



N° 2865

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2010

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE sur la **loi de finances pour 2011** (n° 2824),

TOME IV

## ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES :

### TRANSPORTS AÉRIENS

PAR M. JEAN-CLAUDE FRUTEAU,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— LES MOYENS FINANCIERS DES TRANSPORTS AÉRIENS POUR 2011</b> .....	7
A.— LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE BUDGET.....	7
B.— L'ÉVOLUTION DES RECETTES DU BUDGET ANNEXE.....	9
1. L'évolution de la taxe de l'aviation civile.....	9
2. L'évolution des autres redevances.....	9
C.— L'ANALYSE DES PROGRAMMES.....	11
1. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile ».....	12
2. Le programme 612 « Navigation aérienne ».....	12
3. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification ».....	13
4. Le programme 611 « Formation aéronautique ».....	13
<b>II.— L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT AÉRIEN</b> .....	15
A.— LA CONJONCTURE LARGEMENT DÉFAVORABLE DE 2009.....	15
B.— LES PREMIERS RÉSULTATS ENCOURAGEANTS DU TRAFIC DE L'ANNÉE 2010.....	18
C.— L'IMPACT DE LA CRISE SUR LES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN ET LEUR STRATÉGIE.....	20
D.— L'IMPACT DU NUAGE DE CENDRES DU VOLCAN ISLANDAIS <i>EYJAFJÖLL</i> .....	21
1. Les faits.....	21
2. Les impacts économiques.....	22
E.— LA SITUATION DU GROUPE AIR FRANCE.....	23
F.— LA SITUATION DES COMPAGNIES « <i>LOW COST</i> ».....	25
1. Les principales compagnies « à bas coûts » européennes.....	25
2. Les caractéristiques du marché français.....	27
<b>III.— LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ AÉRIENNES</b> .....	31
A.— LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET L'ACTION DU BUREAU D'ENQUÊTES ET D'ANALYSES (BEA).....	31

1. La politique de sécurité aérienne.....	31
2. L'activité du BEA en 2009 .....	32
3. L'activité du BEA en 2010 .....	34
B.— LA SÛRETÉ AÉRIENNE .....	36
<b>IV.— LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES .....</b>	<b>39</b>
A.— LA LUTTE PERMANENTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES.....	39
1. Les plans d'exposition au bruit et la maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports.....	39
2. La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires .....	40
3. Le rôle de l'ACNUSA .....	42
B.— LA LUTTE RENOUVELÉE CONTRE LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN.....	43
1. Les apports du « Grenelle de l'environnement » .....	43
2. Le développement des biocarburants .....	44
3. Les échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre.....	45
<b>V.— LA SITUATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS .....</b>	<b>47</b>
A.—LA SITUATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX .....	47
B.—LA SITUATION D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) .....	47
1. L'évolution de l'activité d'Aéroports de Paris .....	47
2. Les redevances pour services rendus.....	48
3. Les investissements.....	51
4. Le rapprochement avec Amsterdam Schiphol.....	54
<b>VI.— LA CONSTRUCTION DU « CIEL UNIQUE » EUROPÉEN .....</b>	<b>55</b>
A.— LE « PREMIER PAQUET » DE 2004 .....	55
B.— LA RÉVISION DU « PREMIER PAQUET » .....	55
C.— LE RÈGLEMENT CRÉANT UNE ENTREPRISE COMMUNE SESAR.....	56
D.— LE BLOC D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNEL EUROPE CENTRALE (FABEC) .....	57
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>59</b>

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen des crédits des transports aériens pour 2011 s'opère dans un contexte inhabituel : le trafic aérien connaît aujourd'hui en France, comme en Europe et dans le monde, un mouvement de redémarrage, après une année de crise très sensible ; les questions de sécurité aérienne ensuite se posent avec une acuité renouvelée et le printemps de 2010 a été marqué par le nuage de cendres engendré par l'éruption d'un volcan islandais qui, fortement et de manière inédite, a affecté le transport aérien en Europe.

Votre Rapporteur pour avis présentera l'évolution des moyens financiers alloués au secteur aérien en 2011, puis rappellera l'évolution récente de ce secteur, avant de traiter des questions de sécurité aérienne, des données environnementales, puis de la situation de nos aéroports et enfin de la question du « Ciel unique ».



## **I.— LES MOYENS FINANCIERS DES TRANSPORTS AÉRIENS POUR 2011**

Les moyens financiers des transports aériens sont retracés dans le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » qui contient, depuis 2009 et la suppression alors intervenue du programme « Transports aériens », l'ensemble des crédits de ces transports.

On en présentera les grandes lignes avant d'exposer l'évolution prévue des diverses redevances par le budget annexe et les actions retenues par celui-ci.

### **A.— LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE BUDGET**

Les perspectives d'évolution des crédits de la mission « Contrôle et exploitation aériens » pour 2011-2013 s'inscrivent dans un contexte prévisible de reprise progressive du transport aérien. Afin d'affronter les conséquences de la crise qu'a connue celui-ci, elles visent la réduction des coûts structurels et des effectifs dans le respect des impératifs liés à la révision générale des politiques publiques, tout en préservant le financement nécessaire à la construction du « Ciel unique européen » et aux investissements de productivité.

En application de la révision générale des politiques publiques, les réformes structurelles et l'exigence de ne remplacer qu'un départ sur deux à la retraite conduisent à une diminution de 496 équivalents temps plein travaillé, à périmètre constant, sur le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) et l'opérateur ENAC (école nationale de l'aviation civile) sur la période 2011-2013. L'évolution de la masse salariale du BACEA est maîtrisée, avec une progression de 2 % sur 2011-2013. Cette maîtrise s'appuie en particulier sur la démarche de modernisation des fonctions supports et concerne l'ensemble des domaines : procédure ressources humaines, informatique de gestion, logistique, gestion du patrimoine immobilier, nouvelle organisation financière de la DGAC avec la mise en place d'un nouveau système d'information financière le 1<sup>er</sup> juin 2011 et celle d'un service facturier.

Les dépenses de fonctionnement font l'objet d'un contrôle strict, en application des directives du Premier ministre.

La mission poursuit les investissements de productivité de la navigation aérienne et de l'informatique de gestion. La majorité des investissements sera consacrée au programme européen de recherche et développement SESAR (« Single European Sky ATM Roadmap»), volet technologique du « Ciel unique », avec notamment la poursuite du programme « 4 Flight » de modernisation du système informatique de contrôle aérien en coopération avec l'Italie. Le niveau d'investissement est fixé ainsi à 186,2 millions d'euros en 2011, 197,1 millions d'euros en 2012 et 197,1 millions d'euros en 2013.

