



N° 1428

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2013.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2014** (n° 1395),

PAR M. CHRISTIAN ECKERT,
Rapporteur Général
Député

ANNEXE N° 16

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS AÉRIENS ET MÉTÉOROLOGIE

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

Rapporteur spécial : M. Jean-Claude FRUTEAU

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	6
PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE AÉRONAUTIQUE GÉNÉRAL ..	8
I. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE, FACTEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE	8
A. UNE CROISSANCE SUBSTANTIELLE A ÉTÉ ENREGISTRÉE EN 2012 ..	8
1. Ce sont les compagnies du Moyen-Orient qui ont porté la croissance	8
2. Les routes les plus fréquentées se trouvent désormais en Asie	9
3. Un secteur robuste malgré des résultats financiers en baisse	10
B. LES RÉSULTATS MITIGÉS DU VIEUX CONTINENT	11
1. La quasi-stagnation du continent européen.....	11
2. La France a tiré son épingle du jeu en 2012	11
C. DES PRÉVISIONS CONTRASTÉES POUR LES ANNÉES À VENIR	12
1. Le premier semestre 2013 est prometteur	12
2. La croissance mondiale devrait rester soutenue à moyen terme.....	13
3. En France, la croissance du trafic aérien sera faible en 2013 et 2014	14
II. LA SITUATION DISPARATE DES COMPAGNIES AÉRIENNES	15
A. SUR LES MARCHÉS MATURES : RESTRUCTURATIONS ET CONVALESCENCES	15
1. En Europe, la plupart des compagnies se sont rétablies	15
2. Les restructurations des compagnies américaines ont porté leurs fruits.....	16
B. SUR LES MARCHÉS ÉMERGENTS, LA CROISSANCE SE POURSUIT ..	17
1. Les compagnies asiatiques s'appuient sur leurs marchés intérieurs	17
2. Les compagnies moyen-orientales continuent à étendre leurs réseaux	17
C. 2013 DEVRAIT ÉGALEMENT ÊTRE UNE ANNÉE FASTE	18
III. AFFAIBLI, AIR FRANCE-KLM NE PROFITE PAS DE LA REPRISE	19
A. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE	19
1. En 2012, le chiffre d'affaires a augmenté mais le déficit s'est creusé.....	19
2. Des charges difficiles à maîtriser	20
B. LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN <i>TRANSFORM</i> 2015	21
1. Le plan <i>Transform</i> 2015 originel (printemps 2012)	21
2. L'évolution du plan <i>Transform</i> 2015 (été-automne 2013)	22

C. DE VRAIES RAISONS D'ESPÉRER.....	22
1. Air France a restructuré ses filiales.....	22
2. L'offre commerciale, réaménagée, sera globalement étoffée.....	24
3. Air France s'appuie sur des partenariats solides.....	24
D. MAIS LES PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS DEMEURENT	24
1. L'exercice 2013 sera encore déficitaire.....	24
2. Air France diffère certains investissements.....	25
3. La menace récurrente d'une « taxation écologique » du kérosène.....	25
E. LA LOURDE TAXATION DU TRANSPORT AÉRIEN.....	25
1. Un nombre très important de prélèvements au niveau mondial.....	25
2. Sur le seul territoire national, les compagnies acquittent six taxes.....	26
3. ...et une quantité impressionnante de redevances.....	26
4. La taxe de solidarité : une idée généreuse qui pénalise Air France.....	27
IV. LES AUTRES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN	28
A. AÉROPORTS DE PARIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT	28
1. En 2012, la hausse du nombre de passagers a caché la baisse du nombre de mouvements d'avions.....	28
2. Les investissements à l'étranger dégradent les finances d'ADP.....	29
3. Les investissements se poursuivent tant à Roissy qu'à Orly.....	30
4. ADP poursuit sa mondialisation.....	31
B. LA BONNE SANTÉ DES AÉROPORTS RÉGIONAUX.....	31
1. La hausse du trafic des principaux aéroports régionaux se poursuit.....	31
2. Un renforcement de la présence des transporteurs à bas coût.....	34
C. EADS : LA RÉORGANISATION D'UNE SOCIÉTÉ PROSPÈRE	36
1. Une réorganisation en profondeur du groupe.....	36
2. Les excellents résultats d'Airbus.....	36
3. ...ne doivent pas masquer les performances d'Eurocopter.....	37
DEUXIÈME PARTIE : LES BUDGETS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE	39
I. LE BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS	39
A. LA HAUSSE DES INVESTISSEMENTS RETARDE LE RETOUR À L'ÉQUILIBRE	39
1. La baisse des dépenses d'exploitation.....	39
2. L'année 2014 sera marquée par une forte hausse des investissements.....	40
3. La « spirale du surendettement ».....	41

B. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS DU BACEA.....	42
1. Une réduction engagée depuis sept ans	42
2. Les réductions en 2013 et 2014	43
3. L'évolution maîtrisée des dépenses de personnel.....	44
C. L'ÉVOLUTION BUDGÉTAIRE DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES.....	45
1. Le Programme 612 <i>Navigation aérienne</i>	45
2. Le Programme 613 <i>Soutien aux prestations de l'aviation civile</i>	46
3. Le Programme 614 <i>Transports aériens, surveillance et certification</i>	47
D. L'ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC)	48
1. Une école unique au monde par la diversité de ses formations	48
2. Un budget 2013 contraint par les réserves de précaution	49
3. Le budget 2014 s'inscrit en légère baisse	50
4. Les effectifs de l'ENAC diminueront.....	50
II. LE PROGRAMME 170 MÉTÉOROLOGIE.....	53
A. UN BUDGET CONSTITUÉ PRINCIPALEMENT D'UNE SUBVENTION ET DE RECETTES COMMERCIALES.....	53
1. La subvention pour charges de service public sera en forte baisse.....	53
2. Les recettes commerciales de Météo-France se contractent.....	54
3. Les autres recettes de Météo-France.....	55
B. UNE RÉDUCTION DES EFFECTIFS QUI ACCOMPAGNE LA RÉORGANISATION TERRITORIALE.....	55
1. Près de cent emplois en moins chaque année	55
2. La masse salariale diminue pour la première fois.....	56
C. LA MODERNISATION DE MÉTÉO-FRANCE.....	57
1. Une réforme territoriale de longue haleine	57
2. Le renouvellement des radars hydrométéorologiques se poursuit.....	58
EXAMEN EN COMMISSION	59
LISTE DES AUDITIONS ET VISITES RÉALISÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	61

L'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

Au 10 octobre 2013, 100 % des réponses étaient parvenues au Rapporteur spécial.

INTRODUCTION

Après avoir connu en 2009 la plus grave crise de son histoire, le transport aérien a renoué avec la croissance. En 2012, le seuil des 3 milliards de passagers transportés a été atteint, ce qui représente une hausse de 4,7 % par rapport à 2011. Le nombre de mouvements en service régulier a atteint 31,2 millions dans le monde contre 30,1 millions en 2010, soit une augmentation de 3,7 %. Le nombre moyen de passager par avion s'est élevé à 97 millions contre 90 millions l'année précédente.

Mais cette croissance n'a pas été équitablement répartie. La plus forte hausse a été enregistrée par les compagnies du Moyen-Orient (+ 13,7 %) qui ont développé leurs réseaux dans le but de capter un maximum de passagers longs courriers en transit. Le trafic intérieur des pays émergents a aussi enregistré, dans de nombreux cas, des hausses proches de 10 %.

Dans ce tableau de l'activité aérienne, les trois principaux acteurs français connaissent des fortunes diverses :

– le constructeur aéronautique EADS, société internationale mais à forte connotation française, connaît une expansion continue, améliorant chaque année son chiffre d'affaire (il a bondi de 15 % en 2012) et détenant un carnet de commande de 13 200 avions représentant 520 milliards d'euros et équivalent à huit années de production ;

– la société Aéroport de Paris a enregistré une faible hausse de son trafic passager en 2012 (+ 0,8 %) et même une diminution du nombre de vols (- 1,8 %). Toutefois, grâce à la hausse des redevances enregistrée au 1^{er} avril 2012 et à son fort engagement international, elle a pu enregistrer un résultat net de 341 millions d'euros lors du dernier exercice ;

– la compagnie Air France se trouve dans une situation beaucoup plus difficile. Mise en difficulté par la double concurrence des compagnies à bas coût sur les vols courts et moyens courriers et sur celle des compagnies du Moyen-Orient sur les vols longs courriers, elle a mis en œuvre un plan (*Transform 2015*) qui n'a donné que des résultats partiels, au point qu'un second plan a été rendu nécessaire en 2013.

C'est dans ce contexte qu'il revient à la DGAC de poursuivre, pour la France, la mise en œuvre du projet de Ciel unique européen et, notamment de son volet technologique SESAR (*Single european sky ATM research*) ainsi que du bloc d'espace fonctionnel Europe Central (FABEC). Ces deux projets ont pour ambition de faire face à la croissance du trafic aérien d'ici à 2020, en renforçant encore la sécurité et la ponctualité, en réduisant l'impact environnemental du trafic aérien et en réduisant les coûts unitaires et donc les tarifs des services rendus aux compagnies aériennes.

Le programme *Météorologie*, seule composante du budget général relevant du présent rapport, verra en 2013 sa subvention diminuer de 3,2 %, à 208,6 millions d'euros. Ces crédits, qui s'ajoutent aux recettes propres de l'établissement, permettront néanmoins à Météo-France de réaliser des investissements qui ne peuvent plus être repoussés, en particulier le renouvellement de radars dont certains accusent 35 ans d'âge. Par ailleurs, Météo-France poursuivra sa réforme territoriale, réduisant en quelques années le nombre de ses implantations métropolitaines de 108 à 55. Cette réorganisation s'accompagnera, en 2014, d'une diminution de ses effectifs d'une centaine d'emplois.

CHIFFRES CLÉS

En 2014, le budget de la section des opérations courantes du budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA) s'élèvera à 1 887,9 millions d'euros, en hausse de 41 millions d'euros (+ 2,2 millions d'euros) par rapport à 2013 et devrait dégager un résultat positif de 49,7 millions d'euros contre un déficit prévisible de 21,5 millions d'euros en 2013.

Le budget des investissements s'élèvera à 482,8 millions d'euros, en hausse de 42,9 millions d'euros (+ 17,3 %) par rapport à l'exercice précédent. Déduction faite du montant des amortissements, le budget net du contrôle et de l'exploitation aériens s'élèvera à 2 174,3 millions d'euros, en hausse de près de 63 millions d'euros (+ 3 %) par rapport à 2013. Malgré l'amélioration du résultat d'exploitation et, par conséquent, de la capacité d'autofinancement du BACEA, le recours à l'emprunt (267,7 millions d'euros) sera nécessaire pour financer les investissements et équilibrer les comptes.

Ce nouvel emprunt creusera un peu plus l'endettement du budget annexe qui atteindra un pic en 2014 : 1 282 millions d'euros, en hausse de 3,5 %.

Au 31 juillet 2013, les effectifs du BACEA comptaient 10 844 ETPT, soit 181 de moins que ce qui était prévu au plafond d'emplois fixé à 11 025. Le schéma d'emploi pour l'année 2014 prévoit 100 nouvelles suppressions d'emplois, ce qui devrait porter le plafond théorique à 10 925 emplois, pour un niveau réel compris entre 10 700 et 10 800 agents.

Cette évolution des effectifs devrait permettre de stabiliser la masse salariale. En effet, le montant des crédits de rémunérations prévu pour 2014 (1 139,3 millions d'euros dont 878 millions d'euros hors CAS *Pensions* et 261,3 millions d'euros au titre du CAS *Pensions*) constitue une augmentation modérée, à la fois en volume et en valeur, par rapport aux crédits ouverts pour 2013 (1 137,1 millions d'euros).

PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE AÉRONAUTIQUE GÉNÉRAL

I. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE, FACTEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Dopé par la croissance économique mondiale, notamment dans les pays émergents, le trafic aérien a confirmé en 2012 la reprise enregistrée en 2011. L'activité restera soutenue en 2013 et 2014 mais profitera essentiellement aux pays émergents. Les marchés d'Amérique du nord et d'Europe de l'ouest, qui ont atteint une certaine maturité, s'inscrivent dans une croissance plus mesurée.

A. UNE CROISSANCE SUBSTANTIELLE A ÉTÉ ENREGISTRÉE EN 2012

1. Ce sont les compagnies du Moyen-Orient qui ont porté la croissance

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI, 191 pays membres), 3 milliards de passagers ont été transportés en 2012, ce qui représente une hausse de 4,7 % par rapport à 2011. Le volume d'activité des services réguliers (internationaux et intérieurs) s'est élevé à 5,4 milliards passagers-kilomètres-transportés (PKT) en hausse de 4,9 % par rapport à 2011, la hausse étant plus élevée sur les vols internationaux (+ 5,4 %) que sur le trafic intérieur (+ 4,1 %). La longueur moyenne de vol est de 1 800 kilomètres.

Le nombre de mouvements en service régulier a atteint 31,2 millions dans le monde en 2012 contre 30,1 millions en 2011, soit une augmentation de 3,7 %, pour un emport moyen de 97 passagers par vol contre 90 en 2011.

La plus forte hausse en trafic international a été enregistrée par les compagnies du Moyen-Orient dont la progression (13,7 % au total, 14,3 % en international) témoigne du dynamisme des transporteurs de cette zone, à l'image de compagnies comme Emirates, Qatar Airways ou Etihad qui ont tissé des réseaux mondiaux et se sont imposées sur des dessertes en correspondance entre l'Europe et l'Afrique, d'une part, et l'Asie-Pacifique d'autre part.

En « Europe », la croissance a été relativement robuste (+ 4,4 %), mais elle est surtout le fait des pays émergeant situés hors de l'Union européenne comme la Turquie ou la Russie. L'Afrique a connu un regain de croissance (+ 4,2 %). La croissance du trafic international des compagnies d'Amérique du Nord est plus modeste : + 2 %.

Pour les services intérieurs, la croissance globale des marchés s'est établie à 4,1 % par rapport à 2011. Les plus forts taux ont été enregistrés en Asie-Pacifique grâce au développement des lignes intérieures en Chine (+ 9,5 %), et dans la région Amérique latine-Caraïbes en grande partie grâce à l'essor du Brésil (+ 8,6 %). Le continent africain arrive en troisième position avec une croissance

de 4,3 %. Par contraste, le trafic intérieur était, en 2012, en quasi-stagnation en Europe et a connu un faible développement en Amérique du nord : il s'agit de régions en crise et où le transport aérien est déjà arrivé à maturité, avec une faible marge de progression.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS EN MILLIARDS DE PKT ET EN %/2012

Régions du monde	Trafic international	Trafic intérieur	Total
Afrique	106,9 (+ 4,2 %)	19,2 (+ 4,3 %)	126 (+ 4,2 %)
Asie/Pacifique	896,3 (+ 4,6 %)	736,7 (+ 8,6 %)	1 633 (+ 6,4 %)
Europe	1 282,4 (+ 4,4 %)	184,7 (+ 0,1 %)	1 467 (+ 3,9 %)
Moyen-Orient	415,6 (+ 14,3 %)	27,5 (+ 3,6 %)	443 (+ 13,7 %)
Amérique du Nord	488,2 (+ 2,0 %)	964,8 (+ 0,9 %)	1 453 (+ 1,3 %)
Amérique Latine/Caraïbes	128,1 (+ 8,9 %)	153 (+ 8,4 %)	281 (+ 8,6 %)
Monde	3 317,5 (+ 5,4 %)	2 085,9 (+ 4,1 %)	5 403 (+ 4,9 %)

Source : OACI.

Le trafic de fret aérien, exprimé en tonnes-kilomètres-fret (TKF) réalisées, a diminué de 1,1 %, à 182 milliards de TKF, ce qui représente quelque 51 millions de tonnes de fret acheminées. Il s'agit de la deuxième année consécutive de baisse, ce qui témoigne du ralentissement de l'économie et des échanges mondiaux. Le résultat recouvre une légère augmentation du trafic international (+ 0,1 %) et une baisse de 1 % du trafic intérieur. Un glissement vers le mode maritime a été observé pour certains trafics.

La baisse a été forte en Asie Pacifique (- 5,5 %) et en Europe (- 2,9 %), alors que les compagnies du Moyen-Orient ont enregistré une progression de 14,7 %, confirmant dans le fret leurs succès enregistrés dans le transport de passagers.

Selon l'IATA⁽¹⁾, en 2012, la forte croissance économique dans les marchés émergents a entraîné une augmentation du trafic de passagers de 4,3 % exprimé en passagers kilomètres transportés. Le nombre de sièges offerts n'a augmenté que de 3,9 % et le coefficient de remplissage a atteint 79,1 %.

2. Les routes les plus fréquentées se trouvent désormais en Asie

Les compagnies membres de l'IATA ont transporté 2,977 milliards de passagers en 2012. La région la plus dynamique a été l'Asie Pacifique (947,9 millions de passagers), suivie de l'Amérique du Nord (808,1 millions de passagers) et de l'Europe (780,6 millions de passagers).

