptée par rapport à celle effectuée pour les

- passagers, en complément des dispositifs automatiques de contrôle d'accès,
- le contrôle et la fouille des véhicules entrant dans ces zones.

### **IV.1.4 Mesures mises en œuvre par les compagnies aériennes**

(actualisé en décembre 2015)

Les compagnies mettent en œuvre les mesures qui les concernent, en rapport particulièrement avec leurs équipages et la sécurisation de leurs aéronefs.

Il s'agit notamment, suivant le stationnement ou la provenance de l'aéronef, de :

- la fouille de sûreté de l'aéronef avant chaque embarquement de passagers ou de fret,
- la vérification du titre d'accès de tous les personnels présents autour de l'aéronef pendant son exploitation et la justification de leur présence,
- la protection de l'avion pendant ses périodes de stationnement prolongé.

Les compagnies aériennes appliquent également des mesures complémentaires ponctuelles ou spécifiques à certaines destinations. Il peut s'agir par exemple :

- de questionnement des passagers et d'inspection renforcée de certains passagers et de leurs bagages en fonction du résultat du questionnement réalisé,
- d'inspection filtrage aléatoire des passagers et des bagages de cabine à la porte ou dans les passerelles d'embarquement.

### **IV.1.5 Sécurisation du fret**

(actualisé en décembre 2015)

Le contrôle physique des expéditions est généralisé à l'ensemble des marchandises et des colis postaux embarqués sur des avions transportant des passagers. Ces contrôles sont réalisés par les compagnies aériennes et les agents de fret habilités pour effectuer ces vérifications.

Des contrôles adaptés sont réalisés pour les expéditions embarquant à bord d'aéronefs dits « tout cargo » ne transportant pas de passagers.

Des mesures de sûreté appliquées sur l'ensemble de la chaîne logistique par des expéditeurs agréés permettent également de sécuriser les expéditions en amont de l'aéroport, et de maintenir leur intégrité jusqu'à leur embarquement.

Les entreprises qui mettent en œuvre les mesures de sûreté du fret sont agréées par

l'Etat après vérification que les mesures en place respectent les règles en vigueur, et sont régulièrement contrôlées par les services de la DGAC (DSAC), de la gendarmerie des transports aériens et des douanes.

Les personnes qui mettent en œuvre ces mesures, ainsi que celles qui ont accès à ces expéditions sont soumises à une habilitation du même type que celle qui est demandée aux personnes ayant à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports et sont formées à la sûreté.

Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014, les transporteurs aériens de fret des pays n'appartenant pas à l'Union Européenne ou non reconnu par celle-ci doivent obtenir un agrément spécifique (dit « ACC3 » - Air Cargo Third Country Carriers) visant à garantir la mise en œuvre de mesures de sécurisation du fret en provenance de ces pays tiers et à destination de l'UE (dit « vols entrants ») équivalentes à celle en vigueur au sein de l'UE (sécurisation de la chaîne de sûreté du fret ou inspection-filtrage). La délivrance de l'agrément par une autorité d'un pays de l'UE est conditionnée par une instruction documentaire et une validation sur site par un validateur européen UE de sûreté aérienne, qui peut être une personne physique ou morale - y compris locale - émanant d'un État membre ou reconnue par un État membre ou la Commission européenne. La DGAC a certifié, suite à une formation spécifique, 13 validateurs ACC3.

### **IV.1.6 Approvisionnements de bord et fournitures d'aéroports**

(actualisé en décembre 2015)

Le principe de contrôle de l'ensemble des articles qui pénètrent en zone de sûreté à accès réglementé est également applicable à toutes les fournitures d'aéroports (marchandises dans les duty free ou sur la piste par exemple) et les approvisionnements de bord (journaux, plateaux repas, matériels pour les toilettes des avions par exemple). Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2015, une nouvelle réglementation européenne a été mise en place afin de désigner des fournisseurs connus qui livrent ces marchandises et se voient confier des tâches de sécurisation de celle-ci pour faciliter ensuite leur accès en zone de sûreté à accès réglementé. Ces désignations, prononcées en majorité par les exploitants d'aéroports, sont basées sur l'étude documentaire et la visite sur site d'un validateur national de fournisseurs connus. Ainsi la DGAC a formé et certifié avant cette date 20 validateurs nationaux.



## IV.2. Audits de sûreté dans les entreprises et les aéroports

### IV.2.1 Audits de sûreté

(actualisé en décembre 2015)

Depuis 2006, l'Etat déploie un programme d'audits de sûreté sur les aéroports français selon une méthodologie normalisée. Ce programme interministériel est coordonné par la DGAC qui forme et certifie des auditeurs. Les audits sont conduits selon un référentiel européen qui évolue régulièrement au gré de la réglementation.

En 2014, 10 audits nationaux ont été effectués ainsi que 2 inspections de la Commission européenne.

En 2015, 10 audits nationaux ont été effectués. Ces audits viennent en complément des inspections réalisées par la DGAC et ses partenaires des services compétents de l'Etat de façon régulière et planifiée chez l'ensemble des acteurs de la sûreté.