Par ailleurs, afin de consolider la modification du périmètre de la mission effectuée en 2009 qui renforce l'unité et l'efficacité opérationnelle de l'action de l'État en matière d'aviation civile d'une part, et de disposer d'une entité forte de formation aux métiers de l'aéronautique d'autre part, deux mouvements modifient le périmètre du budget annexe à partir de 2011 :

– la mission intégrera, à compter de 2011, les effectifs et la masse salariale des agents du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer » oeuvrant dans les domaines de compétence du service national d'ingénierie aéroportuaire rattaché à la DGAC. Cette modification de périmètre représentera, en 2011, 11,4 millions d'euros et 219 ETPT, financés par un relèvement de la quotité de la taxe de l'aviation civile (TAC) affectée au budget annexe.

– la fusion des deux écoles de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), le service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) et l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), est prévue à compter du 1er janvier 2011. Cette fusion doit permettre à la DGAC et, plus généralement à la France, de disposer d'une véritable académie d'État du transport aérien capable de proposer la gamme complète de formations dans le domaine de l'exploitation du transport aérien. Cette opération se traduira concrètement par l'inclusion des missions et moyens du SEFA dans ceux de l'ENAC dont le statut sera modifié. Elle entraîne une diminution du budget annexe de 8,7 millions d'euros de recettes propres du SEFA, compensée par une diminution de subvention à l'ENAC. Le budget tient compte des mesures d'économies demandées à l'école, à l'instar de l'ensemble des services de la DGAC et des opérateurs de l'État.

Au total, le budget s'élève, à périmètre courant, à un montant de 2,012 milliards d'euros en 2011, 2,026 milliards d'euros en 2012 et 2,089 milliards d'euros en 2013 (en crédits de paiement).

Le financement des dépenses de la mission est assuré intégralement par des recettes qui lui sont directement affectées. Il s'agit :

– des redevances de navigation aérienne perçues en contrepartie des services rendus aux usagers et dont l'évolution des tarifs doit rester en cohérence avec la qualité du service rendu aux usagers (application du régime de performance) ;

– d'une quotité de la taxe de l'aviation civile, constante sur la période, fixée à 80,32 % ;

– des redevances de contrôle et certification qui ne progressent que très légèrement, pour tenir compte des capacités des opérateurs notamment du secteur de l'aviation légère.

Enfin, l'augmentation de la capacité d'autofinancement permet de limiter l'accroissement de l'endettement, qui représente 94 millions d'euros sur la

période. Les produits de cessions immobilières DGAC (21 millions d'euros prévus sur la période) seront entièrement affectés au désendettement du budget annexe.

## **B.— L'ÉVOLUTION DES RECETTES DU BUDGET ANNEXE**

### **1. L'évolution de la taxe de l'aviation civile**

Créée en 1999 et régie par l'article 302 *bis* K du code général des impôts, la taxe de l'aviation civile (TAC) est due par les entreprises de transport aérien public et est perçue sur les passagers et le fret à bord d'un vol commercial ; elle permet de financer les dépenses du budget annexe non couvertes par le produit des redevances.

En application du III de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, la loi de finances détermine la répartition du produit de la TAC entre le budget général et le budget annexe.

Cette modification de la répartition du produit de la TAC s'explique par des mesures de périmètre tendant à transférer du budget général vers le budget annexe des dépenses relevant du « cœur de métier » de la direction générale de l'aviation civile. La quotité de TAC affectée au budget annexe n'a d'ailleurs cessé de croître depuis 2007.

L'article 29 du projet de loi de finances pour 2011 propose de poursuivre ce mouvement, en augmentant de 77,35 % à 80,32 % la quotité de TAC affectée au budget annexe. Le produit global de la TAC devrait être en 2011 de 383,41 millions d'euros, dont 308 millions d'euros pour le budget annexe.

### **2. L'évolution des autres redevances**

- Les redevances de navigation aérienne en métropole.

Le budget annexe perçoit deux types de redevances de navigation aérienne :

- la redevance de route, qui rémunère les services de contrôle en route ;
- la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, qui est perçue à l'arrivée et au départ des principaux aéroports, afin de financer les services afférents.

Jusqu'en 2009, le niveau des redevances était fixé selon le système du recouvrement complet des coûts, le niveau prévisionnel des coûts à couvrir déterminant celui des redevances, fixé annuellement par arrêté, au mois de décembre, avec l'application d'un mécanisme correcteur.

Cette année, la direction générale de l'aviation civile a substitué au mécanisme correcteur un régime dit d'« incitation à la performance », prévu par la

réglementation européenne et que la Commission européenne incitait fortement à adopter. Il s'agit de déterminer à l'avance, pour une durée maximale de cinq ans, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne. La fixation des taux repose sur un contrat de service imposant des gains de productivité à la direction des services de la navigation aérienne.

En 2010, le taux unitaire de la redevance de route a progressé de 5,87 %, le taux de la redevance pour services terminaux demeurant stable. En 2011, les taux de redevances de navigation aérienne devraient encore augmenter : + 3,8 % pour la redevance de route, + 4,9 % pour la redevance pour services terminaux.

- Les redevances de navigation aérienne outre-mer

Jusqu'en 2010, le régime de redevances de navigation aérienne outre-mer était différent de celui applicable en métropole. Alors même que le taux des redevances pour services terminaux de la circulation aérienne était supérieur à celui de la métropole (15,2 euros par unité de service contre 4,68 euros en métropole en 2009), les coûts des services de navigation aérienne n'étaient qu'à 32 %. Cela s'expliquait notamment par l'absence de redevance de route outre-mer, alors que celle-ci représentait près de 80 % des recettes de navigation aérienne en métropole.

En 2010, le dispositif de financement des services de navigation aérienne outre-mer a été complété par la création d'une redevance océanique. En facturant les services rendus aux survols dans les espaces aériens gérés par la France outre-mer, la redevance océanique permet de faire payer des usagers qui, pour le moment, bénéficiaient gratuitement des services de navigation aérienne.

La recette attendue pour 2011 est de 45 millions d'euros, ce qui permettra de recouvrer environ 40 % des coûts engagés pour les services de navigation aérienne outre-mer (12 millions d'euros au titre de la redevance océanique, 33 millions d'euros produits par la redevance pour services terminaux).