(1) International Air Transport Association. Il s'agit des données des seules 240 compagnies membres de cette association : elles sont donc moins exhaustives que celles de l'OACI, mais plus détaillées notamment pour les résultats financiers. Les résultats de trafic sont cohérents avec ceux de l'OACI en termes d'évolution par rapport à 2011.

En nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT), le classement est le même : l'Asie-Pacifique (1 656 milliards de PKT), l'Amérique du Nord (1 472 milliards de PKT) et l'Europe (1 476 milliards de PKT) rassemblent 85 % du trafic mondial. Le Moyen-Orient (443 milliards de PKT) et la zone Amérique latine-Caraïbes (289 milliards de PKT) connaissent de fortes croissances mais ne représentent encore que 13 % des PKT mondiaux tandis que le poids de l'Afrique, avec 132 milliards de PKT, est de 2 % du trafic mondial.

Les routes les plus fréquentées se situent désormais en Asie. Sur le marché international, les trois liaisons les plus importantes sont Hong-Kong-Taïpei (5,5 millions de passagers), Séoul-Tokyo et Kuala Lumpur-Singapour. Sur le marché intérieur, ce sont Séoul-Jeju (10,15 millions de passagers, première liaison aérienne au monde en nombre de passagers), Tokyo-Sapporo (8,2 millions de passagers), Pékin-Shanghai (7,2 millions) Tokyo-Osaka (6,7 millions) et Tokyo-Fukuoka (6,6 millions de passagers). Hors Asie, la ligne Rio de Janeiro-Sao Paulo a cumulé 7,7 millions de passagers en 2012.

3. Un secteur robuste malgré des résultats financiers en baisse

Du point de vue financier, l'IATA a annoncé pour 2012 une augmentation de 6,9 % du chiffre d'affaires des compagnies aériennes à près de 680 milliards de dollars. Cette hausse se partage à parts égales entre l'accroissement de l'activité et la hausse des recettes unitaires.

En 2012, le prix moyen du kérosène s'est élevé à 129,60 dollars le baril, soit une hausse de 1,6 % par rapport à 2011, mais de 41,8 % par rapport à 2010. L'expérience de 2008 (quand le kérosène avait atteint un niveau de 126,70 dollars le baril) a permis aux compagnies de pratiquer des politiques de couverture avisées limitant les effets défavorables de ce niveau élevé.

Le résultat d'exploitation pour le transport international régulier des compagnies membres de l'IATA en 2012 a présenté en 2012 un bénéfice de 14,8 milliards de dollars, en augmentation de 4,9 % par rapport à 2011. Mais après les charges d'intérêts, le résultat net global ne s'est élevé qu'à 7,6 milliards de dollars, en baisse de 14 % par rapport à 2011.

Au vu de ces données émanant tant de l'OACI que de l'IATA, l'impression prévalait à la fin de l'année 2012 que le transport aérien de passagers continuait de manifester des signes de robustesse malgré la dureté de la crise économique, les compagnies du Moyen Orient confirmant leur importance croissante sur la scène internationale.

B. LES RÉSULTATS MITIGÉS DU VIEUX CONTINENT

1. La quasi-stagnation du continent européen

Les compagnies membres de l'AEA ⁽¹⁾ ont transporté 401 millions de passagers en 2012, soit une faible croissance de 0,5 %, qui intervient après le rattrapage de 7 % enregistré en 2011. La croissance est plus élevée en termes de passagers-kilomètres : + 3,1 %. Comme l'offre en sièges n'a augmenté que de 1 %, le coefficient de remplissage s'est amélioré à 79,2 % contre 77,6 % en 2011.

Le trafic a repris en 2012 sur certaines destinations comme l'Afrique du Nord, affectée par les troubles de 2010-2011. L'essor économique de l'Asie et de l'Amérique du sud a aussi profité aux transporteurs européens. Le trafic de fret des compagnies de l'AEA a en revanche chuté de près de 4 %. Cela amène ce trafic à un niveau inférieur de 8 % à celui de 2008.

Malgré la situation assez satisfaisante du trafic, la maîtrise des capacités et l'amélioration du remplissage, les compagnies de l'AEA ne sont pas parvenues à compenser la hausse des coûts d'exploitation, notamment celle du carburant. Les compagnies de la zone euro ont dû, en outre, supporter en 2012 une baisse de l'euro, qui a encore contribué à renchérir le prix des produits pétroliers.

2. La France a tiré son épingle du jeu en 2012

Le transport aérien en France a enregistré en 2012 une hausse de 3,2 % du nombre de passagers transportés, grâce notamment à la mise en place des trois bases de province d'Air France (Marseille, Nice et Toulouse), à la réactivité des compagnies bas coûts et à la reprise du trafic sur certaines destinations très affectées en 2010.

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS EN FRANCE EN 2012 (EN MILLIONS)

	2012	ÉVOLUTION / 2011
Intérieur Métropole	23,7	+ 2,9%
Métropole-outremer	3,7	- 1,3%
Métropole-international	105,5	+ 3,4%
dont Union européenne	58,9	+ 3,3%
Total	133	+ 3,2%

Source : DGAC

Ce résultat est favorable compte tenu du contexte économique (une activité économique quasi nulle en Europe, un prix du pétrole élevé et une situation financière des grandes compagnies européennes fragile), et du fait que le trafic a été très perturbé en janvier et mars par des épisodes neigeux en Europe et aux États-Unis. Il convient néanmoins de rester prudent pour les prochains mois :

(1) Association of European Airlines, organisation qui regroupe 33 transporteurs aériens de passagers et de fret, mais n'inclut pas des compagnies à bas coûts comme easyJet, Ryanair ou Vueling. L'AEA n'inclut aucune compagnie russe et une seule turque (deux pays à forte croissance), ce qui explique que ses résultats soient sensiblement différents de ceux fournis par l'OACI ou l'IATA pour l'Europe.

– après les fortes croissances liées aux ouvertures de lignes tant d’Air France que des compagnies à bas coûts, les transporteurs envisagent une réduction de leurs programmes de vols en fonction des résultats constatés ;

– l’accroissement des tensions dans certains pays du monde arabe est de nature à peser sur le trafic vers ces destinations.

Paradoxalement, la croissance du nombre de passagers transportés s’est accompagnée, en 2012, d’une nouvelle baisse du nombre de mouvements contrôlés (départs et arrivées France) : –0,6 %. Ce phénomène s’explique par l’augmentation de la taille des appareils utilisés et, sur certains segments, par un meilleur taux de remplissage. De plus, les compagnies aériennes font preuve d’une réactivité renouvelée pour ajuster leurs programmes de vol, afin de s’adapter au marché et de capter de nouveaux clients.

Globalement, sur l’ensemble du trafic au départ ou à l’arrivée des aéroports français, la part du pavillon national a légèrement reculé en 2012 : 46,2 % contre 46,5 % en 2011. Les évolutions entre 2011 et 2012 diffèrent selon les lignes : sur le réseau intérieur à la métropole, la part du pavillon français a diminué de plus de 3 points, essentiellement en raison du développement des liaisons transversales par des compagnies étrangères à bas coûts (Ryanair, Easyjet...). En revanche, la part du pavillon français a augmenté sur les liaisons internationales à destination ou en provenance de l’Union européenne (de 27,2 % en 2011 à 28,0 % en 2012) et hors de l’Union européenne (de 45,6 % à 46,0 %).

C. DES PRÉVISIONS CONTRASTÉES POUR LES ANNÉES À VENIR

1. Le premier semestre 2013 est prometteur

Au niveau mondial, l’activité est restée soutenue au cours du premier semestre 2013, selon les données publiées par l’IATA en juillet 2013. Au cours de cette période, le trafic total de passagers a progressé de 4,8 %, légèrement plus sur les liaisons internationales que sur les vols intérieurs. Deux zones ont fortement progressé : le Moyen-Orient (+ 11,7 %) et l’Afrique (+ 8,1 %) tandis que l’Asie-Pacifique et l’Amérique latine avec + 6,1 % et + 6 % demeurent au-dessus de la moyenne mondiale. En revanche, l’Europe se situe sous cette moyenne avec une hausse de seulement 3,4 %, devant l’Amérique du Nord (+ 1,9 %).

Pour la France, la croissance du nombre de passagers au premier semestre est estimée à 2 %. Cette croissance est pratiquement égale en transport intérieur (+ 2 %) et en international (+ 2,1 %). Le trafic international est marqué par des hausses notables du trafic avec le Moyen Orient (+ 8,3 %) et l’Asie (+ 4,8 %), mais par une baisse de 1,7 % vers l’Amérique du Nord, et une quasi-stagnation (+ 1 %) du trafic avec l’Union européenne.

Le trafic intérieur français est marqué au premier semestre 2013 par une hausse de 10,6 % des lignes transversales imputable à l'action des compagnies à bas coûts, mais aussi au développement des bases Air France à Nice, Marseille et Toulouse, sensible à partir d'avril 2012. Le trafic des lignes au départ ou à l'arrivée de Paris recule quant à lui de 1,5 %. Le trafic entre la métropole et l'outre-mer progresse de 2,4 %.

2. La croissance mondiale devrait rester soutenue à moyen terme

De manière générale, les divers organismes de prévisions anticipent (OACI, IATA, constructeurs) une légère amélioration de la croissance constatée en 2012 et au début de l'année 2013, en raison de la situation économique qui commence à s'améliorer et des efforts de restructuration des grandes compagnies aériennes face au défi des compagnies à bas coûts et de celles du Golfe.

L'OACI a publié en juillet 2013 une prévision de croissance mondiale de 4,8 % du nombre de passagers-kilomètres pour 2013, c'est-à-dire une croissance un peu ralentie par rapport à celle de 2012, mais similaire à celle du premier semestre de cette année.

La plus forte croissance est attendue dans la région Moyen-Orient, malgré les bouleversements que connaît cette zone : + 10 % en 2013. L'Amérique latine-Caraïbes devrait être la deuxième zone avec une croissance du trafic passager de 7,6 %. La zone Asie-Pacifique connaîtrait une croissance de 5,5 % et l'Afrique de 5,2 %. Pour l'Europe, l'OACI prévoit en 2013 une croissance de 4,4 %, l'Amérique du Nord demeurant en dernière position avec + 2,3 %.

Pour les années suivantes, l'OACI entrevoit une reprise avec une croissance globale de 5,9 % en 2014 et 6,3 % en 2015, toujours tirée par le Moyen Orient, l'Amérique latine et l'Asie. Mais l'OACI est optimiste pour l'Europe où le trafic devrait croître de 5,5 % en 2014 et de 6,2 % en 2015, année où le trafic de l'Europe rejoindrait la tendance mondiale.

L'IATA prévoit une amélioration des comptes des transporteurs aériens en 2013, malgré les conditions encore difficiles de la conjoncture. Le chiffre d'affaires global pourrait atteindre 711 milliards de dollars (+ 4,5 %) tandis que le résultat d'exploitation devrait s'élever à 23,9 milliards de dollars (+ 61 %). Le résultat net pourrait s'établir à 12,7 milliards de dollars, en hausse de 67 %. Pour IATA, l'amélioration attendue en 2013 ne sera due à la conjoncture économique, encore trop incertaine, mais aux efforts de restructuration engagés par les transporteurs aériens.

Au niveau européen, Eurocontrol prévoit pour 2013 une baisse en mouvements de 1,3 % pour la France (y compris les survols) et de 0,1 % pour l'Europe. Pour 2014, Eurocontrol prévoit une légère reprise de 2,6 % pour le continent européen et de 1,6 % pour la France. Les croissances les plus fortes seront toujours dans l'est de la zone (+ 8,8 % en Turquie, + 5,3 % en Ukraine,

+ 5,2 % en Bulgarie). D'ici 2019, Eurocontrol prévoit un taux annuel moyen de croissance des mouvements de 2,9 % pour l'ensemble de ses membres. Ce taux sera plus faible dans les pays de l'ouest européen (+ 2 % en France, + 2,2 % en Allemagne) et plus élevé à l'est (+ 6,3 % en Turquie, + 4,7 % en Ukraine).

3. En France, la croissance du trafic aérien sera faible en 2013 et 2014

Les perspectives de trafic aérien de passagers établies par la DGAC pour la France métropolitaine s'établissent entre + 0,2 % et + 2,2 % pour 2013. Ces prévisions prennent en compte les résultats provisoires de trafic des cinq premiers mois de 2013 : + 1,8 % par rapport à la même période de 2012 (avec un jour supplémentaire en février 2012 par rapport à 2013). Ces perspectives de croissance du trafic ont été revues à la hausse par rapport à celles réalisées antérieurement, en raison notamment d'un résultat meilleur que prévu au cours de la période de mars à mai et d'une légère révision à la baisse du prix du pétrole.

Cependant, ces perspectives demeurent toujours incertaines pour plusieurs raisons :

– de fortes fluctuations des taux de variation mensuels du trafic ont été observées depuis le début de l'année : – 0,8% en janvier 2013 par rapport à 2012, – 0,2 % en février, + 3,7 % en mars, – 0,3 % en avril et + 5,8 % en mai. Ces importantes fluctuations sont liées notamment aux effets calendaires (année 2012 bissexile), aux vacances scolaires, aux épisodes neigeux et aux événements sociaux ;

– les risques d'aggravations de la situation économique en Europe, les tensions dans plusieurs pays touristiques notamment l'Égypte et la Turquie et la possible remise en cause d'une partie de l'activité des bases Air France en province continuent à faire peser des doutes sur l'évolution de l'activité.

À ce jour, l'hypothèse la plus probable pour 2013 est une progression du trafic de passagers de 1,1 % sur l'ensemble de l'année. Ce scénario repose sur une hausse du PIB de la France de 0,1 %, un prix du pétrole de 105 dollars le baril et une quasi-stagnation du nombre de liaisons aériennes directes au départ de la métropole par rapport à 2012.

Pour 2014, les instituts de conjoncture prévoient une reprise modérée de l'activité économique. Quant au prix du baril de pétrole brut, les hypothèses retenues vont de 105 dollars/baril (scénario 1) à 115 \$/baril (scénario 3). Dans ces circonstances, l'évolution du trafic aérien en 2014 pour la France métropolitaine devrait se situer entre + 0,9 % et + 4,2 % selon les différents scénarios envisagés.

Si la tendance à l'optimisation de l'emport moyen se poursuit, le nombre de mouvements d'avions (départs et arrivées en France) devrait rester stable entre 2013 et 2014.

II. LA SITUATION DISPARATE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

A. SUR LES MARCHÉS MATURES : RESTRUCTURATIONS ET CONVALESCENCES

Selon l'IATA, les résultats financiers ont été positifs pour les compagnies aériennes mondiales en 2011 avec, un bénéfice total net de 7,9 milliards de dollars, principalement au bénéfice des compagnies asiatiques (4,9 milliards de dollars) et américaines (1,3 milliard de dollars).

Mais la situation reste très variable d'un marché à l'autre. Sur le continent européen, si la plupart des compagnies se rétablissent, d'autres connaissent encore de lourdes difficultés.

1. En Europe, la plupart des compagnies se sont rétablies

Les compagnies européennes ont connu une augmentation modérée de leur trafic en 2012 : +4,4 % de passagers-kilomètres transportés selon l'IATA contre +5,3 % pour l'ensemble des compagnies mondiales. Ce résultat est à comparer aux 9 % de croissance enregistrés en 2011 qui était, il est vrai, une année de rattrapage.

L'ensemble des compagnies européennes membres de l'IATA a toutefois dégagé un bénéfice net relativement faible de l'ordre de 300 millions de dollars lors de l'exercice 2012, ce qui correspond à une marge nette de 0,7 %.

RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES

(en millions d'euros)

Compagnie	Chiffre d'affaires (CA)	ÉVOLUTION du CA par rapport à 2011	Résultat d'exploitation 2012	Résultat d'exploitation 2011
Air France-KLM	25 633	+ 5 %	- 300	- 353
IAG (British Airways-Iberia)	18 117	+ 11 %	-23	485
Lufthansa	30 135	+ 5 %	524	820
Ryanair	5 217	+ 11 %	567	590
Easyjet	4 682	+ 12 %	385	301
Turkish airlines	6 239	+ 22 %	692	53

Source : communiqués de presse des compagnies.

British Airways et *Iberia* ont fusionné en 2010 pour former le groupe IAG devenu, en 2011, le cinquième groupe européen en nombre de passagers derrière Ryanair, Air France-KLM, Lufthansa et EasyJet. Le groupe IAG a publié un chiffre d'affaires en hausse de 11 % sur l'exercice 2012 mais avec une perte opérationnelle de 23 millions d'euros. Ce résultat cache cependant deux performances différentes : *British Airways* a enregistré un profit opérationnel positif alors qu'*Iberia* a enregistré un résultat négatif. Les charges de

restructuration et les remboursements de la dette d'Iberia pèsent sur le résultat net du groupe.

Le groupe *Lufthansa* a enregistré un chiffre d'affaires de 30 milliards d'euros en 2012, en hausse de 5 %, mais un résultat opérationnel de 524 millions d'euros, soit 36 % de moins qu'en 2011. Cette réduction est due à l'augmentation du coût de pétrole, ainsi qu'à celle des taxes, des charges et des redevances en Europe. Toutefois, les profits de Lufthansa ont été confortables avec un bénéfice net de 990 millions d'euros contre une perte de 13 millions d'euros en 2011.