### IV.2.2 Dépenses de sûreté et sécurité dans les aéroports

(actualisé en juillet 2015)

Les dépenses de sûreté à la charge des exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport et sa majoration. Cette taxe est perçue auprès des entreprises de transport aérien public dont le trafic aérien embarqué ou débarqué s'élève au cours de la dernière année civile connue à plus de 5000 unités de trafic (UDT correspondant au transport d'un voyageur sur 1 kilomètre). Elle finance également les coûts de sécurité : services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), prévention du péril animalier et contrôles environnementaux.

La taxe d'aéroport comporte deux parts :

- une part correspondant au tarif fixé sur chaque aéroport dans la limite d'un tarif plafond, reversée à l'exploitant d'aéroport sur lequel elle est perçue et visant à couvrir ou à contribuer au financement de ses dépenses au titre des missions considérées ;
- une majoration du tarif précédent, dont le produit perçu sur l'ensemble des aéroports des classes 1, 2 et 3 est cumulé sur un compte de trésorerie, puis réparti entre les seuls aéroports de classe 3 ou non éligibles (moyens et petits aéroports) nécessitant un complément de financement.

Les tarifs annuels sont fixés depuis 2012, à partir du 1er avril de l'année. Par ailleurs, un abattement, dont le taux est fixé forfaitairement par l'arrêté dans la limite de 40%, est applicable aux passagers en correspondance (le taux a été fixé à 40% depuis le 1<sup>er</sup> avril 2013).

Les tarifs planchers et plafonds applicables sur chaque aéroport en 2015 ont été fixés par arrêté du 11 février 2015. A signaler pour la classe 3, un relèvement du plafond à 13€ au vu de la Loi de Finances 2015.

Tarifs de la taxe d'aéroport

| Classe   | 1                   | 2                       | 3                    |
|--|---------------------|-------------------------|----------------------|
| nombre d'UDT de l'aéroport ou du système aéroportuaire | plus de 20 millions | plus de 5 à 20 millions | de 5001 à 5 millions |
| Tarif par passager                                     | de 4,30 à 11,50 €   | de 3,50 à 9,50 €        | de 2,60 à 13,00 €    |

(Source : DGAC)

Pour le fret, le tarif est fixé de façon uniforme à 1 € par tonne de fret pour les aéroports des trois classes.

Le tarif de la majoration est également fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget dans la limite du plafond prévu par la loi. L'arrêté du 11 février 2015, qui a défini les tarifs de l'année 2015 des aéroports éligibles, a également fixé le plafond de la majoration à 1,25 €, hormis pour les vols intérieurs en Polynésie française et en Nouvelle Calédonie.

Pour 2014, le coût total des missions de sûreté et de sécurité assurées par les exploitants d'aéroports est estimé à 944 M€ (inclus les frais généraux et les redevances liées aux certifications et audits de suivi de sûreté et de sécurité). Le produit de la taxe d'aéroport, y compris la majoration, s'élève à 924 M€, dont 822 M€ pour la taxe d'aéroport et 102 M€ pour la majoration.

Pour l'année 2015, les coûts de sûreté et de sécurité couverts par la taxe d'aéroport sont en progression. Ils devraient s'élever à environ 969 M€, frais généraux inclus (soit + 2,6%) dont 769 M€ pour les coûts de sûreté et 200 M€ pour les coûts de sécurité. En termes de produit, les prévisions de trafic, établies sur la base des déclarations des exploitants d'aéroports produites à l'automne 2014, conduisent pour 2015 à un produit prévisionnel de taxe d'aéroport de 850,5 M€ et à un produit de majoration de 107,5 M€, soit 958 M€ de recettes totales.

## V. Qualité de service



## V.1 Démarche de certification au sein de l'aviation civile

dû aux régulations du trafic aérien, le retard ATFCM et la répartition des causes de retards par groupe d'acteurs pour les vols commerciaux.

### V.1.1 Direction de la sécurité de l'aviation civile

(actualisé en février 2016)

La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a obtenu la certification ISO 9001 V2008 couvrant l'ensemble de ses entités et activités le 5 juin 2012. Ce certificat a été renouvelé pour 3 ans le 4 mai 2015.

Le système de management mis en place vise à :

- prendre en compte les enjeux de la sécurité et de la sûreté par le biais du respect des exigences réglementaires ;
- optimiser la surveillance exercée en prenant en compte les risques et en faisant en sorte que les usagers adhèrent à des démarches de progrès ;
- atteindre une meilleure satisfaction des usagers (simplification tangible des démarches administratives, réactivité aux demandes, garanties d'égalité de traitement, justesse des décisions) et des clients ;
- améliorer en permanence les performances de nos processus en les adaptant efficacement aux évolutions nationales et internationales.

Ce système de management fait l'objet d'évaluations régulières conduisant à des actions d'amélioration continue (évaluations internes et audits externes conduits dans le cadre du maintien de validité du certificat ISO, mais également dans le cadre d'évaluations fréquentes par les instances européennes).