- Les redevances de surveillance et de certification

Créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004, ces redevances visent à faire financer par les opérateurs qui en bénéficient les services rendus par la direction générale de l'aviation civile en matière de surveillance et de contrôle technique.

La perception de ces redevances se heurte à des difficultés résultant de protestations des usagers et de leur impact sur certains secteurs, en particulier l'aviation légère. La DGAC a décidé de ne pas recouvrer la totalité des coûts des activités qui pouvaient être soumises à redevances. Celles-ci ne couvrent ainsi qu'environ 40 % du coût des activités qui y sont soumises.

Le produit de ces redevances qui est affecté au budget annexe sera en stagnation en 2011.

## C.— L'ANALYSE DES PROGRAMMES

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DU BUDGET ANNEXE PAR PROGRAMME ET PAR ACTION

(en euros)

Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2010	Demandées pour 2011	Évolution (en %)	Ouverts en LFI pour 2010	Demandés pour 2011	Évolution (en %)
<b>613 - Soutien aux prestations de l'aviation civile</b>	<b>1 426 281 910</b>	<b>1 514 408 910</b>	<b>6,18</b>	<b>1 423 661 536</b>	<b>1 507 866 910</b>	<b>5,91</b>
Ressources humaines et management	1 094 167 324	1 110 288 110	1,47	1 092 843 324	1 101 165 110	0,76
Logistique	31 096 000	36 297 800	16,73	29 799 800	30 884 800	3,64
Affaires financières	301 018 412	375 817 000	24,85	301 018 412	375 817 000	24,85
<b>612 - Navigation aérienne</b>	<b>513 799 000</b>	<b>506 046 000</b>	<b>- 1,51</b>	<b>492 929 000</b>	<b>497 128 000</b>	<b>0,85</b>
Management et gestion	16 204 000	15 750 000	- 2,80	13 812 000	13 750 000	- 0,45
Centres en route	336 032 000	336 816 000	0,23	316 086 000	329 038 000	4,10
Aéroports	91 163 000	90 791 000	- 0,41	83 688 000	85 391 000	2,03
Exploitation du contrôle aérien en outre-mer	16 672 000	13 822 000	- 17,09	24 798 000	19 053 000	- 23,17
Ingénierie technique de la navigation aérienne	28 891 000	28 200 000	- 2,39	31 548 000	29 600 000	- 6,17
Maintien des compétences de la navigation aérienne	24 837 000	0 667 000	- 16,79	22 997 000	20 296 000	- 11,75
<b>614 - Transports aériens, surveillance et certification</b>	<b>55 654 000</b>	<b>48 112 000</b>	<b>- 13,55</b>	<b>60 911 000</b>	<b>53 636 000</b>	<b>- 11,94</b>
Développement durable et régulation	27 502 000	25 465 000	- 7,41	27 081 000	25 001 000	- 7,68
Surveillance et certification	25 276 000	19 768 000	- 21,79	30 144 000	25 066 000	- 16,85
Enquêtes de sécurité aérienne	2 876 000	2 879 000	0,10	3 686 000	3 569 000	- 3,17
<b>611 - Formation aéronautique</b>	<b>103 115 000</b>	<b>100 201 626</b>	<b>- 2,83</b>	<b>103 115 000</b>	<b>100 201 626</b>	<b>- 2,83</b>
Formation aux métiers de la direction de l'aviation civile (DGAC)	46 830 708	45 502 000	- 2,84	46 830 708	45 502 000	- 2,84
Formation des acteurs du transport aérien et de l'aviation générale	36 325 662	35 303 626	- 2,81	36 325 662	35 303 626	- 2,81
Recherche, expertise et actions de soutien	19 958 630	19 396 000	- 2,82	19 958 630	19 396 000	- 2,82
<b>Totaux</b>	<b>2 098 849 736</b>	<b>2 168 768 536</b>	<b>3,33</b>	<b>2 080 616 536</b>	<b>2 158 832 536</b>	<b>3,76</b>

Source : Projet annuel de performances.

## **1. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile »**

Le programme 613 regroupe les fonctions support du budget annexe ; y sont regroupés notamment tous les effectifs de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Le plafond d'emplois du programme s'établit pour 2011 à 11 268 équivalents temps plein travaillé (ETPT), correspondant à une baisse de 341 EPTP par rapport à 2010.

Ce mouvement de réduction est dû à plusieurs causes :

– le transfert vers le service national d'ingénierie aéronautique de 219 EPTP en provenance des directions départementales des territoires ;

– le transfert vers l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) de 379 EPTP en provenance du budget annexe et résultant de l'absorption par cette école du service d'exploitation de la formation aéronautique, dont il sera question ci-après avec le programme 611 ;

– le schéma d'emploi de la DGAC qui organise le non remplacement d'un départ à la retraite sur deux, soit 181 EPTP.

Il faut également indiquer que la DGAC s'est engagée dans un processus pluriannuel de modernisation de ses fonctions support s'étalant jusqu'en 2013. Le processus en question concerne plusieurs projets, tels que la mise en place d'un service facturier, la modernisation de l'informatique de gestion ou encore l'optimisation de la gestion du patrimoine immobilier.

## **2. Le programme 612 « Navigation aérienne »**

Ce programme, qui est le plus important de la mission, finance les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), qui est le prestataire de services de la DGAC visant à assurer l'écoulement sûr et régulier du transport aérien au bénéfice des usagers.

Ce programme finance en particulier les investissements réalisés dans le cadre de l'intégration communautaire des activités de navigation aérienne.

L'action *Management et gestion* constitue le support de gestion des personnels dépendant de la DSNA, essentiellement deux corps d'ingénieurs et un corps de techniciens.

L'action *Aéroports* finance les neuf services de la navigation aérienne régionaux chargés de la régulation du trafic à proximité des aéroports.

L'action *Centre en route* finance, quant à elle, les cinq centres en route de la navigation aérienne, qui assurent aux usagers le service en route, c'est-à-dire en plein ciel et non à proximité immédiate des aéroports.

L'action *Exploitation du contrôle aérien outre-mer* vise à développer la sécurité et la capacité d'écoulement du trafic outre-mer avec des moyens adaptés aux caractéristiques locales du trafic et de la géographie.

L'action *Ingénierie technique de la navigation aérienne* fournit aux différents services de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), les équipements permettant d'assurer leur mission.

L'action *Maintien des compétences de la navigation aérienne* finance enfin la formation continue des agents de la DSNA.

### **3. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification »**

Ce programme regroupe l'ensemble des activités exercées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), pour s'assurer du respect de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes, ainsi que les missions exercées par la direction du transport aérien.