La compagnie à bas coûts *EasyJet* a connu en 2012 une nouvelle année de croissance très forte de son chiffre d'affaires (+ 12 %) qui a atteint 4,7 milliards d'euros et a publié des résultats opérationnels positifs fondés sur une augmentation de 7 % du nombre de passagers transportés.

La compagnie *Ryanair* a augmenté son chiffre d'affaires de 11 % à 5,2 milliards d'euros. Le résultat opérationnel s'est élevé à 567 millions d'euros et le nombre de passagers transportés a augmenté de 5 % malgré la mise au sol de 80 avions durant l'hiver. La compagnie a multiplié les ouvertures de bases et de lignes et a commandé 175 nouveaux avions auprès du constructeur Boeing.

La compagnie *Turkish Airlines* a augmenté son chiffre d'affaire de 22 % en 2012 et son résultat opérationnel s'est avéré le plus important d'Europe avec 692 millions d'euros. Le développement de la compagnie est très rapide, le nombre de passagers transportés en 2012 ayant progressé de 20 %. L'offre de siège a augmenté de 10 % et la compagnie a ouvert 34 nouvelles destinations à l'international.

Dans ce contexte de rétablissement ou d'expansion, la situation du groupe *Air France-KLM* dépare. Ainsi, malgré un chiffre d'affaires en hausse de 5,2 %, le groupe a enregistré en 2012 une nouvelle perte d'exploitation d'un montant de 300 millions d'euros qui a fait suite à une perte de 353 millions un an plus tôt. Même s'il a diminué, l'endettement du groupe reste à un niveau élevé : 6 milliards d'euros fin 2012 contre 6,5 milliards fin 2013. Parmi les grands groupes européens, Air France-KLM est la seule à avoir connu un déficit cinq années de suite.

2. Les restructurations des compagnies américaines ont porté leurs fruits

Les compagnies américaines ont affiché des résultats positifs pour l'année 2012, y compris la compagnie *American Airlines*, pourtant en grave difficulté en 2011. Malgré la faible croissance et le prix élevé du kérosène, les compagnies américaines ont amélioré leurs résultats grâce à des restructurations et des consolidations (*US Airways* et *America West* en mai 2005, *Delta* et *Northwest* en janvier 2010, *United* et *Continental* en octobre 2010, *Southwest* et *AirTran* en janvier 2012) qui commencent à porter leurs fruits.

Selon l'IATA, l'ensemble des compagnies américaines a enregistré un bénéfice net de 2,4 milliards de dollars en 2012.

RÉSULTATS FINANCIERS ANNÉE 2012

(en millions USD)

Compagnie	Période	CA global	Évolution	Rés. expl. 12	Rés. expl. 11
American Airlines	2012	24 825	4%	41	-1 170
United Continental	2012	37 152	0%	39	182
Delta Airlines	2012	36 670	4%	2 175	1 975
Southwest Airlines	2012	16 093	9%	623	693

Source : communiqués de presse des compagnies.

B. SUR LES MARCHÉS ÉMERGENTS, LA CROISSANCE SE POURSUIT

1. Les compagnies asiatiques s'appuient sur leurs marchés intérieurs

En 2012, la santé financière des compagnies asiatiques a été la plus florissante avec, selon l'IATA, un total de 3,7 milliards de dollars de bénéfices nets. Toutefois, ces résultats sont inférieurs à ceux de l'année 2011 où les bénéfices nets avaient atteint 5,4 milliards de dollars.

Les résultats des compagnies sont marqués par le ralentissement de la croissance en Asie et par le durcissement de la concurrence qui tire les recettes moyennes vers le bas notamment pour le cargo où les surcapacités réduisent la rentabilité des compagnies. Les compagnies chinoises s'adossent cependant sur un marché domestique encore tonique pour poursuivre leur croissance. Les chiffres d'affaires des compagnies (hors Chine) ont, par conséquent, enregistré des hausses assez faibles.

RÉSULTATS FINANCIERS ANNÉE 2012

(en millions USD)

Compagnie	Période	CA global	Évolution 12/11	Rés. expl. 2012	Rés. expl. 2011
AH Nippon Airways	Avril 12 - Mars 13	17 951	5%	1 256	1 174
Japan Airlines	Avril 12 - Mars 13	14 990	3%	2 362	2 479
Singapour Airlines	Avril 12 - Mars 13	15 098	2%	229	286
China Southern	Janv- Déc 12	15 743	10%	806	688
Cathay Pacific	Janv- Déc 12	12 741	1%	229	705
Korean Air	Janv- Déc 12	11 875	4%	298	423

Source : communiqués de presse des compagnies.

2. Les compagnies moyen-orientales continuent à étendre leurs réseaux

Les compagnies du Moyen-Orient affiliées à l'IATA ont publié un bénéfice net d'un milliard de dollars pour l'année 2012, en augmentation légère

par rapport à l'année 2011 (900 millions de dollars). Ces compagnies profitent toujours de leur positionnement géographique attractif pour beaucoup de flux mondiaux (+ 13,9 % de passagers-kilomètres transportés en 2012) mais aussi des efforts déployés pour attirer des touristes. Les compagnies de cette région ont multiplié les accords aériens et voient leurs chiffres d'affaires ainsi que leurs résultats d'exploitation fortement progresser.

RÉSULTATS FINANCIERS ANNÉE 2012

(en millions d'euros)

Compagnie	Période	CA global	Évolution 2012/11	Rés. expl. 2012	Rés. expl. 2011
Emirates	Avril 12 - Mars 13	21 105	17%	994	706
Etihad Airways	Janvier- Déc 12	4 800	17%	753	648
El Al	Janvier- Déc 12	2 020	-1%	313	278

Source : communiqués de presse des compagnies

C. 2013 DEVRAIT ÉGALEMENT ÊTRE UNE ANNÉE FASTE

En juin 2013, l'IATA prévoyait des bénéfices nets de l'ordre de 12,7 milliards de dollars pour l'année pour l'ensemble du secteur, ainsi qu'une marge opérationnelle nette de 3,4 %. Si ces prévisions étaient réalisées, elles traduiraient une progression de 67 % par rapport aux résultats de 2012. Les compagnies aériennes ont réussi à s'adapter à des conditions économiques difficiles notamment en Europe où la récession est plus forte que prévue. Les compagnies profitent également d'un prix du pétrole moins élevé du fait du ralentissement de la croissance économique et de l'exploitation de nouveaux gisements aux États-Unis.

Toutes les régions devraient enregistrer un résultat net positif fin 2013, toutefois les compagnies de la région Asie-Pacifique resteront les plus profitables grâce à des marges encore importantes. L'IATA prévoit un bénéfice de 4,6 milliards de dollars pour les compagnies de cette région. Les compagnies américaines qui ont subi d'importantes restructurations et consolidations devraient, pour leur part, générer 4,4 milliards de dollars de bénéfice net en 2013.

Pour les compagnies européennes membres, l'IATA prévoit un bénéfice net global de 1,6 milliard de dollars en 2013, ce qui représente une amélioration très forte par rapport aux résultats de 2012 (300 millions de dollars).

Les compagnies du Moyen-Orient ont enregistré la plus forte hausse de trafic pour les six premiers mois de l'année et les compagnies de cette région continuent de se développer fortement avec l'acquisition de nombreux appareils et la prise de participation dans d'autres compagnies (Etihad a acquis des participations dans Air Seychelles, Air Berlin, Virgin Australia, Aer Lingus et Air Serbia). Sur le plan financier, l'IATA prévoit un bénéfice de 1,5 milliard de dollars pour l'ensemble des compagnies de cette région en 2013.

III. AFFAIBLI, AIR FRANCE-KLM NE PROFITE PAS DE LA REPRISE

Air France, qui appartient au groupe Air France-KLM et participe à l'alliance Skyteam, est possédée majoritairement par des capitaux privés ; l'État ne conserve plus que 15,9 % du capital de la compagnie.

A. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

1. En 2012, le chiffre d'affaires a augmenté mais le déficit s'est creusé

L'année 2012 s'est déroulée dans un environnement marqué par un ralentissement de la croissance mondiale et une récession en Europe. Pour autant, l'activité d'Air France-KLM s'est accrue et la compagnie a transporté plus de passagers que les années précédentes. Mais cette bonne tenue de l'activité n'a pas empêché la compagnie d'enregistrer un nouveau déficit d'exploitation, principalement dû au poids de ses charges.

En 2013, la dette de la société s'élève à 6 milliards d'euros. La direction a réagi en mettant en place le plan Transform 2015, accepté par les syndicats majoritaires.

Au cours de l'année 2012, le trafic du groupe Air France-KLM a atteint 223,9 milliards de passagers-kilomètres transportés (PKT), soit une hausse de 2,1 % par rapport à l'exercice précédent pour une offre en sièges-kilomètres offerts (SKO) en hausse de 0,6 %. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 83,1 %, en hausse de 1,2 %. Sur l'année 2012, le groupe a transporté un total de 77,4 millions de passagers, soit une hausse de 1,8 %.

Pour l'année 2012, le chiffre d'affaires consolidé d'Air France-KLM s'élève à 25,6 milliards d'euros, soit une hausse de 5,2 % par rapport à l'année 2011. Le tableau suivant présente l'activité du groupe par secteurs.

ACTIVITÉ DU GROUPE AIR FRANCE – KLM EN 2011 ET 2012

(en millions d'euros)

En millions d'euro	2011	Part dans chiffre d'affaires total	2012	Part dans chiffre d'affaires total	Variation
Passagers réguliers	17 998	73,9 %	19 262	75,1 %	+ 7,0 %
Autres recettes passagers	836	3,4 %	924	3,6 %	+ 10,5 %
Fret	2 977	12,2 %	2 872	11,2 %	- 3,5 %
Autres recettes fret	166	0,7 %	185	0,7 %	+ 11,4 %
Total transport aérien	21 977	90,2 %	23 243	90,7 %	+ 5,8 %
Maintenance	1 040	4,3 %	1 096	4,3 %	+ 5,4 %
Autres	1 346	5,5 %	1 294	5,0 %	- 3,9 %
Total chiffre d'affaires	24 363	100,0 %	25 633	100,0 %	+ 5,2 %

Source : DGAC.

Le transport de passagers sur vols réguliers génère sur l'année 2012 un chiffre d'affaires de 19,3 milliards d'euros, en hausse de 7 %. La part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (75,1 %) a crû de 1,2 point par rapport à l'année précédente.

Le chiffre d'affaires généré par le transport de fret a diminué de 3,5 % à 2,9 milliards d'euros en 2012 par rapport à 2011. Le trafic en tonnes-kilomètres transportées (TKT) a diminué de 6,3 % tandis que la recette unitaire à la TKT a augmenté de 3,0 %. Cette activité représente 11,2 % du chiffre d'affaires total, soit 1 % de moins que l'année précédente.

Le chiffre d'affaires de l'activité de maintenance facturée aux tiers a augmenté de 5,4 % tandis que la part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (4,3 %) reste identique par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires des autres activités s'est élevé à 1,29 milliard d'euros sur l'année 2012, en baisse de 3,9 %. Il est constitué essentiellement des activités de prestations de commissariat aux compagnies tierces exercées par Servair (filiale à plus de 97 % d'Air France) et de l'activité loisirs de Transavia Pays-Bas (filiale à 100 % de KLM) et Transavia France (détenue à 60 % par Air France et 40 % par Transavia Pays-Bas).

2. Des charges difficiles à maîtriser

Malgré la bonne tenue de l'activité liée au transport de passagers et à la maintenance, le résultat d'exploitation du groupe Air France-KLM pour l'année 2012 fait apparaître une perte de 300 millions d'euros contre une perte de 353 millions d'euros pour l'année 2011.

COMPTE D'EXPLOITATION DE LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE-KLM

En millions d'euros	2011	2012	Variation
Chiffre d'affaires	24 363	25 633	+ 5,2 %
Charges externes	- 15 517	- 16 432	+ 5,9 %
Frais de personnel	- 7 460	- 7 660	+ 2,7 %
Impôts et taxes	- 191	- 184	- 3,7 %
Amortissements, dépréciations et provisions	- 1 697	- 1 748	+ 3,0 %
Autres produits et charges	149	91	- 38,9 %
Résultat d'exploitation	- 353	- 300	+ 53 %

Les charges d'exploitation atteignent 25,93 milliards d'euros, en hausse de 4,8 % par rapport à l'exercice précédent. Elles se décomposent de la manière suivante :

– les charges externes sont en augmentation de 5,9 % à 16,43 milliards d'euros. Le poste principal (46,6 %) à savoir le carburant, enregistre une hausse de 13,8 % (+ 890 millions d'euros) sous l'effet combiné d'une baisse des volumes de 3 %, d'un effet change défavorable de 10 % et d'une hausse du prix du pétrole de 6 % après couvertures. Le reste des charges connaît une hausse

globale limitée de 0,3 %. Les redevances aéronautiques augmentent de 44 millions d'euros (soit 2,4 % d'augmentation, ce qui est proportionnel à celle de l'activité), les frais commerciaux et de distribution croissent de 29 millions d'euros et les autres frais (charges locatives, frais de télécommunications, assurances et honoraires) enregistrent une baisse de 186 millions d'euros ;

– les frais de personnel s'élèvent à 7,66 milliards d'euros, en hausse de 2,7 %. Ce poste ne représente cependant que 29,9 % du chiffre d'affaires en 2012 contre 30,6 % l'année précédente. L'effectif moyen du groupe Air France-KLM a diminué de 1,2 % durant l'année : 100 744 équivalents temps plein au 31 décembre 2012 ;

– les impôts et taxes diminuent par rapport à l'exercice précédent à 184 millions d'euros (– 3,7 %) ;

– les dotations aux amortissements, dépréciations et provisions s'élèvent à 1,75 million d'euros, en hausse de 3 % par rapport à l'exercice précédent.

B. LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN *TRANSFORM* 2015

Compte tenu de la situation financière du groupe et de son manque de compétitivité, le conseil d'administration du groupe Air France-KLM a annoncé fin 2011 la mise en place d'un plan de redressement sur trois ans (2012-2014), dénommé *Transform* 2015, destiné à restaurer la compétitivité, à restructurer son activité court et moyen-courrier et à réduire son endettement.

Financièrement, l'objectif est de ramener en trois ans l'endettement du groupe à 4,5 milliards d'euros (contre 5,97 milliards d'euros aujourd'hui et 6,5 milliards d'euros un an plus tôt).

1. Le plan *Transform* 2015 originel (printemps 2012)

Ce plan triennal prévoyait 2 milliards d'euros d'économies réalisées sur trois ans grâce à une hausse de la productivité (notamment une légère augmentation de la durée du travail) et à la suppression, sans licenciement, de 5 100 emplois (sur les 75 000 d'Air France). Au bout d'un an et demi, 70 % du plan aurait été mis en œuvre, et les premiers résultats se font sentir.

Les résultats d'Air France-KLM sont en amélioration avec une perte d'exploitation limitée à 451 millions d'euros pour le premier semestre 2013 contre une perte de 690 millions d'euros un an plus tôt. Le deuxième trimestre 2013 affiche même un résultat d'exploitation positif à 79 millions d'euros, contre une perte de 66 millions d'euros au deuxième trimestre 2012.

La dette nette, qui s'élevait encore à 6,5 milliards d'euros un an plus tôt, a été réduite à 5,3 milliards d'euros au 30 juin 2013.

Le groupe maintient son objectif de ramener le coût du siège-kilomètre offert (hors carburant) à 4,4 centimes d'euros en 2014 contre 4,8 en 2011, soit un gain de productivité de 10 %.

Toutefois, même si le plan *Transform* 2015 porte ses premiers fruits, la situation financière du groupe reste suffisamment préoccupante pour que des mesures complémentaires soient nécessaires.

2. L'évolution du plan *Transform* 2015 (été-automne 2013)

Frédéric Gagey, qui a succédé le 1er juillet à la tête d'Air France à Alexandre de Juniac, devenu PDG du groupe Air France – KLM, a présenté le 31 juillet au comité central d'entreprise un nouveau plan de restructuration qui se traduira notamment par 2 800 nouveaux départs volontaires.

Ce plan s'attachera à réduire les deux principales causes de déficit :

– d'une part celui du réseau court et moyen-courrier, qui souffre de la concurrence des compagnies à bas coût : déficit de 540 millions d'euros en 2011 et de plus de 700 millions d'euros en 2012 ;

– d'autre part celui de la branche cargo qui souffre de la conjoncture économique.

Les lignes les plus déficitaires pourraient être transférées aux deux filiales d'Air France : Transavia pour le « low cost » et Hop ! pour les lignes régionales et les pays limitrophes.

Les trois bases de province de Marseille, Nice et Toulouse, restent déficitaires malgré d'importants efforts de productivité consentis par les personnels qui y sont affectés. Leur activité devrait être réduite et la saisonnalité des lignes sera prise en compte.