### V.1.2 Direction des services de la navigation aérienne

(actualisé en février 2016)

En septembre 2015 la DSNA a obtenu le renouvellement de sa certification ISO 9001 « Systèmes de management qualité » jusqu'en septembre 2018. Cette certification porte sur la fourniture des services de gestion du trafic aérien (ATM), de communication / navigation / surveillance (CNS) et d'information aéronautique (AIS).

Cette certification permet à la direction de répondre aux exigences en matière de qualité définies dans le cadre du Ciel unique européen. Des indicateurs permettent d'évaluer la qualité du service rendu par la navigation aérienne en matière de ponctualité des vols : le retard moyen

## V.2 La démarche qualité de service en aéroports

(actualisé en février 2016)

Depuis une douzaine d'années, les gestionnaires d'aéroports français ont cherché à développer des dispositions volontaristes propices à l'amélioration de la qualité de service délivrée sur leur plate-forme.

L'union des aéroports français (UAF) a mis en place un baromètre de la qualité de service en aéroport avec pour objectifs de :

- mesurer la satisfaction des passagers au départ ;
- définir les forces et les axes d'amélioration ;
- suivre l'évolution de la qualité de service d'une année sur l'autre.

Les indicateurs de la qualité de service sont les suivants :

- la satisfaction globale du passager ;
- la satisfaction suivant les étapes du parcours passager (de l'information avant le voyage à l'embarquement) ;
- la satisfaction sous 8 thématiques principales : l'accueil et la courtoisie, l'accès et le stationnement, la signalétique, l'état et la propreté de l'aérogare, l'attente, l'ambiance et le confort, l'information, les commerces et services.

Les 8<sup>èmes</sup> Assises Nationales de la Qualité en Aéroport se sont tenues à la Cité internationale de Lyon le 22 octobre 2015.

L'accueil a été le fil conducteur de cette journée, vu sous l'angle des nouvelles technologies et de l'Euro 2016.

## V.3 Enquête Nationale auprès des Passagers Aériens 2014-2015

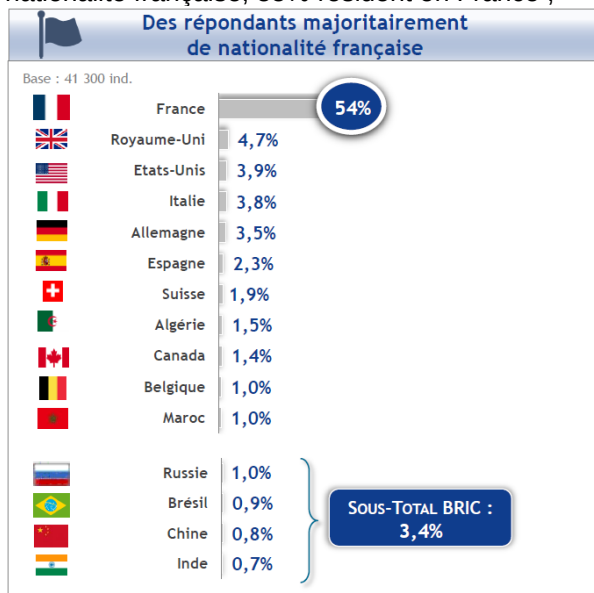
(actualisé en février 2016)

(source : DGAC pour l'ensemble du paragraphe)

L'enquête 2014-2015 a été réalisée auprès de plus de 43 500 passagers aériens dans les 15 principaux aéroports de la métropole, en trois vagues.

Les résultats de cette enquête apportent quelques éclairages sur les passagers, leurs destinations et leurs façons de voyager. Voici quelques-uns des principaux enseignements.

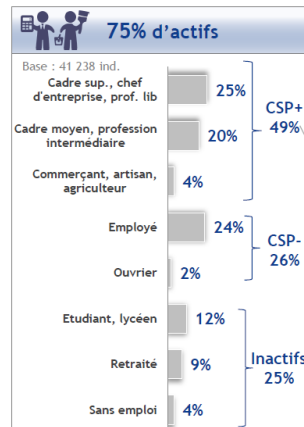
- 54% des passagers aériens empruntant un vol au départ des aéroports enquêtés sont de nationalité française, 55% résident en France ;



- Ces passagers sont en majorité des hommes (54%) et 65% sont âgés entre 26 et 55 ans ;



- Le profil professionnel des passagers aériens est le suivant : 49% de CSP+ (cadre sup., cadre moyen, commerçant, artisan), 26% de CSP- (employé, ouvrier), 25% d'inactifs (étudiant, retraité, sans emploi).



- 70% des passagers se déplacent pour des motifs personnels (43% pour "vacances/loisirs", 27% pour "visites à de la famille ou à des amis"). 28% des passagers se déplacent pour motif "professionnel".

- 28% des passagers utilisent un transport en commun pour se rendre à l'aéroport, une situation très variable d'un aéroport à l'autre ; mais le mode d'accès reste majoritairement la voiture individuelle et le taxi (pour 64% des passagers).