L'action *Développement durable et régulation* retrace la politique conduite par la DGAC dans plusieurs domaines : le développement durable, la régulation économique et le soutien à la construction aéronautique, la sûreté, la stratégie internationale et la coopération.

Une nouvelle action *Surveillance et certification* résulte de la fusion de deux anciennes actions *Contrôles opérationnels* et *Soutien opérationnel*. Elle regroupe, dans un but de meilleure lisibilité budgétaire, les moyens de fonctionnement courant et de formation nécessaires à l'exercice des tâches des personnels directement impliqués dans les actions de contrôle.

L'action *Enquêtes de sécurité aérienne* permet enfin le financement du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA).

### **4. Le programme 611 « Formation aéronautique »**

Ce programme voit son architecture très sensiblement modifiée avec la fusion attendue et prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2011 de l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement administratif placé sous la tutelle de la DGAC, qui assure la formation initiale des ingénieurs de la navigation aérienne et des pilotes de ligne et du Service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), service à compétence nationale de la DGAC, qui assurait jusque là la formation pratique au pilotage.

Cette fusion souhaitée depuis plusieurs années par votre Rapporteur pour avis, qui fait elle-même suite à un regroupement opéré depuis 2008 au sein du programme 611 « *Formation aéronautique* » des divers crédits de formation retracés dans le budget annexe permettra, selon la DGAC, « *de disposer d'une entité forte de formation aux métiers de l'aéronautique et de porter, en particulier à l'international, l'action de formation au plus haut niveau de qualité* ». Le regroupement ainsi organisé permettra de proposer, au sein d'une structure unique, une gamme complète de formations aux divers métiers du transport aérien.

Le programme 611 « *Formation aéronautique* » comporte trois nouvelles actions :

– une action « *Formation aux métiers de la DGAC* » regroupe les moyens affectés aux formations initiales et continues dispensées par l'Ecole nationale de l'aviation civile aux personnels techniques (soit 45,41 % de l'ensemble) ;

– une action « *Formation des acteurs du transport aérien et de l'aviation générale* » regroupe, quant à elle, les moyens des formations initiales des ingénieurs et des élèves pilotes de ligne (35,23 % des crédits) ;

– une action « *Recherche, expertise et actions de soutien* » correspond enfin aux moyens affectés à la diffusion du savoir-faire français en matière d'ingénierie, d'expertise et de recherche aéronautiques (19,36 % de l'ensemble).

Pour 2010 (avant donc l'absorption du SEFA), le budget de l'ENAC s'élève à 78,2 millions d'euros, la DGAC accordant sur cet ensemble une subvention de 65,5 millions d'euros pour charges de service public.

En 2011, le budget de l'ENAC connaîtra une évolution très importante devant s'établir à 126 millions d'euros, soit :

– 24 millions d'euros de ressources propres, dont 8,5 millions d'euros correspondant à celles du Service de l'exploitation de la formation aéronautique (SEFA) ;

– 102 millions d'euros de subventions, cette augmentation résultant de l'absorption du SEFA par l'ENAC.

Votre Rapporteur pour avis approuve la création d'un opérateur unique, l'ENAC, dans ce domaine sensible de la formation aéronautique, essentiel pour assurer la sécurité de nos transports aériens et le rayonnement de notre industrie aéronautique.

## II.— L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT AÉRIEN

Après quatre années de très forte croissance et un développement global très modeste en 2008, le transport aérien mondial a connu en 2009 sans doute la crise la plus forte de l'histoire de l'aéronautique marchande. On analysera ce phénomène, avant de noter les premiers résultats encourageants du trafic aérien au début de 2010, puis les répercussions d'un phénomène inédit, le développement d'un nuage de cendres à partir d'un volcan islandais survenu en avril 2010. On terminera cet examen par l'analyse de la situation du groupe Air France puis des compagnies aériennes « à bas coûts ».

### A.— LA CONJONCTURE LARGEMENT DÉFAVORABLE DE 2009

#### *Dans le monde*

Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic régulier a baissé de 2 % en passagers-kilomètres-transportés (PKT) en 2009, ce qui contraste avec les évolutions des années précédentes : +8 % en 2005/2004, +5,5 % en 2006/2005, +6,6 % en 2007/2006 et même +1,6 % en 2008.

Année	Passagers (millions)			PKT (milliards)			Fret (millions de tonnes)			TKT fret (milliards)		
	International	Intérieur	Total	International	Intérieur	Total	International	Intérieur	Total	International	Intérieur	Total
2009	872	1 405	2 277	2 596	1 648	4 244	22,9	14,9	37,8	117	24	141
2009/2008 en %	+0,6%	0%	+0,3%	-4%	+0,2%	-2%	-8,4%	-7%	-7,3%	-11%	-8%	-10,6%

Source : OACI.

En fait, la rupture de tendance a eu lieu à l'automne 2008 et la baisse a continué jusqu'en octobre 2009, période à partir de laquelle une amélioration s'est manifestée.

Cette baisse du trafic régulier des compagnies des États membres de l'OACI a été très différente selon les régions :

- Afrique : -3,3 %,
- Asie/Pacifique : -0,2 %,
- Europe : -3,9 %,
- Amérique du Nord : -3,9 %.

Seules les compagnies du Moyen-Orient (+9,1 %) et celles d'Amérique Latine-Caraïbes (+0,9 %) ont progressé.

La rupture a été plus brutale pour le fret aérien (-10,6 %), activité qui dépend directement de la conjoncture mondiale, dépassant même les -20 % durant certains mois de l'hiver 2008-2009. Des taux positifs ont été enregistrés à partir de novembre 2009, mais par rapport à un mois de novembre 2008 déjà sinistré.

Du point de vue financier, l'OACI annonce une perte opérationnelle de 4,1 milliards de dollars pour 2009. Elle attribue ce résultat à la faiblesse de l'économie mondiale, ainsi qu'à une remontée du prix du pétrole, mais fait observer que les compagnies aériennes ont su adapter leurs capacités et améliorer leurs coefficients de remplissage. Elles sont ainsi à même de profiter de la reprise qui s'annonce.

Selon les données de l'International Association of Transport (IATA), le trafic total (régulier et non régulier) a baissé de 2,1 %, un résultat cohérent avec celui publié par l'OACI (-2 % pour le seul trafic régulier).