C. DE VRAIES RAISONS D'ESPÉRER

1. Air France a restructuré ses filiales

Air France s'est doté, en 2007, d'une filiale à bas coût, Transavia, qui, sur le modèle de Germanwings (filiale de la Lufthansa), déploie peu à peu son réseau sur les lignes rendues déficitaires par la concurrence exacerbée des compagnies low-cost. Cette filiale est devenue profitable en 2012 avec une année d'avance sur les prévisions, même si son bénéfice a été symbolique : 1 million d'euros. Forte de neuf appareils au début de l'année 2013, Transavia disposera d'une vingtaine d'avions à court terme.

Les trois filiales régionales d'Air France, Airlinair, Britair et Regional (la quatrième, Cityjet est en vente) ont été regroupées le 31 mars 2013 au sein de la

société Hop ! pour former un pôle ayant vocation à desservir les villes de taille moyenne en France ou dans les pays limitrophes. On ne peut toutefois que regretter que chacune ait conservé son siège social (Orly pour Airlinair, Morlaix pour Britair et Nantes pour Regional) ainsi qu'un statut spécifique pour chaque personnel, réduisant ainsi la logique économique du regroupement qui n'est pas parvenu au stade de la fusion.

AIR FRANCE EST CONFRONTÉ À PLUSIEURS CONCURRENCES

1) Les compagnies à bas coût

Ces compagnies concurrencent la société nationale sur les lignes court et moyen-courriers avec des recettes connues : une flotte homogène ; une plus grande rotation des appareils ; des prix cassés mais compensés par des services payant à bord des avions ; une facturation des bagages transportés en soute ; des personnels moins bien rémunérés (et protégés) que sur les compagnies classiques ; le respect douteux – chez certains – de la réglementation du travail comme une retentissante affaire judiciaire l'a rappelé il y a peu.

Proposant à ses salariés des rémunérations plus élevées et à ses clients des services gratuits, Air France soutient difficilement cette concurrence.

2) Les compagnies du Moyen-Orient

Opérant depuis leurs plateformes régionales, (Doha, Dubaï, Abou Dhabi, Manama...), ces compagnies bâties à l'aide des pétrodollars proposent une concurrence de plus en plus redoutable aux compagnies classiques sur certaines destinations : Océanie, Afrique australe et orientale, Asie du sud-Est : Air France a réduit son offre sur l'Indochine et sur l'Inde, a fermé sa ligne sur Manille et envisage de ne plus desservir la Thaïlande.

Ces compagnies dont les comptes sont pour le moins opaques, bénéficient massivement d'aides publiques proscrites en Europe et pratiquent le dumping à grande échelle : le PDG de Qatar Airways, dont la compagnie ne publie pas ses comptes, reconnaît que sa société n'a jamais été à l'équilibre. Cela ne l'empêche pas de commander des appareils supplémentaires et d'ouvrir de nouvelles lignes. Ces compagnies bénéficient en outre de pratiques locales spécifiques : à Dubaï, c'est la même personne (un cousin de l'émir) qui est à la fois PDG de la compagnie Emirates, directeur général de l'aviation civile du pays et directeur de l'aéroport international.

3) La perte de certaines rentes de situation

Air France, qui a longtemps réalisé une part importante de ses profits sur la desserte de l'outre-mer, est maintenant confronté à une importante concurrence nationale. Trois ou quatre compagnies, selon les lignes, se livrent une guerre tarifaire sans merci. Air France a reconnu, devant le Rapporteur spécial, être déficitaire sur toutes les lignes desservant les DOM-TOM.

Les lignes à destination de l'Afrique sub-saharienne ont longtemps constitué une « chasse gardée » très rentable pour Air France. L'arrivée de Corsair en concurrence directe sur Dakar et Abidjan (et à terme sur d'autres lignes) remet en cause le quasi-monopole dont jouissait jusqu'à présent la compagnie nationale.

2. L'offre commerciale, réaménagée, sera globalement étoffée

Malgré la mise en œuvre d'un plan d'économies, la société continuera à ouvrir des liaisons et à proposer davantage de sièges. Pour la saison d'hiver 2013-2014, l'offre du groupe Air France-KLM sera en hausse de 2,5 % par rapport à celle de l'hiver 2012-2013. Mais cette hausse sera diversement répartie. Ainsi, l'offre long courrier enregistrera une hausse de 3,2 % (+ 8,5 % vers l'Afrique, + 5,9 % vers l'Amérique du sud et l'Amérique centrale avec l'ouverture d'une ligne vers Panama, + 5,3 % vers l'Amérique du nord, + 1,5 % vers l'Asie avec une nouvelle ligne vers Kuala Lumpur...).

En revanche, l'offre en courts et moyens courriers sera rationalisée (- 4 %) avec la suppression de plusieurs dessertes au départ de Roissy Charles-de-Gaulle, mais aussi des bases de province. Au bilan toutefois, l'augmentation de l'offre sur les destinations lointaines est supérieure à la réduction des courts et moyens courriers.

3. Air France s'appuie sur des partenariats solides

Le partenariat stratégique avec KLM, rachetée en 2004, et l'Alliance Skyteam donnent pleinement satisfaction et permettent de réaliser d'importantes économies d'échelle. N'oublions pas qu'en quelques années, Air Liberté, AOM, Sabena, Swissair, Malev et JAT ont disparu, qu'Iberia et Alitalia ont connu (et connaissent toujours) d'importantes difficultés et que SAS a failli déposer son bilan.

Aux États-Unis, Northwest, United, Continental, US Airways et Southwest ont soit disparu, soit été absorbés par des concurrents lors de fusions.

D. MAIS LES PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS DEMEURENT

1. L'exercice 2013 sera encore déficitaire

Le retour à l'équilibre ne sera pas pour 2013, comme escompté à l'origine et la dette va continuer à croître.

Les résultats du premier semestre 2013 sont significatifs : grâce à une démarche commerciale volontariste et à la mise en place de prix cassés, Air France a enregistré une hausse de 2 % de son trafic passager par rapport au premier semestre 2012 et le taux d'occupation de ses avions augmente de 0,5 %. Cela peut donner aux personnels le sentiment d'une compagnie en bonne santé dont les avions sont remplis. Mais ces résultats sont obtenus par des baisses tarifaires et la recette unitaire par passager a diminué de 1,1 %. Au cours de la même période, le trafic cargo, pour sa part, a chuté de 6,3 % tandis que le coefficient de remplissage du fret s'est réduit de 1,4 %.

2. Air France diffère certains investissements

Dans le but d'effectuer des économies et de réduire son endettement, la compagnie a différé certains investissements. Ainsi, Alors qu'Air France attend la prochaine livraison de son dixième Airbus A 380 commandé, le doute continue de planer sur l'acquisition de deux appareils supplémentaires faisant l'objet d'une option.

Dans le même temps, les compagnies à bas coût ou celles du Moyen-Orient multiplient les méga-commandes et sollicitent toujours plus de créneaux pour desservir Paris (mais aussi Nice et Lyon) et capter vers leurs plateformes les passagers en transit.

3. La menace récurrente d'une « taxation écologique » du kérosène

Dans ces conditions, la menace d'une taxation du carburant pour avions est un souci permanent pour Air France, déjà pénalisée par la taxe de solidarité sur les billets d'avion dite « taxe Chirac ».

En effet, si une telle taxation était mise en place au seul niveau national, les compagnies françaises seraient particulièrement pénalisées par rapport à leurs concurrentes étrangères qui, notamment au Moyen-Orient, bénéficient déjà d'un carburant un peu moins cher.

E. LA LOURDE TAXATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien de passagers supporte une part significative de prélèvements dont les montants annuels pour l'ensemble des pays du réseau desservi par une compagnie finissent par être conséquents.

1. Un nombre très important de prélèvements au niveau mondial

Le nombre des prélèvements en vigueur applicables aux billets d'avion sur le réseau mondial de la société Air France est supérieur à 1 200 taxes et redevances ! La documentation des taxes existantes est gérée et mise à jour dans les systèmes de distribution (GDS) via la banque de données TTBS gérée par l'IATA.

Le montant global des prélèvements applicables sur le réseau mondial de la société Air France qui sont codifiés sur les billets d'avions est estimé à 1,6 milliard d'euros pour l'année 2012. Le montant moyen des taxes par coupon de vol est en constante augmentation : 28,61 euros en 2010, 30,22 euros en 2011, 32,88 euros en 2012, 35,11 euros en 2013, hors taxe de solidarité.

2. Sur le seul territoire national, les compagnies acquittent six taxes...

Six taxes s'appliquent au transport aérien domestique ou au départ de France :

- la TVA, appliquée en France au transport intérieur de passagers ;
- la taxe d'aviation civile ;
- la taxe d'aéroport ;
- la taxe de solidarité ;
- la taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- la taxe Corse (pour les vols au départ ou à destination de la Corse).

Pour une compagnie comme Air France, l'ensemble de ces taxes a représenté 712 millions d'euros en 2012.

3. ...et une quantité impressionnante de redevances.

À ces taxes s'ajoutent diverses redevances qui sont la contrepartie de services nécessaires au transport aérien :

Sur le territoire national, les compagnies acquittent des redevances dites « *de navigation aériennes* » qui sont au nombre de trois :

- la redevance de route ;
- la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ;
- la redevance océanique, qui concerne une partie de l'outre-mer.

Les compagnies doivent en outre verser à la société Aéroport de Paris (ou aux aéroports de province) le montant des redevances aéronautiques, domaniales ou spécialisées (c'est-à-dire relatives aux comptoirs d'enregistrement, tri des bagages, dégivrage etc.), ainsi que la redevance d'exploitant aérien. Elle doivent aussi s'acquitter d'autres redevances telles que la redevance d'exploitant aérien auprès de la DGAC.

En 2012, Air France s'est acquittée de 866 millions d'euros au titre des redevances aériennes. L'ensemble de ces prélèvements spécifiques (taxes et redevances) s'ajoute à la fiscalité de droit commun à laquelle est assujettie la société, en France et dans les différents pays où elle est établie. À ce titre, Air France a payé 272 millions d'impôts en 2012.

Si l'on ajoute les taxes, les redevances et les impôts, Air France a donc versé $712 + 866 + 272 = 1\,850$ millions d'euros à l'État français en 2012.

4. La taxe de solidarité : une idée généreuse qui pénalise Air France

Créée en 2006 à l'initiative du président Jacques Chirac, la taxe de solidarité est prélevée au profit d'Unitaid, une organisation internationale qui centralise l'achat de médicaments à destination des pays défavorisés. Cette taxe a été créée dans l'idée de faire émerger un système mondial au profit de la santé publique dans les pays en voie de développement, pourtant son financement reste essentiellement français. Seuls la Corée du sud, le Chili et six pays africains (Cameroun, Congo, Madagascar, Mali, île Maurice et Niger) l'ont mise en œuvre.

En 2012, la taxe a rapporté 185 millions d'euros au niveau mondial, dont environ 120 millions collectés en France. Notre pays a donc contribué aux deux-tiers de cette taxe. À lui seul, le groupe Air France-KLM a contribué à hauteur de 65 millions d'euros dont 59 millions pour la seule compagnie Air France. Cela représente le tiers de la collecte mondiale !

La DGAC considère que le différentiel entre ce qui est payé par Air France et ses principaux concurrents s'élève à plus de 50 millions d'euros. Ainsi, en 2009, lorsque la compagnie Air France payait 54,8 millions d'euros de taxe de solidarité, la Lufthansa en payait 4,8 millions, British Airways 3,4 millions, American Airlines 2,7 millions et Emirates 2,2 millions.

Cela signifie concrètement que chaque année, du seul fait de cette taxe, Air France part avec un handicap de 50 millions d'euros par rapport à ses principaux concurrents. C'est le prix d'un Airbus A 318.

LA FISCALITÉ REPRÉSENTE UN TIERS DU PRIX D'UN BILLET D'AVION

Sur un billet d'avion Paris – Nice aller-retour, vendu en classe économique au tarif de 198,75 euros, les taxes et redevances représentent un tiers du prix et se décomposent de la manière suivante :

- taxe de solidarité : 2 euros
- taxe d'aviation civile : 8,48 euros
- taxe d'aéroport : 22,39 euros
- redevance d'aéroport : 18,29 euros ;
- TVA sur le tarif : 9,42 euros ;
- TVA sur les taxes : 3,59 euros

Total des taxes et redevances : 64,71 euros, soit 32,3 % du prix du billet.

IV. LES AUTRES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN

A. AÉROPORTS DE PARIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT

1. En 2012, la hausse du nombre de passagers a caché la baisse du nombre de mouvements d'avions

En 2012, le trafic passager des aéroports parisiens a augmenté de 0,8 %, à 88,8 millions de passagers et la société Aéroports de Paris a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires consolidé de 5,6 %, grâce, d'une part à l'évolution positive des revenus générés par les activités aéronautiques principalement tirés par la hausse des tarifs des redevances au 1^{er} avril 2012 (+ 3,4 %) et, d'autre part, à la forte progression des revenus issus des commerces et services, ainsi qu'à la poursuite du développement de l'immobilier. Les bénéfices obtenus après déduction des charges sont en hausse de 4,6 %. Cette progression entraîne une augmentation du résultat opérationnel courant de 6,2 %. Le résultat net part du groupe qui s'établit à 341 millions d'euros.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS DE PARIS

(en millions)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trafic passagers	78,7	82,5	86,4	87,1	83,0	83,4	88,1	88,8
<i>Variation</i>	<i>4,4 %</i>	<i>4,8 %</i>	<i>4,7 %</i>	<i>0,8 %</i>	<i>- 4,7%</i>	<i>0,4%</i>	<i>5,7%</i>	<i>0,8%</i>
CDG	53,8	56,9	59,9	60,9	57,9	58,2	61,0	61,6
<i>Variation</i>	<i>4,9 %</i>	<i>5,8 %</i>	<i>5,4 %</i>	<i>1,6 %</i>	<i>- 4,9%</i>	<i>0,4%</i>	<i>4,8%</i>	<i>1,1%</i>
Orly	24,9	25,6	26,4	26,2	25,1	25,2	27,1	27,2
<i>Variation</i>	<i>3,3 %</i>	<i>2,8 %</i>	<i>3,2 %</i>	<i>- 0,9%</i>	<i>- 4,2%</i>	<i>0,4%</i>	<i>7,7%</i>	<i>0,3%</i>

(en milliers)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mouvements d'avions commerciaux	736,6	762,3	776,8	781,3	738,6	707,6	735,4	721,9
<i>Variation</i>	<i>0,2 %</i>	<i>3,5 %</i>	<i>1,9 %</i>	<i>0,6 %</i>	<i>- 5,5 %</i>	<i>- 4,2 %</i>	<i>3,9 %</i>	<i>- 1,8 %</i>
CDG	513,7	533,0	543,8	551,2	518,0	491,9	506,9	491,3
<i>Variation</i>	<i>- 0,5 %</i>	<i>3,7 %</i>	<i>2,0 %</i>	<i>1,4 %</i>	<i>- 6,0%</i>	<i>- 5%</i>	<i>3,0%</i>	<i>- 3,1%</i>
Orly	222,9	229,4	233	232,2	220,6	215,6	228,5	230,6
<i>Variation</i>	<i>1,9 %</i>	<i>2,9 %</i>	<i>1,6 %</i>	<i>1,2 %</i>	<i>- 5,0%</i>	<i>- 2,2%</i>	<i>6,0%</i>	<i>0,9%</i>

Source : DGAC

Pour la société Aéroport de Paris, l'année 2012 aura été paradoxale : alors que le nombre de passagers a augmenté (+ 0,8 %), le nombre de mouvements d'avions s'est fortement contracté (- 1,8 %), ce qui signifie que les compagnies aériennes, pour améliorer leurs résultats, ont essayé avec succès de mieux remplir leurs appareils en réduisant les fréquences et ont, parfois, mis en service des

avions de plus grande capacité. Si les recettes des redevances passagers et les recettes des services commerciaux liées au nombre de passagers n'ont pas été affectées par ce phénomène, les redevances qui sont calculées sur le nombre de mouvements ont connu une moindre progression.

En 2012, l'ensemble du trafic fret et poste traité sur les plateformes parisiennes a chuté de 6,2 % à 2,26 millions de tonnes transportées.

Au cours du premier trimestre 2013, le trafic de passagers des aéroports parisiens s'est établi à 19,4 millions de passagers, en baisse de 0,8 % par rapport au même trimestre de 2012 (- 0,8 % à Paris-Charles de Gaulle, soit 13,4 millions de passagers et - 0,7 % à Paris-Orly, soit 6 millions de passagers). Le trafic international hors Europe (soit 41,6 % du trafic total) a augmenté de 1,3 % sur la période. La croissance a principalement été tirée par l'Asie-Pacifique (+ 4,1 %), l'Afrique (+ 4,1 %), le Moyen-Orient (+ 3,4 %) et les DOM-COM (+ 2,6 %). L'Amérique du Nord (- 3,9 %) et l'Amérique Latine (- 4,0 %) ont connu au premier trimestre des trafics en recul. Le trafic avec l'Europe hors France (39,9 % du trafic total) a diminué de 1,4 % sur le premier trimestre. Le trafic intérieur (18,5 % du trafic total) a également diminué de 3,9 %.