- 67% des passagers ont réservé leur billet via internet. La réservation du billet s'effectue en moyenne 52 jours avant le déplacement.

- 1 voyageur sur 10 seulement se souvient avoir reçu de l'information sur la quantité de CO<sub>2</sub> émise par son vol, soit sur le billet, soit sur la confirmation du vol.

- La dépense moyenne déclarée lors de leur séjour par les passagers aériens empruntant un vol retour est de 166 euros par jour, ce chiffre étant variable selon les aéroports et les saisons.

- Enfin, concernant les mesures de sûreté appliquées aux postes d'inspection filtrage : 95% des passagers estiment qu'elles sont bien appliquées par le personnel de l'aéroport, 93% qu'elles sont adaptées aux circonstances, 93% les jugent utiles et 89% rassurantes.

- Les résultats de l'enquête 2014-2015 peuvent être consultés via le lien suivant :



[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDE1-2311g\\_Rapport\\_internet\\_DGAC\\_Resultats\\_annuels\\_2014\\_2015.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDE1-2311g_Rapport_internet_DGAC_Resultats_annuels_2014_2015.pdf)

## V.4 Autorité de la qualité de service dans les transports

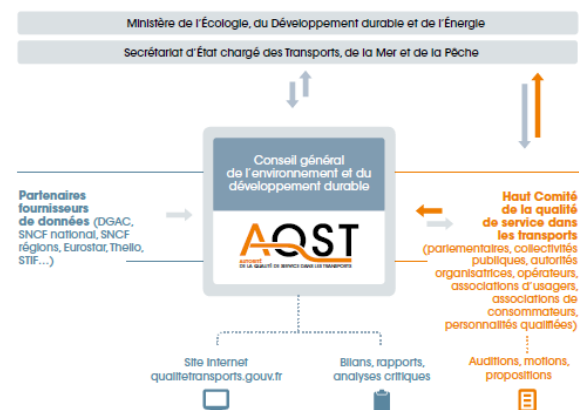
(actualisé en février 2016)

L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) et le Haut Comité de la qualité de service dans les Transports (HCQST) ont été créés par décrets n<sup>os</sup> 2012-211 du 14 février 2012 et 2012-216 du 15 février 2012.

Entité administrative placée au sein du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), l'AQST est compétente en matière de qualité de service dans les transports terrestres, aériens et maritimes, publics et réguliers, de voyageurs, notamment en ce qui concerne la ponctualité (retards) et la régularité (annulations).

Elle est conduite par un directeur nommé par le ministre en charge des Transports, après avis du ministre en charge de la Consommation, et s'appuie sur le HCQST dont elle assure le secrétariat.

Grâce aux données fournies par ses partenaires, l'AQST produit des bilans et des analyses, qu'elle présente au HCQST, présidé par un parlementaire, afin de susciter des débats entre les parties prenantes. De ce processus de concertation émergent des propositions pour améliorer la qualité de service dans les transports.



(source : AQST)

Le HCQST s'est réuni à quatre reprises en 2014 et a notamment voté et publié, en février, une importante motion sur la généralisation de la médiation dans tous les secteurs des transports.

Le site [www.qualitetransports.gouv.fr](http://www.qualitetransports.gouv.fr) rassemble notamment les principales informations susceptibles d'intéresser les voyageurs aériens en donnant notamment une information mensuelle sur les vols retardés ou annulés dans les principaux aéroports de métropole.

Pour son bilan 2014, l'AQST approfondit son analyse de la régularité et de la ponctualité des liaisons aériennes, ferroviaires nationales et régionales et y ajoute des premiers éléments sur les poids des principales causes dans ces perturbations.

En termes d'annulations de vols et de trains, l'AQST constate que les taux ont tous augmenté, essentiellement à cause des grèves chez les opérateurs aériens (Air France notamment en septembre) et ferroviaires (SNCF au niveau national en juin et au niveau régional). En revanche, la ponctualité - mesurée par le retard à l'arrivée - s'est globalement redressée par rapport à l'année 2013, mais avec des évolutions contrastées et des niveaux encore insatisfaisants.

Les liaisons aériennes prises en compte par l'AQST sont celles sur lesquelles sont transportés plus de 200 000 passagers par an pour les vols internationaux et plus de 100 000 passagers par an pour les vols intérieurs et ultramarins, à partir ou à destination des aéroports métropolitains fréquentés par plus de 2 millions de passagers par an.

Afin de constituer des catégories significatives en termes de régularité (annulations) et de ponctualité (retards), les liaisons aériennes ainsi prises en compte sont réparties dans les 3 groupes suivants :

- le groupe « long-courriers » constitué des 22 liaisons internationales et ultramarines long-courriers (de plus de 4h30 de vol),
- le groupe « moyen-courriers » constitué des 69 liaisons internationales moyen-courriers,
- le groupe « intérieurs » constitué des 37 liaisons intérieures (à la France métropolitaine).