	Trafic total (régulier + non régulier)	Trafic régulier		Trafic international	Trafic Intérieur	Fret total
	en milliards de PKT	Passagers en millions	milliards de PKT	milliards de PKT	milliards de PKT	millions de TKT
2009	3 631	1 620	3 538	2 374	1 164	146 279
2009/2008	-2,1%	-1,6%	-1,8%	-2,9%	0,4%	-10,9%

Source : IATA.

Trafic total : répartition par zone en milliards de PKT	Afrique	Asie-Pacifique	Europe	Amérique Latine	Moyen-Orient	Amérique du Nord
2009	81	1 109	949	151	280	967
2009/2008	-3,4%	-0,4%	-4,5%	3,9%	11,2%	-4,9%

Source : IATA.

Pour les seuls services réguliers (intérieur et international), le trafic s'élève en 2009 à 1,62 milliard de passagers, soit une baisse de 1,6 %, et à 3 538 milliards de passagers-kilomètres-transportés, soit une baisse de 1,8 %.

Le trafic international régulier (2 374 milliards de passagers-kilomètres-transportés) a globalement diminué de 2,9 % ; seules deux régions ont enregistré une croissance : le Moyen-Orient (+11,4 %) et l'Amérique latine/Caraïbes (+4,1 %) ; les autres régions ont enregistré des baisses d'activité : -4,7 % en Europe, -5,2 % en Asie Pacifique, -3,1 % en Afrique et -4,8 % en Amérique du Nord.

Le trafic intérieur (1 164 milliards de passagers-kilomètres-transportés, +0,4 % par rapport à 2008) enregistre de meilleurs résultats, mais tout aussi contrastés selon les régions : l'Asie-Pacifique (+9 % grâce à la Chine et à l'Inde), le Moyen-Orient (+8,4 %), et l'Amérique Latine (+3,4 % grâce au dynamisme du Brésil) sont en croissance ; les transporteurs d'Amérique du Nord, qui représentent près de 57 % du trafic intérieur mondial, ont vu leur trafic décliner de 5 % par

rapport à 2008. En Afrique, le transport intérieur a baissé de 5,9 % ; en Europe, il a perdu 3,1 %.

Le trafic de fret aérien régulier (intérieur et international), exprimé en tonnes-kilomètres transportées, a reculé de 11,2 % par rapport à 2008, après six années de croissance successive, dont 16,4 % pour le fret transporté en avions cargo. Positive jusqu'en juin 2008, l'activité de fret s'est brutalement retournée et la baisse s'est amplifiée jusqu'à atteindre 20 % en fin d'année 2008.

En plus de leur baisse d'activité, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont été affectées financièrement et annoncent une perte nette de 9,9 milliards de dollars en 2009. Air France-KLM a perdu 1,55 milliard d'euros pour un chiffre d'affaires de 21 milliards d'euros sur l'exercice 2009/2010 ; British Airways a perdu 531 millions de livres, et Lufthansa 130 millions d'euros.

En revanche, Ryanair affichait un bénéfice de 319 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros, et EasyJet un bénéfice de 54,7 millions de livres pour un chiffre d'affaires de 2,66 milliards de livres.

### *En Europe*

Selon les données de l'OACI, le trafic des compagnies européennes en 2009 a baissé de 3,9 % ; selon l'IATA, la baisse est de 4,5 % et de 5,2 % des passagers pour les vols réguliers.

Les compagnies membres de l'Association of European Airlines (AEA) ont transporté 326 millions de passagers en 2009 (-5,8 % par rapport à 2008) et ont enregistré une baisse de 4,5 % de leur trafic régulier total de passagers par rapport à 2008 (748 milliards de passagers-kilomètres-transportés contre 792 milliards en 2008).

De nombreux flux de trafic étaient en baisse en 2009 : trafic intérieur (- 6,3 %), flux intra-Europe (-5,3 %), Europe-Amérique du Nord (-5,6 %), Europe-Amérique Centrale (-5,4 %), Europe-Amérique du Sud (-4,3 %), Europe-Extrême Orient et Océanie (-5,9 %). Seuls étaient en croissance les flux avec l'Afrique subsaharienne (+1,2%), l'Afrique du Nord (+4,5%) et le Moyen Orient (+6,1%)

Le trafic de fret a enregistré un déclin en 2009 de 16,5 %, pour n'atteindre que 30,66 milliards de tonnes-kilomètres-transportées contre 36,6 en 2008.

Parmi les membres de l'AEA, il faut noter que trois compagnies ont connu une croissance de leur trafic en 2009 : Malev (+3,6%), Swiss (+2,4%), mais surtout Turkish Airlines (+12,3%) qui s'impose sur le plan international en développant son *hub* d'Istanbul.

Plus globalement, alors que les compagnies dites « traditionnelles » enregistraient sur le marché intra-communautaire une baisse de 6,7 % en nombre de passagers transportés, les compagnies « à bas coûts », particulièrement actives

sur ce marché, ont continué leur croissance, ce secteur connaissant également quelques faillites. La croissance de Ryanair a été de 8,8 %, celle d'EasyJet de 9,6 %.

### ***En France***

De 2008 à 2009, le trafic aérien a enregistré une baisse de 4,3 %, le nombre de passagers transportés passant de 128,2 à 122,7 millions.

Le trafic intérieur (22 millions de passagers) a baissé de 3,2 %, ce qui correspond à une baisse de 5,1 % des lignes radiales et une hausse de 2,2 % des lignes transversales. Le niveau d'activité du trafic intérieur, en constante diminution depuis une dizaine d'années, a été en 2009 inférieur à ce qu'il était en 1995-1996.

Le trafic entre la métropole et l'Outre-mer a connu lui aussi une baisse (- 1,9 %).

À l'international, la baisse a été de 4,6 %, dont 6,7 % pour les liaisons avec l'Union européenne et notamment de 8,3 % avec le Royaume-Uni, qui est le premier marché à l'international depuis la France. On observe une baisse de 9,3 % à destination de l'Amérique latine et des Caraïbes, ainsi que vers le Japon. La baisse a été plus limitée vers l'Asie (-2 %), le Moyen-Orient (-2,8 %), l'Amérique du Nord (-2,9 %), et l'Afrique subsaharienne (-3,6 %). L'évolution du trafic n'a été positive qu'avec le Maghreb (+2,9 %).

## **B.— LES PREMIERS RÉSULTATS ENCOURAGEANTS DU TRAFIC DE L'ANNÉE 2010**

### ***Dans le monde***

Selon l'IATA, on note une forte reprise du trafic aérien mondial sur les cinq premiers mois de 2010 (de janvier à mai) : +7,2 % en passagers-kilomètres-transportés et +28,9 % pour le fret aérien en tonnes-kilomètres-transportées.