Le nombre de mouvements d'avions s'est tassé de 4,4 % à 163 145 et le trafic fret s'est réduit de 6,3 % à 518 milliers de tonnes. Malgré cela, le chiffre d'affaire d'ADP a enregistré, au cours du premier trimestre 2013, une hausse de 9 % à 653 millions d'euros.

2. Les investissements à l'étranger dégradent les finances d'ADP

Au 31 décembre 2012, l'endettement financier brut du groupe Aéroports de Paris s'établit à 3 953,2 millions d'euros, ce qui correspond à une hausse de 13,3 % par rapport au 31 décembre 2011. Il se décompose comme suit :

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT D'AÉROPORTS DE PARIS

(en millions d'euros)

Emprunts et dettes financières	31/12/2011	31/12/2012
Emprunts obligataires	2 722,3	3 189,6
Emprunts bancaires	612,5	605,4
Dettes financières de crédit-bail	0,0	0,0
Dépôts et cautionnement reçus	15,5	16,3
Autres emprunts et dettes assimilées	3,7	11,2
Intérêts courus non échus	79,3	90,6
Comptes courants sur des sociétés non consolidées	1,5	0,1
Concours bancaires courants	25,9	1,2
Emprunts et dettes financières hors dérivés	3 460,7	3 914,5
Instruments financiers dérivés passifs	27,0	38,8
Total Emprunts et dettes financières	3 487,7	3 953,2

Source : DGAC

L'évolution du montant des emprunts obligataires s'explique par le placement, en mai 2012, d'un emprunt d'un montant total de 800 millions d'euros, destiné notamment au financement de l'acquisition des participations d'ADP dans les sociétés turques TAV Airports et TAV Construction. Le taux d'endettement net par rapport aux fonds propres progresse de plus de 19 points, passant en un an de 61,3 % à 80,4 %.

3. Les investissements se poursuivent tant à Roissy qu'à Orly

Le programme d'investissements de la société Aéroports de Paris pour la période 2011-2015 s'élève à 2 736 millions d'euros. Les principaux axes de ce programme sont les suivants :

- l'amélioration du standard des terminaux de Paris-Charles de Gaulle, en particulier la réalisation du satellite S4 du terminal 2E, la restructuration complète du terminal 2B et la poursuite de la rénovation des satellites du terminal 1 ;

- l'optimisation des capacités existantes dans le but de fluidifier les circuits passagers et bagages ;

- la poursuite du développement des services aux avions et aux transporteurs aériens à Roissy ;

- la poursuite de l'adaptation des capacités des trieurs de bagages à Paris-Charles de Gaulle ;

- l'amélioration des accès terrestres au sein des plates-formes et des conditions de vie et de travail des salariés des entreprises basées.

En avril 2012 a été inaugurée à Roissy Charles de Gaulle, la jonction entre les terminaux 2A et 2C. Ce bâtiment occupe une surface de 16 500 m², dont 2 300 m² de commerces, et a pour but de fluidifier le parcours des passagers, de faciliter leur orientation et de leur offrir une vaste zone commerciale avec des boutiques de luxe. Puis, en juin 2012, Aéroports de Paris a mis en service le satellite 4, nouvelle salle d'embarquement du terminal 2E, entièrement consacrée au trafic international. D'une capacité de 7,8 millions de passagers par an, il dispose de 4 900 m² dévolus aux boutiques et de 1 100 m² de bars et restaurants.

Sur l'aéroport d'Orly, ADP a inauguré, en janvier 2012, une nouvelle zone de commerce, dite la « Place de la Madeleine », située au cœur du terminal Ouest et composée de plusieurs points de vente gastronomiques. Puis, fin juin 2012, a été ouverte dans le hall 4 du terminal Ouest, une salle d'embarquement agrandie et rénovée pour mieux accueillir ses passagers.

En 2013, les travaux préalables au projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly (projet intitulé « Paris-Orly, un nouvel envol ») ont débuté. Ils portent principalement sur le réaménagement des abords des terminaux et des accès aux parkings, la construction d'une nouvelle salle d'embarquement dédiée aux vols

internationaux et le début de la construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Ouest et Sud existants. Sa livraison prévue entre 2018 et 2020.

4. ADP poursuit sa mondialisation

Très présent à l'international, le groupe Aéroports de Paris continue à investir dans des aéroports étrangers. Ainsi, le consortium Zagreb Airport International Company (ZAIC), composé notamment d'ADP et de Bouygues Bâtiment International (BBI), a été pressenti en 2012 par le gouvernement croate comme attributaire pressenti du contrat de concession de l'aéroport de Zagreb.

Ce projet comprend la réalisation d'un nouveau terminal de 60 000 m² destiné à accueillir 5 millions de passagers en 2016 en remplacement du terminal actuel. Aéroport de Paris Management (ADPM) filiale à 100 % d'ADP assurera l'exploitation et la maintenance de l'ensemble de l'aéroport durant trente ans. L'aéroport a accueilli 2 millions de passagers en 2012, en hausse de 1 %.

En Turquie, le groupe a finalisé, en mai 2012, le processus d'achat de 38 % de la société TAV Airports pour 668 millions d'euros et de 49 % de TAV Investment pour 38 millions d'euros. Le contrat en vue de cette acquisition a été signé le 11 mars 2012 et le transfert des titres a eu lieu le 16 mai 2012. Trois membres du Groupe Aéroports de Paris siègent au conseil d'administration, composé de 11 membres au total.

Opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie, TAV Airports opère sur 12 plateformes dans six pays, dont l'aéroport Ataturk d'Istanbul qui a accueilli 45 millions de passagers en 2012. L'année dernière, le chiffre d'affaires de TAV Airports s'est élevé à 1 099 millions d'euros (contre 881 millions un an plus tôt) pour un résultat net d'exploitation de 124 millions d'euros (53 millions d'euros en 2011). Ainsi Aéroports de Paris et TAV Airports gèrent directement ou indirectement 37 aéroports dans le monde et accueillent environ 200 millions de passagers. Il s'agit de l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales.

ADP, qui n'a pas été retenu pour la construction et la gestion du troisième aéroport d'Istanbul, a été officiellement informé par l'autorité de l'Aviation civile turque qu'il sera indemnisé du manque à gagner qu'il pourrait subir entre la date d'ouverture de ce nouvel aéroport et la date de fin du contrat actuel (2021).

B. LA BONNE SANTÉ DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

1. La hausse du trafic des principaux aéroports régionaux se poursuit

La France compte neuf aéroports métropolitains d'intérêt national : Nice-Côte d'Azur, (auquel est rattaché l'aéroport de Cannes) Lyon-Saint Exupéry, (auquel est rattaché l'aéroport de Bron, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, (auquel est rattaché l'aéroport de Saint-Nazaire), Strasbourg-Entzheim et Montpellier-Méditerranée.

Le trafic de l'ensemble de ces aéroports s'est élevé à 50,9 millions de passagers en 2012, ce qui représente une augmentation de 7 % par rapport à 2011. La mise en place par Air France de bases régionales à Nice, Marseille et Toulouse a favorisé le développement de l'activité de ces plateformes.

TRAFIC DES NEUFS AÉROPORTS MÉTROPOLITAINS D'INTÉRÊT NATIONAL

Aéroports	Nombre de passagers		Variation
	2012	2011	2012/2011
Nice – Côte d'azur	11 178 867	10 422 316	7,4 %
Lyon – Saint Exupéry	8 366 867	8 328 845	0,6 %
Marseille – Provence	8 173 863	7 223 761	13,2 %
Toulouse – Blagnac	7 492 145	6 915 835	8,3 %
Bâle – Mulhouse	5 327 497	5 025 018	6,0 %
Bordeaux – Mérignac	4 380 145	4 023 175	8,9 %
Nantes – Atlantique	3 545 200	3 172 539	12,3 %
Montpellier – Méditerranée	1 285 428	1 308 346	-1,8 %
Strasbourg – Entzheim	1 154 296	1 065 815	8,3 %
Total	50 904 308	47 485 650	7,2 %

– Aéroports de la Côte d'Azur

Le trafic des aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu s'est élevé en 2012 à 11,2 millions de passagers, soit une progression de 7,4 % par rapport à 2011. L'exploitant a enregistré une hausse de 8,1 % de son chiffre d'affaires. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 57 millions d'euros, soit une hausse de 9,9 % par rapport à 2011. Les investissements se sont élevés à 57 millions d'euros en 2012 contre 58 millions en 2011. Ce montant est financé par l'emprunt pour 23 millions d'euros. L'endettement financier du concessionnaire s'est stabilisé en 2012 à 162 millions d'euros, un niveau proche de celui atteint en 2011.

– Aéroports de Lyon

Avec plus de 8,3 millions de passagers en 2012, les aéroports de Lyon ont enregistré une stabilisation de leur trafic par rapport à 2011 tandis que le chiffre d'affaires a augmenté de 4,1 %. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en progression de 6 % en 2012. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 40,9 millions d'euros, soit une hausse de 7,5 % par rapport à 2011. Les investissements réalisés en 2012, d'un montant de 23,7 millions d'euros (contre 33,4 millions en 2011), ont été totalement autofinancés. L'endettement de la plateforme a été réduit à 90 millions d'euros contre 105 millions en 2011.

– Aéroport de Marseille-Provence

Avec près de 8,2 millions de passagers en 2012, l'aéroport de Marseille a enregistré une forte hausse de son trafic : + 12,7 % par rapport à 2011. Le chiffre

d'affaires a crû de 15,7 % à 123,6 millions d'euros. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 34,5 millions d'euros, en hausse de 6 millions d'euros par rapport à 2011 (+ 21 %). Les investissements réalisés en 2012 se sont élevés à 26,6 millions d'euros contre 12,2 millions en 2011.

– Aéroport de Toulouse-Blagnac

Le trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac s'est élevé en 2012 à plus de 7,4 millions de passagers, en augmentation de 8,3 % par rapport à 2011. Le chiffre d'affaires 2012 de l'aéroport a augmenté de 9,4 % par rapport à 2011. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 28 millions d'euros, en hausse de 26,1 %. Les investissements réalisés en 2012 se sont élevés à 21 millions d'euros contre 18,3 millions en 2011. L'endettement de l'aéroport a été réduit à 140 millions d'euros à la fin de l'année 2012 contre 144 millions fin 2011.

– Aéroport de Bâle-Mulhouse

Avec plus de 5,3 millions de passagers, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a enregistré en 2012 une hausse de 6 % de son trafic. Le chiffre d'affaires a augmenté de 5,1 % par rapport à 2011. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 37 millions d'euros, en baisse de 6,5 % par rapport à 2011. Le programme d'investissements 2012 s'est élevé à 10 millions d'euros contre 16 millions en 2011. L'endettement de l'aéroport s'élève à 96,5 millions d'euros fin 2012 contre 88 millions fin 2011.

– Aéroport de Bordeaux-Mérignac

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac a connu en 2012 une hausse de son trafic de 8,9 %, avec l'accueil de 4,4 millions de passagers. Le chiffre d'affaires a augmenté de 6 % par rapport à 2011. Les investissements réalisés en 2012 se sont élevés à 11 millions d'euros contre 13 millions en 2011, financés notamment par l'emprunt à hauteur de 5 millions d'euros. L'endettement financier de cet aéroport s'élevait fin 2012 à 21 millions d'euros contre 25 millions un an plus tôt.

– Aéroports du Grand-Ouest

L'exploitant a enregistré en 2012 une hausse de 12,3 % de son trafic avec l'accueil de près de 3,5 millions de passagers et a vu croître son chiffre d'affaires de 12,7 %. L'exercice 2012 s'est achevé avec une capacité d'autofinancement de 13,2 millions d'euros, en hausse de 168 % par rapport à 2011. Les investissements réalisés en 2012 se sont élevés à 26,6 millions d'euros. Fin 2012, l'endettement financier de l'aéroport s'élevait à 10,9 millions d'euros.

– Aéroport de Montpellier-Méditerranée

En 2012, l'aéroport de Montpellier Méditerranée enregistre un trafic en baisse de 1,8 %, à moins de 1,3 million de passagers. Malgré cela, le chiffre

d'affaires a crû de 4,1 %. La capacité d'autofinancement de l'aéroport s'est élevée à 4,2 millions d'euros, en baisse de 20 % par rapport à 2011. Les investissements se sont élevés à 6,1 millions d'euros en 2012 contre seulement 2,1 millions d'euros en 2011. Le financement de ce programme 2012 était assuré notamment par un emprunt de 2,7 millions d'euros. L'endettement financier de l'aéroport, fin 2012, s'élevait à 13 millions d'euros contre 16 millions fin 2011.

– Aéroport de Strasbourg–Entzheim

Sur l'aéroport de Strasbourg–Entzheim, le trafic a progressé de 8,3 % en 2012 avec l'accueil de plus de 1,1 million de passagers. Rapporté à 2006, année précédant la mise en place du TGV, la perte de trafic s'établit à 42 %. Le chiffre d'affaires n'a augmenté que de 0,2 % en 2012 et l'exercice s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 3,1 millions d'euros, en hausse de 6,8 % par rapport à 2011. Les investissements menés en 2012 se sont élevés à 2,4 millions d'euros contre 2 millions en 2011. L'endettement de l'aéroport a été légèrement réduit, passant de 14 millions d'euros fin 2011 à 13 millions fin 2012.

2. Un renforcement de la présence des transporteurs à bas coût

Le nombre de transporteurs à bas coût (TBC) présents sur le marché français a crû jusqu'en 2006, mais diminue depuis lors. Ainsi, en 2012, 26 transporteurs à bas coûts fréquentaient l'espace aérien français, mais quatre d'entre eux ont disparu au cours de l'année : WindJet (Italie), bmibaby (Royaume-Uni), Jet4You (Maroc) et Iceland Express (Islande). Ils ne sont plus qu'au nombre de 21 en août 2013 mais avec un nombre de lignes qui ne cesse d'augmenter : 686 liaisons au départ ou à l'arrivée d'au moins une ville française.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTEURS À BAS COÛT EN FRANCE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
nombre de TBC	7	10	18	29	31	35	33	30	28	25	24	26	21
liaisons desservies	29	70	88	146	203	294	401	480	478	504	574	661	686

Les deux TBC leaders en Europe (*EasyJet* et *Ryanair*) dominent toujours le marché français et ont exploité en 2012 respectivement chacun 189 et 169 liaisons. En août 2013 : *EasyJet* exploitait 194 liaisons et *Ryanair* 192 liaisons) : le groupe *EasyJet* reste en tête avec presque 49 % du trafic bas coûts touchant la France soit 15,1 millions de passagers, suivi de *Ryanair* avec une part se rapprochant de 25 % du trafic soit environ 7,7 millions de passagers.

Arrivent ensuite par ordre décroissant : *Vueling* (2,6 millions de passagers), *Transavia France* (1,3 million de passagers), *Flybe* (0,8 million de passagers), *Norwegian* (0,6 million de passagers), *Air Berlin* et *Wizzair* (0,4 million de passagers chacun), *Pegasus Airlines* et *Transavia Pays-Bas* (0,3 million de passagers chacun), et enfin *Niki*, *Jet2com*, *Volotea* et *Air Arabia Maroc* (environ 0,2 million de passagers chacun).

ACTIVITÉ DU TRAFIC À BAS COÛT DANS LES PRINCIPAUX AÉROPORTS FRANÇAIS

(en nombre de passagers)

Aéroport	Trafic Bas coûts (BC) en 2012	Évolution du trafic BC 2012/2011	Trafic BC/trafic total aéroport en 2012	Trafic BC international en 2012	Évolution du trafic international BC 2012/2011	Trafic BC domestique en 2012	Évolution du trafic domestique BC 2012/2011
Paris-Orly	6 521 770	11 %	24 %	5 382 176	4 %	1 139 594	9 %
Paris-CDG	5 219 147	- 2 %	9 %	4 491 540	-2 %	727 607	-1 %
Beauvais	3 853 171	5 %	100 %	3 721 283	3 %	131 888	157 %
Nice	3 765 989	12 %	34 %	2 570 644	8 %	1 195 345	24 %
Bâle-Mulhouse	3 133 840	8 %	59 %	2 853 894	7 %	279 946	35 %
Lyon	1 858 163	10 %	22 %	1 315 176	7 %	542 987	8 %
Toulouse	1 855 524	22 %	25 %	831 991	13 %	1 023 533	30 %
Marseille	1 768 999	33 %	22 %	1 263 302	18 %	505 697	97 %
Bordeaux	1 248 884	37 %	29 %	825 526	22 %	423 358	82 %
Nantes	1 059 634	48 %	30 %	597 306	34 %	462 328	72 %

Source : DGAC.