Dans son rapport 2014, l'AQST constate que la régularité générale (au sens du taux d'annulation des vols programmés) s'est dégradée en 2014 pour ces 3 groupes (la dégradation la plus significative concernant les vols intérieurs avec 3,0% de vols annulés en 2014 contre 1,4% en 2013 et 1,1% en 2012). Ces forts taux d'annulation en 2014 s'expliquent par la grève des pilotes d'Air France de septembre.

L'AQST souligne qu'en 2014, la ponctualité des vols intérieurs est stable par rapport à 2013, celle des moyen-courriers se dégrade, tandis que celle des vols long-courriers continue de s'améliorer.

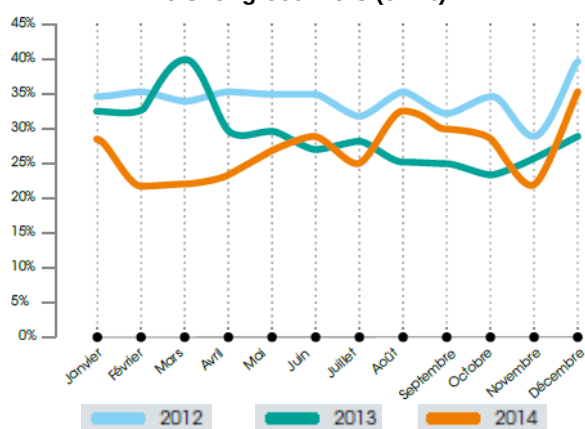
Les vols intérieurs ont enregistré en 2014 un taux de retard à l'arrivée de 13,1% (identique à celui de 2013) avec une durée moyenne des

retards (à l'arrivée) de 40 minutes (après 41 minutes en 2013).

Les vols moyen-courriers ont connu plus de retards à l'arrivée en 2014, avec un taux de retard de 18,3% en 2014 après 17,6% en 2013 et 16,8% en 2012 et la durée moyenne des retards s'est élevée à 40 minutes après 42 minutes en 2013.

Enfin, le taux de retard des vols long-courriers est passé de 27,4% en 2013 à 25% en 2014 - ce qui poursuit l'amélioration entamée en 2013 (33,5% en 2012) - et la durée moyenne des retard a été de 50 minutes (identique à celle de 2013).

#### Évolution 2012-2014 des retards à l'arrivée des vols long-courriers (en %)



(source : AQST)

Le rapport annuel 2014 de l'AQST peut être consulté en cliquant sur le lien suivant :



<http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/RA2014.pdf>





## VI. Environnement



## VI. Environnement

(actualisé en décembre 2015)

**Les nuisances environnementales générées par le trafic aérien représentent une préoccupation de premier plan de l'aviation civile. Trois sujets majeurs placent le transport aérien au cœur des problématiques de développement durable : les nuisances sonores autour des aérodromes, l'impact du transport aérien sur le changement climatique et sa contribution à la pollution atmosphérique. Les progrès environnementaux de l'aviation sont largement structurés par les travaux et discussions conduites au niveau mondial au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) où des méthodologies et décisions contraignantes sont élaborées. D'ailleurs l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago en décembre 1944 est exclusivement consacrée à ce sujet.**

### a) Le cadre OACI

#### Principe dit de « l'approche équilibrée »

L'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté en 2005 le principe dit de « l'approche équilibrée » pour résoudre les problèmes de nuisances sonores autour des aéroports. Il s'agit d'un principe d'action reposant sur quatre piliers :

1. Réduction du bruit à la source par l'utilisation d'aéronefs plus silencieux – donc en particulier par l'adoption de normes OACI plus contraignantes pour les futurs avions ;
2. Planification et gestion de l'utilisation des sols autour des aérodromes de manière à limiter la gêne sonore pour les populations – tels les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS) en France ;
3. Utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit – telles les opérations en descente continue (en anglais CDO) ;
4. Restrictions d'exploitation, c'est-à-dire d'interdiction d'accès à l'aéroport de certains avions.

L'approche équilibrée consiste à ne mettre en œuvre des restrictions d'exploitation que si l'impact des trois premiers leviers se révèle insuffisant. Elle permet de résoudre les problèmes de nuisances au moindre coût économique. Cette approche a été adoptée dans le cadre de la lutte contre le bruit aéroportuaire mais finalement elle guide également les politiques contre la pollution atmosphérique causée par l'aviation.

### Compensation des émissions de gaz à effet de serre

Un mandat a été donné, début 2014, par le Conseil de l'OACI à un groupe consultatif pour l'environnement (EAG) de veiller à l'avancement de la définition d'un mécanisme mondial basé sur le marché et au Comité chargé de l'environnement (CAEP) d'en étudier sans délai les aspects techniques.

L'objectif de ce mécanisme est d'instaurer un système de compensation des émissions de gaz à effet de serre obligatoire, sans génération de revenu.