Cette reprise est inégale selon les régions du monde : +20,9 % au Moyen-Orient, +11,9 % en Afrique, +9,6 % en Asie-Pacifique, +9,4 % en Amérique Latine et +4,8 % en Amérique du Nord, mais seulement +2,3 % en Europe ; cette reprise sur les cinq premiers mois est d'autant plus significative, que, durant cette période, l'éruption du volcan islandais (avril 2010) que l'on traitera ci-après a pesé lourdement sur l'activité (-2,4 % au niveau mondial pour ce seul mois), et a particulièrement affecté l'Europe (-11,7 % selon l'IATA).

En mai, le rebond est particulièrement élevé (+11,7 % en passagers et + 34,3 % en fret aérien) ; il est particulièrement significatif pour les transporteurs de l'Amérique Latine (+23,6 %). À nouveau, les compagnies européennes connaissent la croissance la plus faible (+8,3 %).

### ***En Europe***

L'activité des compagnies européennes, membres de l'International Association of Transport (IATA), progresse de 2,3 % sur les cinq premiers mois de 2010, beaucoup plus faiblement que dans le reste du monde, en raison d'une situation économique plus atone et de l'éruption volcanique en avril. La croissance est de 12 % pour le fret : cette activité a moins souffert en avril que le transport des passagers, nombre d'entre eux ayant renoncé à voyager, alors que le fret était acheminé par d'autres voies ou avec retard.

Sur les cinq premiers mois de 2010, les compagnies européennes membres de l'AEA enregistrent, quant à elles, pour l'ensemble de leurs vols réguliers, une baisse de 1,2 % en passagers, de 0,4 % en passagers-kilomètres-transportés, mais une hausse de 9,2 % pour le fret exprimé en tonnes-kilomètres-transportées. Le coefficient de remplissage s'établit à 75 % sur les cinq premiers mois, en augmentation de trois points par rapport à l'année précédente.

En mai 2010, l'activité des compagnies membres de l'AEA marque un rebond significatif de 3,4 % en passagers et de 4,3 % en passagers-kilomètres-transportés, avec notamment :

- Air France/KLM : +2,2 %,
- British Airways : -11,5 % (l'espace aérien britannique a été fermé de nouveau quelques jours en mai et la compagnie a subi des grèves de ses personnels navigants commerciaux),
- Lufthansa : +9,8 %,
- Alitalia : +5,8 %,
- Iberia : +4,7 %,
- Turkish Airlines : +22,4 %.

Pour les principales compagnies « à bas coûts », le trafic de mai a augmenté :

- Ryanair : de +12,9 % en passagers-kilomètres-transportés,
- EasyJet : de +6,2 % en passagers.

### ***En Amérique du Nord***

Le trafic a augmenté de 4,8 % en passagers-kilomètres-transportés, mais la capacité a baissé de 1,1 %. Cette évolution reflète les mesures draconiennes prises au printemps 2008 par les compagnies américaines pour réduire leurs coûts (retraits d'avions anciens, suppressions de fréquences, licenciements). Le coefficient de remplissage pour l'ensemble de leur réseau est de 79,6 %.

### *En France*

Après une baisse de 4,3 % du nombre de passagers et de 7,7 % du nombre de mouvements en 2009, le trafic aérien français marque désormais des signes de redémarrage. Les trois premiers mois de 2010 font état d'une timide reprise à la fin mars (+0,5 % en passagers sur trois mois, mais une baisse de l'ordre de 4 % du nombre de mouvements), reprise qui s'accélère au mois de mai. Mais les perturbations dues aux cendres du volcan islandais (avril 2010) ont provoqué une baisse de 16,3 % ce mois-là. Au total, pour les cinq premiers mois de l'année (janvier-mai), l'évolution demeure négative à -2,5 % en nombre de passagers.

En mai 2010, *Air France-KLM* enregistre une hausse de 4,3 % du nombre de passagers transportés avec un coefficient de remplissage de 80,6 %. L'activité cargo s'améliore avec une hausse de 8,7 % du volume de fret transporté. Les capacités en passagers sont ajustées de manière très prudente (+0,1% en mai) et les capacités cargo continuent de diminuer de 3,2 %. En juin 2010, le groupe a connu encore une hausse de 4,7 % de son trafic de passagers. Cette hausse s'accompagne d'une amélioration du remplissage des appareils, qui augmente de 3,5 points à 83,8 %, tirée par le réseau vers l'Asie, qui enregistre une augmentation de 14,1 % et celui vers le Moyen-Orient de 9 %. L'Europe reste un « point noir » dans ces bons résultats : les fréquentations des vols à l'intérieur du « Vieux Continent » sont en baisse de 0,8 %, ce que le groupe explique en partie par son choix d'une forte réduction de ses capacités sur ce réseau. La destination Amérique du Nord connaît, quant à elle, une hausse de 1,5 % et les Caraïbes de 0,5 %.

Sur les cinq premiers mois de 2010, les principaux aéroports métropolitains accusent une baisse de trafic, en raison de l'impact du nuage de cendres volcaniques (avril 2010), mais ils retrouvent pour la plupart une croissance en mai. Aéroports de Paris affiche une hausse de 3,3 % pour le trafic de passagers (mais - 3,1 % sur le total des cinq premiers mois, en raison de la forte chute de 19 % du mois d'avril) ; Aéroports de Lyon connaît une progression de 5,3 % pour le mois de mai, Toulouse-Blagnac de 6,3 % ; parmi les grands aéroports, Nice-Côte d'Azur enregistre en mai des chiffres négatifs avec une baisse de 2,6 % de son trafic (- 5,7 % sur les cinq premiers mois). L'aéroport de Strasbourg est encore en négatif en mai (-0,7 %) et en juin (-1,4 %), après une perte de 23 % en avril : sur six mois, il a perdu 7,8 % de son trafic par rapport à 2009.

### **C.— L'IMPACT DE LA CRISE SUR LES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN ET LEUR STRATÉGIE**

Confrontés en 2009 à la récession économique et à la baisse de la demande de transport aérien tant pour les passagers que pour le fret, les transporteurs aériens ont réagi, en ajustant leur offre. Les compagnies américaines, qui avaient dû opérer des réductions drastiques de capacité, dès l'été 2008, pour survivre dans un contexte de très forte hausse du prix du kérosène, se sont retrouvées dans une

situation relativement plus favorable au début de 2009 que leurs concurrentes européennes et asiatiques.