C'est l'activité intérieure des transporteurs à bas coût qui a le plus progressé : + 30 % contre + 9 % en 2011, par rapport à l'activité internationale. Ce trafic qui représentait un million de passagers annuels en 2003 a atteint 3,7 millions de passagers en 2012. Majoritairement concentré sur les vols au départ et à l'arrivée de Paris dans un premier temps, ce trafic a vu sa structure profondément modifiée avec le lancement depuis 2008 de nombreuses liaisons transversales. Le trafic des transversales a fortement augmenté en 2012 (+ 71 %), bien plus vivement que le trafic des radiales (+ 5 %), de sorte que les deux marchés représentent chacun 1,9 million de passagers pour les TBC.

Cette progression spectaculaire des liaisons transversales (plus de 780 000 passagers supplémentaires) est due majoritairement à trois transporteurs : à EasyJet, qui exploite des vols domestiques de ses bases de Lyon, Toulouse et Nice (400 000 passagers supplémentaires), à Ryanair qui a rouvert sa plateforme de Marseille (256 000 passagers supplémentaires) et à Volotea exploitant une multitude de liaisons saisonnières (131 000 passagers supplémentaires).

Le développement de l'activité domestique des TBC a été très forte sur l'ensemble des plates-formes françaises : Lille (+ 174 %), Beauvais (+ 157 %), Tours (+ 115 %), Marseille (+ 97 %), Bordeaux (+ 82 %), Nantes (+ 72 %), Ajaccio (+ 55 %) ou Béziers (+ 55 %). Les plateformes parisiennes ont été les seules à ne pas profiter, en 2012, du développement des compagnies à bas coût.

C. EADS : LA RÉORGANISATION D'UNE SOCIÉTÉ PROSPÈRE

L'activité aéronautique civile, dont la partie visible par le public est constituée par les compagnies aériennes et les aéroports, s'appuie également en France sur un tissu industriel particulièrement dynamique symbolisé par EADS.

1. Une réorganisation en profondeur du groupe

Le groupe EADS, leader européen et mondial de l'aéronautique et de l'espace, était jusqu'à présent constitué des quatre divisions suivantes : Airbus (avions de ligne), Eurocopter (hélicoptères), Astrium (espace) et Cassidian (défense et sécurité). À compter de 2014, cette société abandonnera le nom d'EADS au profit de celui d'Airbus, beaucoup plus connu, et mènera une vaste réorganisation qui la conduira à être divisée en trois pôles :

– Airbus (conception, production et entretien d'avions de ligne civils) sera l'un des deux principaux avionneurs mondiaux avec Boeing ;

– Airbus defence and space rassemblera les aéronefs militaires, les systèmes spatiaux et les systèmes et équipements touchant à la sécurité et au renseignement ;

– Airbus Helicopters, concevra, produira et entretiendra des hélicoptères civils en lieu et place d'Eurocopter.

2. Les excellents résultats d'Airbus...

En 2012, le chiffre d'affaires du groupe a progressé de 15 %, s'établissant à 56,5 milliards d'euros (31 en 2001), dont 38,5 milliards proviennent d'Airbus. En 2013, le groupe a créé 15 000 emplois dans le monde. En France EADS emploie désormais 52 100 salariés contre 49 400 en Allemagne, 14 900 au Royaume-Uni, 11 000 en Espagne, 3 250 aux États-Unis et 9 700 dans le reste du monde. EADS reste, de loin, la première entreprise exportatrice française.

Les activités civiles d'EADS ont représenté 79 % de son chiffre d'affaires contre 21 % pour ses activités de défense.

En France, EADS représente 24 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 19 milliards d'euros d'exportations, 1,6 milliard d'euros d'investissements et 1,3 milliard d'euros de recherche et développement. Dans notre pays, EADS sous-traite 70 % de son chiffre d'affaires auprès de 11 750 entreprises partenaires

Les bons résultats de la société s'expliquent notamment par le dynamisme d'Airbus, qui a livré depuis sa création plus de 8 000 avions (dont 7 400 sont toujours en service) et dispose d'un carnet de commande de plus de 13 200 appareils. Ce carnet de commande représente une valeur de plus de 520 milliards d'euros et équivaut à huit années de production (contre six l'an dernier).

3. ...ne doivent pas masquer les performances d'Eurocopter

Mais les performances d'Airbus ne doivent pas masquer les excellents résultats d'Eurocopter, créée il y a vingt ans et dont le chiffre d'affaires a crû de 40 % au cours de ces cinq dernières années. En 2012, il s'est établi à 6,3 milliards d'euros, ce qui représentait 11 % du chiffre d'affaire total d'EADS.

Les effectifs d'Eurocopter, de l'ordre de 22 000 salariés, ont augmenté de 43 % en cinq ans. 1 000 personnes ont été recrutées en 2013 et 30 % des effectifs ont moins de cinq ans d'ancienneté.

L'entreprise qui, en France, est principalement basée à Marignane et à La Courneuve, compte 3 000 clients dont 85 % sont des petites entreprises comptant moins de cinq appareils dans leur flotte. 12 000 de ses hélicoptères sont en service dans le monde et son carnet de commande compte environ un millier d'appareils.

La société s'appuie sur un triple équilibre :

– le secteur civil (en augmentation constante) représente 54 % de la production contre 46 % pour le secteur militaire ;

– les services (en très forte hausse) représentent 42 % du chiffre d'affaires contre 58 % pour la production ;

– le marché intérieur franco-allemand représente 28 % des débouchés d'Eurocopter qui exporte 72 % de sa production vers le reste du monde.

Eurocopter, qui propose la gamme d'appareils la plus complète doit néanmoins faire face à la concurrence internationale des sociétés américaines mais aussi de la firme italo-britannique Agusta-Westland qui lui dispute des parts de marché. Pour rester le premier fabricant d'hélicoptères du monde, la société a compris la nécessité de renouveler sa gamme et a triplé ses investissements depuis 2007, les portant à 300 millions d'euros par an, ce qui représente 3,4 % de son chiffre d'affaires.

DEUXIÈME PARTIE : LES BUDGETS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE

I. LE BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

L'article 18 de la loi organique relative aux finances prévoit que des budgets annexes peuvent retracer des opérations financières des services de l'État que la loi n'a pas dotés de la personnalité morale et dont l'activité tend essentiellement à produire des biens ou à rendre des services donnant lieu au paiement de redevance.

Cet article prévoit également que les budgets annexes sont présentés en deux sections : la section d'exploitation (opérations courantes) et la section des opérations en capital (investissements). Le montant des dépenses d'exploitation étant supérieur à celui des recettes, le budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens (BACEA) connaît depuis 2008 des déficits d'exploitation.

A. LA HAUSSE DES INVESTISSEMENTS RETARDE LE RETOUR À L'ÉQUILIBRE

En 2014, le budget de la section des opérations courantes s'élèvera à 1 887,9 millions d'euros, en hausse de 41 millions d'euros (+ 2,2 millions d'euros) par rapport à 2013. Le budget des investissements s'élèvera à 482,8 millions d'euros, en hausse de 42,9 millions d'euros (+ 17,3 %) par rapport à l'exercice précédent. Déduction faite du montant des amortissements, le budget net du contrôle et de l'exploitation aériens s'élèvera à 2 174,3 millions d'euros, en hausse de près de 63 millions d'euros (+ 3 %) par rapport à 2013. Malgré l'amélioration du résultat d'exploitation (+ 49,7 millions d'euros contre un déficit de 21,5 millions d'euros en 2013) et, par conséquent, de la capacité d'autofinancement du BACEA, le recours à l'emprunt (267,7 millions d'euros) sera nécessaire pour financer les investissements et équilibrer les comptes.

1. La baisse des dépenses d'exploitation

Dans cette section, l'effort de réduction des déficits porte aussi bien sur les dépenses de fonctionnement (titre 3) que sur les dépenses de personnel (titre 2). De leur côté, les dépenses d'intervention (titre 6) sont stabilisées pour l'ensemble du triennal à 4,3 millions d'euros.

Par rapport aux montants 2014 du budget triennal 2013-2015, les dépenses de fonctionnement sont réduites de 5 millions d'euros :

– 4,5 millions d'euros seront économisés sur les organismes extérieurs. La convention qui lie la DGAC à la zone déléguée de Genève porte une clause de

partage de risque réciproque associé à une variation du taux de change entre l'euro et le franc suisse pour les années 2012 à 2014. Une révision de cette clause est intervenue en 2013 pour ne plus faire supporter à la France l'évolution de la parité. La réduction est estimée à 2,4 millions d'euros. En outre, les dernières négociations avec Eurocontrol permettront, en 2014 une réduction de la contribution de la DGAC de l'ordre de 2,1 millions d'euros.

– les dépenses de fonctionnement courant non opérationnel seront réduites de 0,5 million d'euros.

L'effort de réduction des déficits s'applique également aux dépenses de personnel. Le montant de ces dépenses sera porté en 2014 à 1 139,3 millions d'euros ce qui constitue une stabilisation, à la fois en volume et en valeur, par rapport à la dotation pour 2013 (1 137,1 millions d'euros).

Ce résultat s'explique par la réalisation d'une économie de 10,2 millions d'euros par rapport au plafond prévu par le budget triennal pour 2014 qui résulte de la stabilisation du taux de cotisation au CAS *Pensions* (– 6,2 millions d'euros) et d'une économie liée aux réductions d'emplois (– 4 millions d'euros). Notons que l'ajustement du taux de CAS *Pensions* conduit à diminuer de 0,2 million d'euros la subvention pour charges de service public versée à l'École Nationale d'Aviation Civile (ENAC) qui s'élèvera donc à 98,8 millions d'euros en 2014 contre 99 millions d'euros prévus par le triennal.

Enfin, une actualisation des projets d'investissements et de la valeur des actifs a été opérée permettant de réajuster la dotation aux amortissements à hauteur de 165,5 millions d'euros en 2014 contre 192 millions d'euros en 2013. En outre, le montant inscrit au titre des charges financières pour en 2014 a également été révisé à la baisse à hauteur de 36,6 millions d'euros (contre 38,1 millions d'euros en 2013), afin d'enregistrer une évolution plus réaliste des taux d'intérêts sur le marché obligataire. Au total, les dépenses d'ordre financier diminueront donc de 28 millions d'euros en 2014.

2. L'année 2014 sera marquée par une forte hausse des investissements

Le projet de loi de finance pour 2014 est marqué par une relance de la politique d'investissement de la DGAC. En effet, la crise du transport aérien survenue ces dernières années est à l'origine d'un retard pris dans le renouvellement des équipements des services de la navigation aérienne. Ainsi, en 2013, la baisse des recettes de redevances de navigation aérienne s'est traduite par une réduction des investissements à hauteur de 75 millions d'euros.

Cette politique de relance des investissements qui sera appliquée en 2014 doit permettre au budget annexe de faire face à ses engagements européens et de maintenir en condition opérationnelle des équipements dont le niveau de sécurité reste un objectif primordial. Par ailleurs, la DGAC espère que cette reprise des

investissements, en améliorant la productivité du BACEA, facilitera les réductions des effectifs ainsi que la baisse des déficits d'exploitation.

La relance des investissements, présentée par la DGAC comme une nécessité, se traduira par des investissements supplémentaires de 42 millions d'euros (+ 19,5 %) par rapport à la prévision initiale de l'année 2014 présentée lors de l'adoption du budget triennal 2013–2015, et à 62 millions d'euros (+ 31,7 %) par rapport au budget 2013. Au total, les investissements envisagés en 2014 pourraient s'élever à 257,5 millions d'euros

L'essentiel (39 millions d'euros) de ces investissements supplémentaires sera affecté au programme 612 *Navigation aérienne*, dont 10 millions d'euros pour assurer la gestion électronique des plans de vol exigée par la Commission européenne et 29 millions d'euros pour la poursuite du programme 4 FLIGHT. Le solde de 3 millions d'euros permettra d'accélérer la transformation du système d'information des ressources humaines pour le raccordement du BACEA au futur Organisme national de paie (ONP), de doter la France d'un véritable centre d'études, de tests et de certifications des technologies et équipements destinés à détecter les explosifs artisanaux, ou encore de réaliser des interfaces de simplification et de modernisation administratives vis-à-vis des usagers.

Si la réduction des dépenses de la section exploitation évoquées ci-dessus permet de dégager des marges d'autofinancement, le BACEA aura cependant besoin de recourir une fois de plus à l'emprunt pour assurer son équilibre global et financer ses investissements supplémentaires.

3. La « spirale du surendettement »

Depuis plusieurs années, différents rapporteurs se sont inquiétés du recours croissant à l'emprunt, dont une partie est consacrée au financement de dépenses de fonctionnement, dès lors que le montant de l'emprunt dépasse celui des investissements. La Cour des comptes a évoqué une « *spirale de surendettement* ».

Depuis 2005, la Direction générale de l'aviation civile a considérablement augmenté le niveau de ses emprunts, en recourant aux services de l'Agence France Trésor. De montants inférieurs à 100 millions d'euros annuels, la DGAC est passée à des montants d'emprunt largement supérieurs à 200 millions, empruntant même 282 millions d'euros en 2009.

En 2012, devant le poids de charge des remboursements qui frôle désormais les 200 millions d'euros, il a été procédé à un allongement de la durée d'amortissement des emprunts contractés à partir de 2011.

En 2013, le recours à l'emprunt est resté significatif, à hauteur de 248 millions d'euros pour un remboursement de 223 millions d'euros. Au 31 décembre, l'encours des emprunts du budget annexe s'élèvera à 1 239 millions d'euros, niveau record mais, hélas, voué à être dépassé.

En effet, l'autorisation d'emprunt demandée dans le projet de loi de finances pour 2014 s'élève à 267,7 millions d'euros, ce qui portera l'encours en fin d'exercice à 1 282 millions d'euros, en hausse de 3,5 %. Les espoirs de stabilisation à hauteur de 1 248 millions d'euros, puis de réduction de l'endettement, présentés l'an dernier, se sont envolés. Notons que 84 % des sommes empruntées, soit 225 millions d'euros, serviront à rembourser les emprunts précédents.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT DU BECEA DEPUIS 2005

(en millions d'euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	LFI 2013	PLF 2014
Emprunts contractés	80	253	103	104	282	251	194	250	248	268
Remboursements d'emprunts	100	114	104	104	108	154	182	197	223	225
Endettement net au 31 décembre	740	878	878	878	1 052	1 148	1 161	1 214	1 239	1 282
Évolution annuelle	-2,6%	18,72%	-0,08%	0,00%	19,81%	9,20%	1,12%	4,56%	2,06%	3,5%

Source : DGAC.

La DGAC justifie le recours à l'emprunt par la nécessité d'assurer le financement des dépenses nécessaires à l'investissement, « *optimisant tendanciellement la productivité du BACEA et favorisant parallèlement l'absorption des réductions des effectifs* ». La politique de relance des investissements doit permettre au budget annexe de faire face à ses divers engagements européens et à maintenir en condition opérationnelle des équipements dont le niveau de sécurité reste un objectif primordial.

B. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS DU BACEA

1. Une réduction engagée depuis sept ans

Sur la période 2010-2012 le BACEA a supprimé 493 emplois. Ce nombre correspond aux objectifs fixés par la programmation triennale. Les schémas d'emplois de chaque année ont donc été respectés et les effectifs du BACEA poursuivent leur décroissance.

Au total, sur la période 2007-2015 la DGAC aura supprimé 1 136 emplois (dont 135 pour l'ENAC), soit 10 % de son effectif global ce qui représente un effort de productivité substantiel dans la mesure où le trafic aérien a continué à croître dans le strict respect des règles de sécurité.

Pour mémoire, le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* a fait l'objet de deux changements de périmètres :

– au 1^{er} janvier 2011, 219 emplois lui ont été affectés en provenance du budget général, tandis que 379 postes ont été affectés à son opérateur, l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) soit un solde négatif de 160 postes pour le BACEA.

– au 1^{er} janvier 2012, 40 emplois du budget général ont été transférés vers le BACEA et 12 emplois ont été basculés vers l'opérateur ENAC, soit un solde positif de 28 ETP pour le BACEA

– enfin, 1^{er} janvier 2013, 10 emplois non pourvus ont été transférés du BACEA vers l'ENAC sans masse salariale correspondante diminuant ainsi le plafond d'emplois du BACEA.

2. Les réductions en 2013 et 2014

Au 31 juillet 2013, les effectifs du BACEA comptaient 10 844 ETPT, soit 181 de moins que ce qui était prévu au plafond d'emplois fixé à 11 025. À cette date, 118 suppressions d'emplois avaient été réalisées ou étaient en cours alors que seules 100 avaient été programmées. Compte tenu d'un certain nombre d'entrées prévues dans les mois à venir, le schéma de 100 suppressions d'emplois devrait être respecté en fin d'exercice. L'analyse du tableau ci-après démontre toutefois que les suppressions tendent à être supérieures aux prévisions puisque sur les douze mois de la période juillet 2012–juillet 2013, ce sont 155 emplois qui ont disparu.

EFFECTIFS DU BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

	ETPT au 1 ^{er} juillet 2011	ETPT au 1 ^{er} juillet 2012	ETPT au 1 ^{er} juillet 2013	Solde
Personnels d'encadrement et administratif	3 161,7	3 175,6	2 975,5	– 200,1
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	4 141	4 116,6	4 085	– 31,6
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 144	3 123,2	3 096,6	– 26,6
Ouvriers et personnels navigants	630	584,7	687,3	+ 102,6
Totaux	11 075,7	11 000,1	10 844,4	– 155,7

Source : DGAC.