### b) Le cadre européen

L'Union européenne fournit le cadre général des politiques d'atténuation des nuisances aéroportuaires mises en œuvre sur le continent. Entre autres textes réglementaires, méritent d'être mentionnés :

i) dans le domaine de la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes :

- La directive 2002-30 définissant la mise en œuvre de l'approche équilibrée dans l'Union, directive qui sera remplacée à compter du 13 juin 2016 par le règlement 598/2014 du 16 avril 2014 ;
- Le règlement 598/2014 relatif à l'instauration de restrictions d'exploitation sur les aéroports illustre les principes de gouvernance dans l'Union en la matière : (i) définition au niveau communautaire des règles à suivre avant d'envisager une éventuelle restriction d'exploitation, (ii) analyse dite d'approche équilibrée basée exclusivement sur le contexte des nuisances locales autour de l'aéroport considéré suivie éventuellement (iii) d'une décision de restriction qui relève de la compétence de chaque Etat membre.
- La directive 2002-49 relative au bruit dans l'environnement qui, entre autres dispositions, impose l'établissement des cartes stratégiques de bruit (CSB) et des plans de prévention du bruit en environnement (PPBE) ;
- La directive 2008-50 relative à la qualité de l'air qui définit entre autres les plans de protection de l'atmosphère (PPA).

ii) dans le domaine de la lutte contre le changement climatique :

La directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 qui modifie la directive 2003/87/CE a permis d'intégrer l'aviation dans le système européen d'échange de quotas d'émission de CO2 depuis le 1er janvier 2012.

### c) Moyens déployés

L'Etat poursuit son soutien (en particulier dans le cadre du programme des investissements d'avenir – PIA) aux efforts des industriels français de l'aéronautique pour l'innovation, entre autres en matière d'atténuation des nuisances aéroportuaires.

L'action régalienne de l'Etat contre les nuisances environnementales liées à l'aérien concerne des activités de concertation avec les parties prenantes, de définition des politiques publiques (études, négociations internationales, élaboration du droit, ...etc.), de mise en œuvre (élaboration des textes juridiques, de guides d'application, de documents de planification et de gestion des sols – plans d'exposition au bruit, plans de gêne sonore - ...etc.) et de surveillance (calcul d'indicateurs de nuisance, actions en cas d'infraction en collaboration avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires – ACNUSA).

Les principaux résultats obtenus en 2014 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC\\_RAE\\_fr\\_2014-WEB.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC_RAE_fr_2014-WEB.pdf)

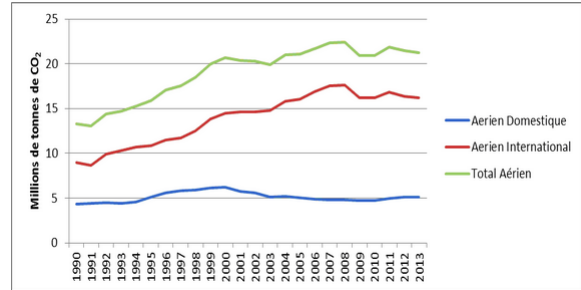
### d) Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France

Le transport aérien intérieur est à l'origine de 1,4% des émissions de CO2 de la France dont une part importante (48%) est liée à la desserte de l'Outre-mer.

Ces émissions représentent par ailleurs 3,9% de celles de l'ensemble du secteur des transports lui-même à l'origine de 35% des émissions de CO2 en France.

En comptabilisant celles dues au transport aérien international, les émissions de CO2 en France s'élèvent en 2013 à 21,3 millions de tonnes, en diminution de 0,8% par rapport à 2012.

### Emissions de CO2 du transport aérien français



| Millions de tonnes CO <sub>2</sub> | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Transport aérien intérieur         | 4,3  | 6,2  | 4,8  | 4,7  | 4,7  | 5,0  | 5,1  | 5,1  |
| Transport aérien international     | 9,0  | 14,5 | 17,6 | 16,2 | 16,2 | 16,8 | 16,3 | 16,2 |
| Total aérien (France)              | 13,3 | 20,7 | 22,4 | 20,9 | 20,9 | 21,8 | 21,4 | 21,3 |

(Source : CITEPA - valeurs recalées par les ventes carburant aviation en France)

Entre 1990 et 2013, le nombre de passagers-kilomètres-transportés (PKT) a augmenté de +168% tandis que la croissance des émissions de CO2 dues à l'aviation (trafic intérieur et international) a été limitée à +60%.

Les émissions de CO2 liées au trafic intérieur sont en nette diminution depuis 2000 (-18% : 5,1 millions de tonnes de CO2 en 2013 contre 6,2 en 2000). Au-delà des gains d'efficacité énergétique, le report modal au bénéfice du TGV a participé à ces résultats et la baisse du trafic aérien intérieur devrait se poursuivre.

Les émissions de transport aérien international (16,2 millions de tonnes de CO2) représentent 76% des émissions totales du transport aérien en France et sont quant à elles, en progression de 11,7% par rapport à 2000 (14,5 millions de tonnes), pour un trafic en croissance de 58% en termes de passagers-kilomètres-transportés.