Au-delà des évolutions de trafic, les compagnies aériennes sont confrontées à une baisse de leur recette unitaire, liée à une modification des comportements des passagers « affaires » : cette clientèle à haute contribution, touchée également par la crise économique, tend, en effet, à voyager dans des conditions plus économiques, ce qui affecte la recette unitaire globale.

D'autres facteurs contribuent à expliquer ces résultats d'exploitation tels que la difficulté de réduire rapidement les coûts fixes dans un contexte de recul d'activité et la récente remontée du prix du pétrole. Les grandes compagnies européennes annoncent des plans de maîtrise des coûts et de réduction des effectifs, accompagnés parfois de grèves « dures » comme chez British Airways, ou de menaces de conflit chez Lufthansa. Le groupe *Air France/KLM* a annoncé quant à lui un plan de réduction d'effectifs de 4 100 équivalents temps plein d'ici à 2013.

## **D.— L'IMPACT DU NUAGE DE CENDRES DU VOLCAN ISLANDAIS EYJAFJÖLL**

Alors que la reprise du trafic était bien amorcée en mars, le mois d'avril 2010 a été marqué par les conséquences de l'éruption du volcan islandais *Eyjafjöll*. Ce volcan a émis d'importants nuages de cendres que les vents ont d'abord poussés vers l'Europe du Nord. Le danger représenté par ces cendres a amené les autorités responsables de la navigation aérienne à interrompre le trafic dans certaines parties de l'espace européen.

### **1. Les faits**

La plupart des aéroports européens ont dû fermer entre le 15 et le 20 avril 2010 en raison des nuages de cendres volcaniques ; le Royaume-Uni, l'Irlande, les États Scandinaves et le Benelux ont été les plus touchés. Dès le jeudi 15 au soir, la France fermait ses aéroports au nord d'une ligne Brest-Strasbourg, Orly et Charles de Gaulle fermant à 23 heures. La limite de fermeture est ensuite descendue le long d'un axe Nice-Bordeaux. L'activité était nécessairement réduite dans les aéroports restés ouverts, dans la mesure où aucune liaison n'était possible avec Paris ni avec les autres aéroports au nord de cette ligne.

Les aéroports du sud de la France, puis celui de Nantes, ont été utilisés pour ramener en France des passagers bloqués en Amérique, en Afrique, en Asie ou dans les DOM, les « post acheminements » étant organisés par autocars ou trains.

La situation s'est ensuite débloquée progressivement à partir du 20 avril en France et les aéroports londoniens ont réouvert le 21 avril. L'Allemagne, ainsi que les autres pays du nord de l'Europe – Danemark, Finlande, Norvège – les premiers

à avoir été affectés, ont réouvert leurs espaces aériens le mercredi 21 avril au matin, la France levant également ses dernières restrictions. Néanmoins, la « résorption » du blocage de nombreux passagers a nécessité plusieurs jours.

Le Gouvernement français a décidé de faire effectuer des « vols-tests », a provoqué une visioconférence entre ministres européens chargés des transports, puis a progressivement réouvert l'espace aérien, en aidant au rapatriement des Français bloqués dans le monde. À partir du 27 avril, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a mis en place un programme de surveillance particulier des avions ayant traversé une zone suspectée de contamination par les cendres. Depuis, les compagnies appliquent des consignes opérationnelles édictées par la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Les résultats de ces inspections ont démontré la possibilité d'assurer des vols en toute sécurité. Ces actions ont permis de maintenir ouverts l'espace aérien et les aéroports français au mois de mai, malgré les reprises sporadiques d'activité du volcan.

Ce phénomène naturel du nuage de cendres islandais, inattendu et d'ailleurs survenu dans un contexte météorologique favorable, a incontestablement provoqué un chaos mondial dans le transport aérien et soulevé des questions de fond dans les domaines de la responsabilité des États et des transporteurs, de la sécurité des avions, de la navigation aérienne européenne comme des droits des passagers aériens. Eu égard à l'importance du trafic dans l'espace européen au niveau mondial, cette fermeture a eu des répercussions sur tous les continents.

## **2. Les impacts économiques**

Près de 5 millions de passagers ont été ainsi bloqués dans le monde entier, en raison de la position essentielle de l'espace aérien européen dans le réseau mondial. On estime à 150 000 le nombre de Français bloqués à l'étranger durant cette période et à 700 000 celui des passagers prévus sur les vols Air France qui ont été également bloqués.

La facture pour le transport aérien de l'Union européenne a été estimée par la Commission européenne entre 1,5 et 2,5 milliards d'euros. De son côté, l'*International Association of Transport* (IATA) a évalué à 1,3 milliard d'euros les pertes des compagnies aériennes au niveau mondial.

En France, la paralysie totale du ciel aurait coûté 168 millions d'euros aux transporteurs aériens, selon une estimation de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM), ainsi que 16 millions à Aéroports de Paris, 14 millions aux aéroports de province et 18 millions à la DGAC (en pertes de redevances et de taxes). Les « tour-opérateurs » français auraient perdu 31 millions d'euros et les agences de voyages 40 millions.

L'*Association of European Airlines* (AEA) annonce pour ses membres une perte de chiffre d'affaires de 850 millions d'euros et un surcoût de 194 millions

d'euros pour le remboursement et l'indemnisation des passagers. Les compagnies américaines ont chiffré l'impact de la fermeture de l'espace européen à environ 36 millions de dollars de perte de chiffre d'affaires par jour.

Pour les compagnies « à bas coûts », les pertes annoncées sont moindres, leur chiffre d'affaires étant moins élevé. EasyJet aurait perdu 45 millions d'euros et Ryanair chiffre ses pertes à 6 millions d'euros par jour.

Pour les aéroports européens, la perte est évaluée à 200 millions d'euros au total. Les pertes de recettes pour la navigation aérienne européenne ont été évaluées à 25 millions d'euros par jour. Eurocontrol annonce à la fin du mois une diminution de l'ordre de 100 000 mouvements.

Dans plusieurs pays d'Europe, les « tour-opérateurs » ont demandé des compensations aux Gouvernements (250 millions d'euros en Espagne).

Le 4 mai, un Conseil extraordinaire des ministres européens des transports s'est réuni pour tirer les enseignements de ces événements et pour définir les modalités d'attribution d'aides éventuelles comme sur l'interprétation à donner du règlement sur les droits des passagers.

L'une des principales leçons de cette affaire du volcan islandais n'est-elle pas, d'ailleurs, qu'en ce domaine, comme en d'autres, nous souffrons d'un certain « manque d'Europe » ? L'autre leçon est sans doute l'intérêt profond du pragmatisme et de la confiance faite aux opérateurs qui auront permis d'éviter une crise de plus grande ampleur.