Le schéma d'emploi pour l'année 2014 prévoit 100 nouvelles suppressions d'emplois, l'objectif étant de supprimer 100 emplois par an sur la période 2013-2015, conformément à la programmation triennale. Ces suppressions ne seront pas réparties de manière homogène entre les catégories d'emplois afin de préserver les missions opérationnelles indispensables tout en poursuivant les efforts de modernisation. Ainsi, la catégorie d'emplois « personnels encadrement et administratifs », sur laquelle reposent principalement les activités support, porte

plus de la moitié des suppressions à réaliser pour un nombre d'agents représentant moins du tiers des effectifs globaux du budget annexe.

Pour autant, les ingénieurs du contrôle et de la navigation aérienne (ICNA, communément appelés « contrôleurs aériens ») ne sont pas épargnés. Ainsi qu'il apparaît dans le tableau ci-dessus, le corps des ICNA réduira ses effectifs de 31,6 postes en 2014. Sur cinq ans, la diminution du nombre de contrôleurs aériens s'élève à 231, soit – 5,3 %.

3. L'évolution maîtrisée des dépenses de personnel

Depuis 2010, un ralentissement des dépenses de personnels est perceptible. Cette évolution résulte principalement du renforcement du pilotage des emplois et de la masse salariale qui permet de maîtriser et de contenir les évolutions. Cela s'est manifesté notamment par une exécution conforme des schémas d'emplois depuis 2010 et par un gel des taux des primes des corps techniques débuté en 2010 et poursuivi jusqu'en 2013 dans l'attente de l'aboutissement des travaux relatifs à la refonte du régime indemnitaire des corps techniques qui vient d'être engagée.

Ainsi, depuis 2010, les dépenses de personnel affichent une exécution inférieure aux crédits ouverts : en 2010, 1 083 millions d'euros ont été consommés pour 1 100,5 millions d'euros ouverts ; en 2011, 1 071,7 millions d'euros ont été consommés pour 1 087,7 millions d'euros de crédits ouverts ; en 2012, 1 091,3 millions d'euros ont été consommés pour 1 104,7 millions d'euros de crédits ouverts.

En 2013, les crédits ouverts s'élèvent à 1 137,1 millions d'euros, en hausse de 45,8 millions d'euros par rapport aux crédits consommés en 2012. Cette augmentation de 4,2 % se justifie, selon la DGAC, par les premières mises en œuvre des mesures du nouveau protocole social 2013-2015 dont une partie du financement sera assurée par les économies des schémas d'emplois réalisées les années précédentes.

S'agissant de 2014, l'application des mesures catégorielles de ce nouveau protocole ne fera pas obstacle à la poursuite de l'effort de maîtrise des dépenses de personnel engagé par la DGAC qui envisage une quasi-stabilisation de sa masse salariale. En effet, le montant prévu pour 2014 (1 139,3 millions d'euros dont 878 millions d'euros hors CAS *Pensions* et 261,3 millions d'euros au titre du CAS *Pensions*) constitue une augmentation modérée, à la fois en volume et en valeur, par rapport aux crédits ouverts pour 2013 (1 137,1 millions d'euros).

C. L'ÉVOLUTION BUDGÉTAIRE DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES

1. Le Programme 612 *Navigation aérienne*

Le programme Navigation aérienne regroupe les activités du service à compétence nationale Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) chargé de fournir les services de circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance ainsi que les services d'information aéronautique aux aéronefs évoluant en circulation aérienne dans l'espace aérien dont la gestion a été confiée à la France.

Les grandes orientations du projet de budget de ce programme sont pour l'essentiel déterminées par la mise en œuvre du Ciel unique européen, notamment de son volet technologique SESAR (*Single european sky ATM research*) et du bloc d'espace fonctionnel Europe Central (FABEC).

La mise en place du FABEC et du SESAR a pour objectif de faire face à la croissance du trafic aérien d'ici à 2020, en renforçant encore la sécurité et la ponctualité, en réduisant l'impact environnemental du trafic aérien et en réduisant les coûts unitaires et donc les tarifs des services rendus aux compagnies aériennes.

L'année 2014 clôturera, au titre des règlements européens, la première période de référence (2012-2014) qui va permettre de mesurer la contribution de la DGAC à l'atteinte des objectifs du Ciel unique européen. Cette année pivot servira aussi de référence à l'élaboration du nouveau plan de performance (2015-2019) basé sur les nouveaux règlements européens approuvés par le comité Ciel unique II des 7 et 8 mars 2013. La DGAC poursuivra également avec ses partenaires européens le projet SESAR, volet technologique du Ciel Unique dont le but est de gérer le trafic aérien avec des technologies novatrices pour faire face au doublement attendu du trafic d'ici 20 ans.

Ce programme verra les moyens de ses opérations en capital bondir d'un tiers en 2014, passant de 170,1 millions d'euros en 2013 à 227,5 millions d'euros en 2014 (+ 57,4 millions d'euros), en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement. Le budget total de ce programme s'élèvera à 553,6 millions d'euros. La DGAC justifie cette hausse importante par la nécessité consentir un important de programme d'investissements d'une part pour répondre aux exigences européennes et échapper ainsi à d'éventuelles sanctions et, d'autre part, pour rester compétitif par rapport aux pays comparables à la France.

Sans remettre en cause le principe de ces investissements certainement nécessaires, le Rapporteur spécial constate que le projet de budget triennal adopté l'an dernier prévoyait pour 2014 un budget d'investissement largement inférieur à celui présenté dans le présent projet de loi de finances ; il ne peut légitimement s'empêcher de se demander s'il n'était pas sous-évalué.

Lorsque l'on connaît le processus décisionnel de l'Union européenne, on sait qu'il est peu probable que des besoins d'investissements aussi importants aient été rendus indispensables dans des délais aussi brefs. Il appelle donc à un plus grand lissage de ce type de dépenses et à un meilleur respect des engagements pluriannuel qui, même s'ils n'ont pas de valeur impérative, sont néanmoins adoptés par la Représentation nationale.

2. Le Programme 613 *Soutien aux prestations de l'aviation civile*

Ce programme exerce au bénéfice des deux autres programmes de la mission une gestion mutualisée de différentes prestations, notamment dans le domaine des ressources humaines, mais aussi sur le plan juridique et financier. Ce programme centralise également les moyens les moyens de la politique immobilière et des systèmes d'information de la mission. Depuis 2013, c'est également sur ce programme qu'est imputée la subvention versée annuellement à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public administratif qui lui est rattaché.

Ce programme connaîtra, en 2014, une hausse de 3,3 % de ses opérations en capital, soit 7,8 millions d'euros. En contrepartie, le coût de ses opérations courantes sera réduit de 20,2 millions d'euros (-1,3 %). Au total, son budget s'élèvera à 1 723,6 millions d'euros, en baisse de 12,3 millions d'euros (-0,7 %).

Les dépenses de fonctionnement et d'intervention du programme présenteront en 2014 une diminution de 2 % (-0,6 million d'euros). Cet effort, nécessaire pour atteindre l'objectif de la programmation triennale de 31,2 millions d'euros sur la période 2013-2015, est concentré sur les dépenses logistiques et passe par une mutualisation plus poussée des marchés et par le renforcement de la négociation. La démarche de maîtrise des coûts des déplacements professionnels se poursuit.

L'effort de réduction des dépenses de fonctionnement et d'intervention sur la période 2012-2014 a permis de dégager des marges de manœuvre en investissement sur l'action 2 « Logistique » dont les crédits d'investissement progresseront de 2,1 millions d'euros par rapport à 2013 pour atteindre 15,9 millions d'euros.

Cette orientation a pour objectif la poursuite des grands projets stratégiques de modernisation dans les domaines de la gestion financière et des ressources humaines. Le nouveau système d'information financière (SIF) mis en place en 2011 pour le BACEA est un progiciel de gestion intégrée. Il équivaut au système CHORUS pour la gestion financière du budget général, avec en outre une comptabilité générale, une comptabilité analytique et une comptabilité des immobilisations ainsi que la gestion des recettes. Ce système est encore en phase d'ajustement pour un certain nombre de fonctions.

Autre grand projet, la modernisation de la fonction ressources humaines se présente comme l'une des actions principales de l'optimisation des fonctions supports. Elle s'appuiera, d'une part, sur un renforcement de son système d'information (SIRH) et, d'autre part, sur une redéfinition de ses activités dans le but de rationaliser les procédures de gestion entre les échelons de proximité et l'échelon central. La finalisation du système d'information des ressources humaines est un objectif prioritaire qui doit permettre à la DGAC de disposer de données pertinentes pour assurer la gestion de la fonction RH.

3. Le Programme 614 *Transports aériens, surveillance et certification*

Ce programme rassemble trois actions disparates et de poids inégaux : l'action *Développement durable et régulation* vise à réduire les nuisances sonores et les émissions gazeuses ; l'action *Surveillance et certification*, intervient en matière de sécurité tandis que l'action *Enquêtes de sécurité aérienne*, qui abrite le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), exerce une mission d'analyse des accidents et incidents graves.

L'action 1 *Développement durable et régulation* fera l'objet, en 2014, d'une mesure de périmètre portant sur la gestion des dépenses d'entretien du patrimoine immobilier occupé par la gendarmerie du transport aérien. Les crédits correspondants (9,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et 9,2 millions d'euros en crédits de paiement) seront transférés vers le programme 613.

À périmètre identique, les investissements progressent de façon significative, essentiellement en raison du lancement de deux projets dans le domaine de la sûreté : d'une part, le développement de la nouvelle application de gestion des habilitations et titres de circulation pour l'accès en zone réservée des aéroports (coût total : 3,5 millions d'euros) et, d'autre part, la construction d'un laboratoire de test et de certification des technologies et équipements destinés à détecter les explosifs artisanaux (coût total : 3,7 millions d'euros).

L'action 2 *Surveillance et certification* regroupe les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement de l'ensemble des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et des services d'outre-mer (Polynésie française et Nouvelle Calédonie) pour leurs activités liées à la surveillance et à la certification dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement. Cette action finance également le service technique de l'aviation civile (STAC) dont l'expertise est requise par les différents services et le service des systèmes d'information et de modernisation (SSIM/DSI) qui assure la maîtrise d'œuvre pour la maintenance et le développement des applications informatiques métier.

Pour 2014, la dotation initiale (fonctionnement et investissement) inscrite au titre de l'action 2 *Surveillance et certification* s'élèvera à 24,8 millions d'euros, ce qui représente une augmentation de 1 % par rapport à 2013. Malgré la stagnation depuis plusieurs exercices de ses crédits en raison de mesures

d'économie, la DSAC maintient ses efforts notamment en matière de frais de fonctionnement qui sont indispensables à l'exercice de ses métiers de surveillance et qui représentent environ 85 % de son budget initial.

En 2014, la DSAC bénéficiera d'un budget de 3,8 millions d'euros qui devraient lui permettre de financer des opérations immobilières décalées ou reportées. En contrepartie, un effort sera consenti pour accélérer la simplification et à la dématérialisation des procédures administratives et les dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'évolution du patrimoine seront strictement encadrées.

Le *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses* pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), gèrera, en 2014, un budget stabilisé à 3 millions d'euros, aucune évolution des dépenses n'étant envisagée pour 2014. La mission d'enquête est dimensionnée par le nombre et la complexité des accidents et des incidents graves d'aviation civile, qu'ils surviennent en France ou dans le monde, lorsque le BEA participe à l'étranger à des enquêtes en tant que représentant de l'État concepteur, constructeur ou exploitant des aéronefs en cause. Cette activité porte donc sur des événements aléatoires, qui exigent une grande prudence de gestion.

D. L'ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC)

Créée en 1949 et localisée depuis 1968 sur un espace de 20 hectares à Toulouse, l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), établissement public à caractère administratif, est placée sous la tutelle du ministère chargé des transports. Le 1^{er} janvier 2011, l'ENAC a fusionné avec le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), chargé de la formation pratique au pilotage et d'exploitation d'aéronefs dans le cadre de missions demandées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

1. Une école unique au monde par la diversité de ses formations

La mission principale de l'ENAC est de répondre aux besoins de formations initiales et continues de la direction générale de l'aviation civile et en particulier à celles de ses personnels techniques : ingénieurs ENAC, ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

Mais l'ENAC est également une école qui, au-delà des besoins de formation de la DGAC, forme à la plupart des métiers du domaine du transport aérien et accompagne ainsi les besoins de formation de l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. Cette diversité de formations fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi-totalité des métiers du transport aérien. L'école rassemble aujourd'hui 2 000 élèves répartis dans 25 programmes de formation différents (ingénieur, pilote de ligne, contrôleur aérien, etc.). Elle accueille également

7 500 stagiaires qui participent chaque année à plus de 400 sessions de stages de formation continue ou de perfectionnement. Ses activités internationales et sa dizaine de laboratoires de recherche conduisent en outre l'école à accueillir chaque année plusieurs centaines d'élèves et de stagiaires étrangers.

De par sa nature, l'ENAC a été amenée à développer des activités d'ingénierie pédagogique. Elle dispense ainsi plusieurs Masters spécialisés, avec le support d'Airbus, en Chine au sein de l'université de Tianjin et développe avec divers partenaires une école d'ingénieurs aéronautiques sur le modèle français au sein de cette même université.

Depuis sa création, l'ENAC n'a cessé de développer et d'entretenir des liens avec de nombreux partenaires étrangers institutionnels, privés, universitaires ou professionnels. Outre un accord de double diplôme signé avec l'université de Beihang (Chine), elle a conclu des accords avec Aéroports de Paris et avec le Qatar Aeronautical College portant sur des actions de formation continue. Elle a également conclu un partenariat pour la création d'un Executive MBA in Aviation à Pékin avec l'université de Tsinghua. Sa recherche de partenaires s'est poursuivie en 2013 avec la signature d'un partenariat stratégique avec Airbus, ou encore avec la signature d'un contrat avec le gouvernement de Guinée Équatoriale pour la formation de pilotes et techniciens. Enfin, en complément à ses formations d'ingénieur ou pour le compte d'industriels du secteur aéronautique, l'ENAC a développé des activités de recherche.

2. Un budget 2013 contraint par les réserves de précaution

Pour la réalisation de ses missions l'école bénéficie de deux sources de financement :

– une subvention versée par la direction générale de l'aviation civile pour couvrir une partie des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'école d'une part et pour financer la rémunération des personnels permanents qu'elle affecte à l'école dans le cadre du plafond d'emplois de l'opérateur d'autre part ;

– des ressources propres provenant des prestations qu'elle réalise au profit de clientèles nationales et étrangères du secteur aéronautique. Il s'agit principalement de ressources relatives à des prestations de formations ou d'expertises, des droits de scolarité, des frais d'inscriptions aux différents concours qu'elle organise ainsi que des recettes locatives liées à l'hébergement de ses élèves sur les campus de l'École.

Dans le budget primitif, la subvention globale versée à l'ENAC par la DGAC s'établissait à 99 millions d'euros tandis que les ressources propres s'élevaient à 26,8 millions d'euros soit un total de recettes de 125,8 millions d'euros.

En cours d'exercice, deux réserves de précaution s'élevant chacune à 1,3 million d'euros ont été appliquées sur la subvention ainsi ramenée à 96,4 millions d'euros. Les ressources propres de l'établissement inscrites au budget ont parallèlement augmenté, portant leur total à 27,1 millions d'euros. Le budget global réel de l'établissement peut donc être évalué à 123,5 millions d'euros en 2013.

Les charges de personnel (82,3 millions d'euros) constituent la première dépense de l'ENAC, devant les dépenses de fonctionnement (31,4 millions d'euros) et les dépenses d'investissement (11,3 millions d'euros).

3. Le budget 2014 s'inscrira en légère baisse

En 2014, le budget de l'ENAC devrait s'élever à 126,15 millions d'euros, dont 98,8 millions d'euros provenant de la subvention de la DGAC et 27,35 millions d'euros issus des ressources propres de l'école.

Le montant (hors réserve de précaution) de la subvention versée à l'ENAC en 2014 s'inscrit en légère baisse par rapport à 2013 en raison de la diminution des effectifs de 2,5 % par an. Les ressources propres de l'ENAC, pour leur part, augmentent légèrement (+ 0,35 million d'euros). Depuis deux ans, ces ressources propres restaient stables dans une fourchette comprise entre 25 et 27 millions d'euros. En 2014, l'établissement prévoit une augmentation de ces ressources à hauteur de 27,35 millions d'euros grâce notamment à la signature de nouveaux contrats de formation pour des pilotes ou des contrôleurs aériens étrangers, ainsi qu'à l'augmentation des prestations d'expertise pour la mise en place, par exemple, d'écoles de l'air dans certains pays étrangers.

Malgré la réduction des effectifs, les dépenses continuent à croître : 83,1 millions d'euros (+ 1 %), l'école précisant que les augmentations collectives ou individuelles telles que le GVT positif compensent les baisses d'effectifs. Les dépenses de fonctionnement se chiffreront à 43 millions d'euros, dont 10 millions pour les amortissements et les provisions. Les investissements seront limités à 10 millions d'euros, en baisse de 11,5 % par rapport à 2013.