Le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de l'efficacité énergétique : ainsi, depuis 1990, les émissions de CO2 par passager/fret-kilomètre-transportés ont diminué de 34%.

### Evolution des émissions par passager aérien transporté entre 1990 et 2013

|                                | Émissions de CO <sub>2</sub> par passager/fret-kilomètre-transporté |
|--------------------------------|---|
| Transport aérien intérieur     | -28 %   |
| Transport aérien international | -35 %   |
| Total aérien                   | -34 %   |

(Sources : CITEPA – DGAC)

Les principaux résultats obtenus en 2012 peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :



[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Emissions\\_gazeuses\\_2012\\_VF.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Emissions_gazeuses_2012_VF.pdf)

Le calculateur de CO<sub>2</sub> mis en place par la DGAC avec la collaboration technique du CITEPA est consultable en cliquant sur le lien suivant :



<http://eco-calculateur.aviation-civile.gouv.fr/>



# Sources documentaires & Liste des contributeurs





## Sources documentaires ayant servi à la réalisation du présent document

ADP  
Aéroports de Paris  
Air France-KLM  
Airbus Group  
AMF  
ATW  
BEA  
BIPE  
Boeing  
Bombardier  
CITEPA  
CNT : Conseil national du tourisme  
DGE : Direction générale des entreprises  
Documentation française  
EADS  
Embraer  
ENAC Air Transport Data  
EUROSTAT  
FNAM  
GIFAS  
IATA  
INSEE, Comptes de la Nation  
Journal Officiel UE  
Légifrance  
MEDDE  
OACI  
OCDE  
OMT : Organisation mondiale du tourisme  
Revue de presse  
STIF  
UAF

Sources internes DGAC : DTA, DSAC, DSNA, SG

## Liste des contributeurs

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| ROBERT Yannick                  | DSAC      |
| WROBEL André                    | DSAC/MEAS |
| BROOKS Samuel                   | DSNA      |
| RICHARD BOLE François           | DSNA      |
| BASQUIN Charlotte               | SG/SDF    |
| DUNOGUE Damien                  | SG/SDF    |
| BROGI-LUTHAR Fabienne           | MALGH     |
| MANTOUX Gilles                  | DTA/MCU   |
| GREFFE Jérôme                   | DTA       |
| TEODORO Louis                   | DTA/SDD   |
| PERILLAT Emmanuelle             | DTA/SDD   |
| KAMAROPOULOS Sophie             | DTA/SDD   |
| HIFDI Sonia                     | DTA/SRD   |
| ZANNOTTI Antoine                | DTA/SRD   |
| FOUR Sylvain                    | DTA/SDC   |
| RAVENEL Jean-Bernard            | DTA/SDC   |
| FADE Paul-Virgile               | DTA/SDA   |
| MOINIER Julien                  | DTA/SDA   |
| PARIS Peggy                     | DTA/SDA   |
| MEYNOT Olivier                  | DTA/SDT   |
| GAMBOURG Claire                 | DTA/SEI   |
| GRATADOUR Philippe              | DTA/SEI   |
| BEKKOUCHE Karim                 | DTA/SEI   |
| AYOUN Philippe                  | DTA/SDE   |
| BERTHON Sophie                  | DTA/SDE   |
| BLUET Sandrine                  | DTA/SDE   |
| CASES Stéphane                  | DTA/SDE   |
| CHAOU Karim                     | DTA/SDE   |
| COLOMB DE DAUNANT Laurence      | DTA/SDE   |
| DELORT Thierry                  | DTA/SDE   |
| GUITTET Kevin                   | DTA/SDE   |
| LALLEMAND Thibaut               | DTA/SDE   |
| LEVREL-LOURY Jérôme (rédacteur) | DTA/SDE   |
| LISIO Franck                    | DTA/SDE   |
| PETIT Jean-Luc                  | DTA/SDE   |
| REYNAUD Jean-Pierre             | DTA/SDE   |
| VALENTINO Julien                | DTA/SDE   |

# Annexes



## Sigles et acronymes

- ACARE : Conseil consultatif pour la Recherche Aéronautique
- ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
- ACI : Airports Council International
- ADP : Aéroports De Paris
- AEA : Associations des Compagnies Aériennes Européennes
- AESA : Agence Européenne de la sécurité aérienne
- AFD : Agence Française pour le Développement
- Airprox : Air Proximité Incident aérien ayant pu conduire par exemple à un abordage entre aéronefs
- AOPA : Association des Pilotes et Propriétaires d'Avions
- AP : Autorisation de Programme
- AQST : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports
- ASE : Agence Spatiale Européenne
- ATC : Air Traffic Control (terme générique pour le contrôle)
- ATFM : Air Traffic Flow Management (terme générique pour la gestion des flux de trafic)
- ATM Air : Traffic Management (terme générique pour la gestion du trafic aérien)
- ATW : Air Transport World
- BACEA : Budget Annexe Contrôle et Exploitation Aériens
- BAR : Conseil des représentants des compagnies aériennes (Board of Airlines Representatives)
- BEA : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- BIA : Brevet d'Initiation Aéronautique
- BIPE : Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques
- CA : Chiffre d'affaires
- CAEA : Certificat d'aptitude à l'enseignement Aéronautique
- 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
- CNPN : Commission Nationale de Prévention des Nuisances sonores
- CNT : Conseil National des Transports
- CRNA : Air Control Center - Centre en route de la navigation aérienne
- DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
- DSN : Direction des Services de la Navigation Aérienne
- DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
- DOM : Départements d'Outre-mer
- DUCSAI : Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International
- EBITDA : Earning before interest tax depreciation and amortization
- ENAC : Ecole Nationale de l'Aviation Civile
- EVE : Enquête auprès des Visiteurs venant de l'Etranger
- FIATA : Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien
- FSD : Fonds de Solidarité pour le Développement
- GIFAS : Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales
- GTA : Gendarmerie du transport aérien
- HCQST : Haut Comité de la Qualité de Service dans les Transports
- IATA : International Air Transport Association Association internationale des compagnies aériennes
- ID-TGV : Interactif Détente -TGV
- ICNA : Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne
- IFR : Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
- INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- IFRS : International Financial Reporting Standards
- JAA : Joint Aviation Authorities
- JAR : Joint Aviation Requirements
- LOLF : Loi organique relative aux lois de finances
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique
- PCRD : Programme Cadre de Recherche et de Développement
- PEB : Plan d'Exposition au Bruit
- PKT : Passager-Kilomètre-Transporté. Unité de mesure de transport correspondant à un passager transporté sur une distance de un kilomètre. Le nombre de PKT d'un vol est obtenu par le produit du nombre de ses passagers payants par sa distance en km
- PGS : Plan de Gêne Sonore
- RSTCA : Redevance pour Service Terminaux de la Circulation Aérienne
- SAT : Système Automatique de Transport
- SDT : enquête Suivi de la Demande Touristique des français
- SMS : Système de Management de la Sécurité
- SRAS : Syndrome Respiratoire aigu sévère
- T.c.a.m : Taux de croissance annuel moyen
- TCAS : Traffic alert and Collision Avoidance System (Système anti-abordage embarqué à bord des avions)
- TGV : Train à Grand Vitesse
- TKT : Tonne-Kilomètre-Transportée. Le nombre de TKT d'un vol est obtenu par le produit du nombre de tonnes transportées par sa distance en km
- TKT total (Tonne-Kilomètre-Transportée total) : le produit de la somme du fret en tonnes et du nombre de passagers exprimé en tonnes, par la distance parcourue en km selon la règle générale d'équivalence de 10 passagers (bagages compris) pour une tonne de fret. Ce ratio peut varier selon les compagnies et les pays
- TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes
- UAF : Union des Aéroports Français
- UDS : Unité de Service
- UE : Union Européenne
- ULM : Ultra léger motorisé
- USOAP : Programme de Supervision des Autorités
- VFR : Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

## Définitions

### Aéronef

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

### Aéroport/aérodrome

Terrain ou plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destinés à être utilisés intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des avions.

### Affrètement

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur. Aux fins des statistiques le trafic est attribué en premier lieu à l'affréteur.

### Charter

Exploitant de vols pour le compte d'organismes de voyages à forfait.

### Code aéroport

Code OACI à 4 lettres listé dans le Document OACI 7910.

### Fret

Tout bien, autre que le courrier, les provisions de bord et bagages, transporté dans un avion. Aux fins des statistiques, le fret comprend la messagerie, les colis et valises diplomatiques mais pas les bagages des passagers. Tout fret, transporté sur les vols passagers ou les services tout-cargo, doit être inclus. Les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont à exclure.

### Passager

Toute personne, à l'exclusion du personnel en service et du personnel navigant, effectuant un déplacement en avion.

### Passagers locaux

Total des passagers à destination et en correspondance.

### Passagers en transit direct

Passagers qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même avion, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés. Dans les statistiques d'aéroport, les passagers en transit direct ne sont comptés qu'une fois ; les passagers transférés dans un autre avion sont comptés, une fois au débarquement et une fois à l'embarquement.

### Passagers en correspondance

Passagers arrivant et partant sur un avion différent en moins de 24 heures, ou sur un même avion portant des numéros de vol différents.

### Retard au départ

Différence entre l'heure de départ "bloc" programmée (heure affichée commercialement sur le billet) et l'heure de départ " bloc "(heure à laquelle l'avion quitte son poste de stationnement)

### Transporteur aérien commercial

Entreprise de transport aérien possédant une licence valide pour exploiter des vols commerciaux.

### Vol de transport commercial

Exploitation d'un avion sur une ou plusieurs étapes de vol, de façon régulière ou non régulière, l'avion étant à la disposition du public pour le transport de passagers et/ou de fret et courrier, à titre onéreux ou en location.

Direction générale de l'Aviation civile  
50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15

Tél : 01 58 09 43 21  
Fax : 01 58 09 43 69