4. Les effectifs de l'ENAC diminueront

Comme tous les opérateurs de l'État, l'ENAC connaît depuis 2009 un plafond d'emplois composé d'emplois financés sur subvention et d'emplois hors plafond financés sur ressources propres. La construction du plafond d'emplois de l'ENAC respecte l'objectif gouvernemental de réduction des effectifs de 2,5 % par an en moyenne pour les emplois subventionnés des opérateurs de l'État.

En 2013, l'école compte 866 emplois dont 856 sont financés par la subvention de la DGAC tandis que 10 sont financés sur les ressources propres de l'établissement : il s'agit de contrôleurs aériens de la DGAC travaillant à l'ENAC sur des contrats de formation de contrôleurs aériens pour le compte d'Eurocontrol,

de la Marine nationale et de l'Armée de l'Air. L'école dispose en outre de 45 ETP hors plafond LFI, correspondant à des emplois non permanents, financés exclusivement sur ses ressources propres.

Afin de poursuivre les objectifs de réduction des effectifs, le nombre d'ETP diminuera à nouveau de 2,5 % en 2014 et s'établira ainsi à 845 ETP. Dans ce plafond d'emplois, les 10 agents financés sur les ressources propres de l'école seront conservés. En revanche, le nombre d'agents financés par la subvention publique sera ramené à 835, en baisse de 21 par rapport à l'actuel exercice. Le nombre d'emplois hors plafond, reste fixé à 45 dans le but d'accompagner le développement de l'établissement.

II. LE PROGRAMME 170 MÉTÉOROLOGIE

Ce programme représente le financement des attributions de l'État en matière de prévision et de recherche météorologique et climatique, confiées à l'établissement public administratif Météo-France.

A. UN BUDGET CONSTITUÉ PRINCIPALEMENT D'UNE SUBVENTION ET DE RECETTES COMMERCIALES

1. La subvention pour charges de service public sera en forte baisse

Le programme 170, structuré en deux actions présentées dans le tableau ci-dessous, finance la subvention pour charges de service public perçue par l'établissement public administratif Météo-France, seul opérateur du programme.

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 2014 s'élèveront à 208,6 millions d'euros, en crédits de paiement comme en autorisations d'engagement. Cela représente une baisse de près de 6,9 millions d'euros (- 3,2 %) par rapport au budget de 2013 qui avait fait l'objet d'un abondement exceptionnel de 12 millions d'euros lié au financement d'un nouveau supercalculateur.

Cette évolution s'inscrit dans un contexte marqué par un effort important de réduction des dépenses qui porte principalement sur les dépenses de fonctionnement courant (administration générale, logistique, déplacements, communication...) et sur les dépenses de personnel.

Sur ce montant, 185,6 millions d'euros seront affectés à l'action 1 *Observation et prévision météorologiques* contre 22,9 millions d'euros pour l'action 2 *Recherche dans le domaine de la météorologie*.

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement et crédits de paiement		
		2013	2014	Évolution %
1	Observation et prévision météorologiques	191 730 800	185 619 497	- 3,2
2	Recherche dans le domaine météorologique	23 729 200	22 941 736	- 3,3
Total		215 460 000	208 561 233	- 3,2

Source : projet annuel de performances.

La direction de Météo-France relève que le budget présenté est traditionnellement amputé d'une réserve qui s'élève à environ 4 millions d'euros, rarement restituée, ce qui réduit d'autant les moyens disponibles qui se sont élevés

en réalité à 211 millions d’euros en 2013 et pourraient n’atteindre que 204 millions d’euros en 2014.

2. Les recettes commerciales de Météo-France se contractent

Les recettes commerciales de Météo-France ont été relativement stables durant ces dernières années, autour de 40 millions d’euros, mais ont commencé à se contracter : en 2012, ces recettes n’ont atteint que 38,6 millions d’euros.

En effet, les services audiotel et minitel ont longtemps représenté une part prépondérante des recettes commerciales de l’établissement. Or, on observe depuis plusieurs années une baisse marquée des habitudes de consommation de ce type de services d’information en ligne. Le développement des sources d’information « gratuites » sur internet et smartphones joue un rôle essentiel dans ce phénomène, complété pour l’information météorologique par l’enrichissement des bulletins météo à la télévision, qui constituent toujours le premier moyen d’accès à l’information météorologique de nos concitoyens.

C’est ainsi que le nombre d’appels aux services audiotel de Météo-France en 2012 a été d’environ 6 millions, à comparer aux 7 millions de l’exercice précédent et, surtout, aux 40 millions par an enregistrés dans les années 1990. L’hypothèse retenue est celle de la poursuite d’une décroissance qui va s’amplifier. En contrepartie, le modèle économique publicitaire mis en place par Météo-France sur son site gratuit (un million de visiteurs uniques par jour en 2011, 1,2 million en 2012) a permis de générer 4,8 millions d’euros de recettes en 2012, en léger retrait toutefois par rapport à l’année précédente.

Les recettes commerciales vers les professionnels se sont élevées en 2012 à 20,8 millions d’euros, en progression de 2 % sur l’année précédente, et représentent désormais plus de 50 % du chiffre d’affaires total de l’établissement.

Comme partout en Europe, le secteur des médias est le premier marché pour les prestataires météo, mais il est aussi le plus mature, le plus soumis à la concurrence. À titre d’exemple, le groupe France Télévisions s’approvisionnera, à compter de 2014 et pour ses bulletins nationaux, auprès d’un fournisseur concurrent et étranger. Dans ce contexte, Météo-France anticipe une décroissance en valeur de ses ventes.

Le secteur de l’énergie est très « météo-sensible », dans toutes ses composantes, depuis la production, le transport, la distribution, la consommation, l’off-shore pétrolier, les réseaux de chauffage et de climatisation... Il est donc un secteur client privilégié de Météo-France. L’enrichissement régulier des prestations fournies devrait se prolonger sur les prochaines années, tant en volume qu’en valeur.

Compte tenu de tous ces éléments, le niveau de recettes commerciales s'établira en baisse à 36 millions d'euros en 2013, et à environ 34 millions d'euros en 2014.

3. Les autres recettes de Météo-France

Outre la subvention pour charges de service public et ses recettes propres, Météo-France bénéficiera d'autres sources de financement :

– la redevance de navigation aérienne qui devait s'élever à 87,25 millions d'euros en 2013 en vertu d'un accord passé avec la DGAC, a été revue à la baisse en cours d'exercice. Elle s'élèvera finalement à 85,55 millions d'euros pour l'actuel exercice. Aucune prévision pour 2014 n'est présentée dans le projet de budget pour 2014... Cette redevance est versée à Météo-France en rétribution des services spécifiques que l'agence fournit en matière de transport aérien ;

– la subvention reçue par l'établissement du programme 193 *Recherche spatiale* pour la contribution de la France à l'organisation internationale EUMETSAT s'est élevée à 30,7 millions d'euros en 2013. Son montant pour 2014 n'est pas indiqué dans les documents budgétaires du gouvernement ;

– la subvention versée par la direction générale de la prévention des risques (programme 181 *Prévention des risques*) concerne principalement l'entretien et la modernisation du réseau d'observation hydro-météorologique. Cette subvention s'élèvera à 4 millions d'euros en 2014 comme en 2013 ;

– ponctuellement, des retours provenant du compte d'affectation spéciale Immobilier liés à des cessions antérieures de biens ayant appartenu à l'établissement. Une somme de 5,5 millions d'euros est attendue en 2014.

B. UNE RÉDUCTION DES EFFECTIFS QUI ACCOMPAGNE LA RÉORGANISATION TERRITORIALE

1. Près de cent emplois en moins chaque année

Les orientations gouvernementales arrêtées en 2012, destinées notamment à renforcer ou maintenir les effectifs des secteurs ministériels prioritaires, ont conduit à retenir pour Météo-France, en 2013, le principe d'une suppression annuelle moyenne de 2,9 % des effectifs inscrits au plafond d'emplois de l'année précédente. Pour 2014, cette suppression ne sera « que » de 2,68 %, ce qui correspondra à 89 emplois, ramenant les effectifs de Météo France à 3 221 postes. Pour mémoire, cet opérateur employait 3 541 agents en 2009.

Plafond d'emplois en 2013 : 3 310 ETP (– 99) ;

Plafond d'emplois en 2014 : 3 221 ETP en 2014 (– 89).

La répartition des 89 emplois officiellement supprimés en 2014 sera la suivante :

- 8 pour la catégorie I (cadres supérieurs) ;
- 13 pour la catégorie II (ingénieurs et chercheurs) ;
- 55 pour la catégorie III (techniciens supérieurs) ;
- 13 pour la catégorie IV (administratifs et ouvriers).

La réorganisation de Météo-France, dont le plein effet a commencé en 2012 avec les premières fermetures d'implantations, se poursuivra en 2014, 2015 et 2016. La structure du personnel évoluera et conduira à une réduction substantielle du nombre de postes du niveau « technicien » et, parallèlement, par une diminution plus modérée des autres catégories d'emploi.

2. La masse salariale diminue pour la première fois

L'évolution des crédits de personnel a été marquée, ces dernières années, malgré la baisse des effectifs, par une augmentation de la masse salariale générée principalement par l'augmentation importante et continue des taux de cotisation au compte d'affectation spéciale (CAS) *Pensions*, de 62,47 % à 74,60 % entre 2009 et 2013.

En outre, en 2011, un effet de périmètre dû à la reprise par Météo-France de la gestion de la paye des personnels des corps à statut commun à Météo-France et à la Direction générale de l'aviation civile a entraîné la soumission de ces rémunérations à la taxe sur les salaires.

La stabilisation prévue en 2014 du taux de cotisation au CAS *Pensions* va permettre aux suppressions d'emplois de produire leur plein effet ce qui aura pour conséquence de réduire, pour la première fois, la masse salariale de l'opérateur ainsi que le montre le tableau suivant.

ÉVOLUTION DE LA MASSE SALARIALE DE MÉTÉO FRANCE
(en millions d'euros)

Année	Crédits de personnel
2010	254,7
2011	261,9
2012	264,7
2013	268,8
2014	266,1

C. LA MODERNISATION DE MÉTÉO-FRANCE

1. Une réforme territoriale de longue haleine

À la suite de la révision générale des politiques publiques, le conseil de modernisation des politiques publiques a décidé le 12 décembre 2007 de lancer la réorganisation territoriale de Météo-France, avec pour objectif de réduire de 108 à 55 le nombre des implantations métropolitaines de l'établissement. En effet, l'organisation héritée de 1982 était devenue obsolète compte tenu de l'évolution des technologies.

Une analyse a été conduite dès 2009 dans chaque direction interrégionale afin de déterminer comment mener au mieux la réorganisation, en fonction des particularités de chaque implantation. Les critères pris en compte ont été, d'une part, des éléments techniques relatifs à l'activité de chaque centre et à la reprise de ces activités après fermeture du centre, d'autre part, les contraintes de mobilité pour les agents concernés par la fermeture.

Du fait des conséquences de cette réorganisation sur le plan social, il a été décidé que les fermetures seraient présentées trois ans avant leur mise en œuvre effective. C'est donc au cours de l'année 2012 qu'ont eu lieu les 18 premières fermetures.

Pour 2013, 2014 et 2015, des listes, respectivement de 12 centres et d'une station (2013), de 6 centres (2014) et de 8 centres (2015), ont été définies dans les mêmes conditions. Un processus de même nature est en cours pour les fermetures envisagées en 2016 (6 centres et 2 stations).

Ce resserrement du réseau territorial dans des centres d'une plus grande taille critique, qui sera mis en œuvre progressivement jusqu'en 2016, s'accompagne de la mise en place d'une nouvelle organisation de la prévision météorologique, avec le passage à une « prévision amont » organisée sur deux niveaux (national, interrégional) et non trois comme précédemment. Le 3^{ème} niveau, à l'échelon territorial, se concentrera ainsi sur la prévision conseil répondant aux besoins des utilisateurs.

L'objectif consiste à continuer à rendre un service de qualité à moindre coût, sans méconnaître les spécificités locales. Cette réorganisation tire parti des progrès techniques (prévision numérique, moyens d'observation, technologies de l'information...). Elle contribue aux efforts de maîtrise des dépenses, dans un contexte où Météo-France doit également trouver les ressources nécessaires au maintien de son potentiel technique et scientifique.

À titre de comparaison, le service allemand de météo qui emploie un total de 2 300 personnes est en train de passer de six à deux implantations territoriales. Même si les missions des services ne sont pas exactement les mêmes d'un pays à l'autre, notons que l'équivalent britannique de Météo-France fonctionne avec 1 800 agents.

2. Le renouvellement des radars hydrométéorologiques se poursuit

L'observation par Météo-France des phénomènes atmosphériques repose en grande partie sur un réseau de radars hydrométéorologiques répartis sur le territoire national métropolitain et ultramarin.

Ces radars apportent une contribution décisive au suivi des précipitations et jouent un rôle majeur en matière de prévision immédiate ainsi que dans l'analyse menée par Météo-France en matière d'hydrologie. Leur rôle est fondamental notamment en termes d'avertissement relatif à la survenue de pluies intenses et de prévision des crues rapides potentiellement dévastatrices. Par ailleurs, la prise en compte des données radar dans les modèles de prévision numérique apporte des améliorations significatives aux performances de ces modèles sur un horizon de 24 à 36 heures.

Le territoire métropolitain est actuellement couvert par un réseau de 24 radars météorologiques en exploitation opérationnelle, d'âge variant entre quelques mois et 30 ans. Météo-France exploite également sept radars hydrométéorologiques outre-mer. Les technologies sont très disparates et, les engins les plus anciens n'étant plus fabriqués, les agents de Météo-France sont parfois contraints d'usiner eux-mêmes des pièces de rechange.

Étant donné l'enjeu associé à la disponibilité des informations fournies par ces moyens d'observation temps réel, il a été décidé la mise en œuvre d'un plan de renouvellement du réseau actuel de radars et l'amélioration de la couverture du territoire national.

Au-delà du renouvellement des radars les plus anciens, de nouveaux sites seront créés et de nouveaux appareils installés, améliorant le maillage territorial.

Le contrat d'objectifs prévoit le renouvellement par Météo-France de huit radars en bande C ou S pour la période 2012-2016 ainsi que l'installation de quatre nouveaux radars en bande X. Ainsi, pour 2014 il est prévu le renouvellement de deux radars (Falaise et Bordeaux ou Arcis-sur-Aube) et l'installation d'un nouveau radar en bande X en région grenobloise.

Chaque radar coûtant environ 1,5 million d'euros, ce projet, tel que prévu selon le contrat d'objectifs, représente sur la période 2012-2016 un investissement global de 16,8 millions d'euros.

EXAMEN EN COMMISSION

Après l'audition de M. Philippe Martin, ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche lors de la commission élargie du 7 novembre 2013 à 15 heures ⁽¹⁾, la commission des Finances examine les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et des comptes spéciaux qui y sont associés, les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens et l'article 63, rattaché.

*Suivant l'avis favorable de M. Jean-Claude Fruteau, Mme Annick Girardin, M. Marc Goua, M. Alain Rodet et M. Olivier Faure, rapporteurs spéciaux, et malgré l'avis défavorable de M. Hervé Mariton, rapporteur spécial, la Commission **adopte** les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.*

*La Commission **adopte** ensuite, suivant l'avis favorable de M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial, les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens.*

(1) Le compte rendu de la commission élargie peut être consulté sur le site internet de l'Assemblée nationale à l'adresse : http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2014/commissions_elargies/

**LISTE DES AUDITIONS ET VISITES RÉALISÉES
PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL**

Le **15 mai 2013**, visite du siège d’Air France à Roissy Charles-de-Gaulle et de ses installations de maintenance industrielle. Rencontre avec son président-directeur général, M. Frédéric Gagey et ses principaux collaborateurs.

Le **18 septembre 2013**, audition de M. Frédéric Gagey, président-directeur général d’Air France, par la commission des Finances.

Le **2 octobre 2013**, audition de Mme Anne-Sophie de la Bigne, directrice des affaires civiles, directrice des affaires publiques d’EADS France, de M. Marc Hamy, directeur des affaires publiques d’Airbus, de Mme Claire Allanche, responsable des relations d’Airbus France avec le Parlement, de Mme Anne-Lise Lethimonnier, des relations institutionnelles d’Eurocopter et de Mme Annick Perrimond-du Breuil, directrice des relations avec le Parlement d’EADS.

Le **3 octobre 2013**, audition de M. Augustin de Romanet, président-directeur général de l’Aéroport de Paris, de M. Edward Arkwright, directeur du pôle Finances, stratégie et administration et de Mme Stéphanie Arnoux-Couderc, chargée des relations parlementaires.

Le **3 octobre 2013**, audition de M. Patrick Gandil, directeur général de l’Aviation civile et de Mme Michelle Desjardins, adjointe au secrétaire général de la direction générale de l’avion civile (DGAC).