## **E.— LA SITUATION DU GROUPE AIR FRANCE**

Après avoir connu un ralentissement plus marqué que celui de l'activité économique globale, qui a été jusqu'à contracter son chiffre d'affaires de près de 15 %, le groupe *Air France KLM* connaît depuis quelques mois notamment dans le secteur passagers un regain d'activité très encourageant.

Ainsi, si l'exercice 2009/2010 s'est déroulé dans un environnement macroéconomique encore très dégradé sous les effets de la crise économique et financière mondiale apparue à la fin de 2008, on a observé une légère reprise du trafic aérien mondial lors du premier trimestre 2010.

*Au cours de l'exercice 2009/2010*, le trafic du groupe *Air France-KLM* a atteint 202,5 milliards de passagers-kilomètres-transportés, soit une diminution de 3,2 % par rapport à l'exercice précédent pour une offre en sièges-kilomètres-offerts, en baisse de 4,3 %. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 80,7 %, en hausse d'1 point. Sur cet exercice, le groupe a transporté un total de 71,4 millions de passagers, soit une baisse de 4,1 %.

Le chiffre d'affaires consolidé d'*Air France-KLM* s'élève à 21 milliards d'euros, en baisse de 12,4 % par rapport à l'exercice précédent.

Le transport de passagers sur vols réguliers génère sur l'exercice 2009/2010 un chiffre d'affaires de 15,5 milliards d'euros, en baisse de 13,6 %. La part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (73,8 %) a peu évolué (- 1 point) par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires généré par le transport de fret a diminué, quant à lui, de 13,5 % à 2,3 milliards d'euros en 2009/2010 par rapport à l'exercice 2008/2009. Le trafic en tonnes-kilomètres-transportées a baissé de 13,7 %, tandis que la recette unitaire à la tonne-kilomètre-transportée a chuté de 15,9 %. Cette activité représente 11 % du chiffre d'affaires total, soit 0,2 point de moins que pour l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires de l'activité de maintenance facturée aux tiers diminue de 1,8 %, tandis que la part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (4,6 %) augmente de 0,5 point par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires des autres activités s'est élevé à 1,332 milliard d'euros sur l'exercice 2009/2010, en hausse de 1,9 %. 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 du groupe qui inclut Transavia Pays-Bas (filiale à 100 % de KLM), Transavia France (détenue à 60 % par Air France et 40 % par Transavia Pays-Bas) et de Martinair (filiale à 100 % de KLM).

*Au cours du premier trimestre de l'exercice 2010/2011*, le trafic passagers du groupe *Air France-KLM* a bénéficié d'un net redressement de la demande de transport aérien. Le groupe a cependant enregistré une baisse de 2,3 % de son trafic passagers par rapport au premier trimestre de l'exercice 2009/2010 à cause des fermetures de l'espace aérien européen consécutives à l'éruption du volcan islandais en avril (-16 % de trafic passagers). L'offre ayant diminué de 4,9 % sur la même période, le coefficient de remplissage a augmenté de 2,2 points pour s'établir à 81,5 %.

La recette unitaire au passager-kilomètre-transporté s'est très nettement redressée (+14,8 %), jusqu'à retrouver des niveaux proches de ceux de 2007/2008.

Le trafic cargo, moins touché par les fermetures de l'espace aérien du mois d'avril, a augmenté de 2,6 %, tandis que la recette unitaire à la tonne-kilomètre-transportée augmentait nettement (+54,1 %) par rapport au premier trimestre de l'exercice 2009/2010.

Le chiffre d'affaires consolidé d'*Air France-KLM* enregistre ainsi une croissance de 10,7 % sur le premier trimestre de l'exercice 2010/2011 par rapport au premier trimestre de l'exercice précédent ; il s'établit à 5,72 milliards d'euros. Sur le trimestre, le chiffre d'affaires de l'activité passagers augmente de 8,8 % et celui de l'activité cargo de 42,3 %. Enfin, le chiffre d'affaires de la maintenance baisse de 1 %.

Les charges externes du premier trimestre de l'exercice en cours s'élèvent à 3,61 milliards d'euros, en hausse de 8,1 %, sous l'effet notamment de la hausse des dépenses de carburant (+26,8 %).

Le groupe *Air France-KLM* représente 8 % du trafic international mondial en 2009 en passagers kilomètres transportés, soit une part supérieure à celle de 2008. À ce titre, il est le premier transporteur aérien mondial pour le trafic de passagers en international et se situe au deuxième rang mondial - après *American Airlines* - pour le trafic total, domestique aussi bien qu'international.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution, entre 2007 et 2009, des parts de marché, en termes de passagers transportés, du groupe *Air France* sur les liaisons entre la France et les principaux faisceaux de trafic passagers. Globalement, la part du groupe est en très légère diminution, mais la situation est contrastée selon les destinations : les parts de marché du groupe *Air France* s'érodent régulièrement sur les liaisons intérieures (-5,9 points de 2007 à 2009) ; les parts de marchés vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient sont en léger repli, tandis qu'elles augmentent vers les autres destinations africaines et qu'elles sont stables vers l'Europe, l'Asie et les Amériques.

Zone géographique	Trafic 2009 (en nombre de passagers transportés)	Parts de marché Air France 2007	Parts de marché Air France 2008	Parts de marché Air France 2009	Evolution 09/08 (pt)	Evolution 09/07 (pt)
Domestique hors Outre-Mer	22 000 000	86%	84%	80%	- 3,6	- 5,9
Europe	58 000 000	27%	27%	27%	0,2	0,5
Afrique du Nord	11 200 000	13%	12%	12%	- 0,3	- 1,5
Afrique (autres)	5 500 000	42%	44%	46%	2,6	3,8
Amériques (Nord et Sud)	11 900 000	56%	55%	57%	2,6	1,0
Asie	5 400 000	50%	52%	51%	- 1,7	- 1,0
Moyen-Orient	3 100 000	30%	28%	27%	- 1,1	- 2,3
Somme	116 900 000	42%	41%	41%	- 0,3	- 1,1

## F.— LA SITUATION DES COMPAGNIES « LOW COST »

Il paraît essentiel également d'étudier l'évolution des compagnies « à bas coûts », qui atteignent maintenant environ 15 % du marché et représentent 12 % de l'ensemble du trafic dans les aéroports parisiens.

### 1. Les principales compagnies « à bas coûts » européennes

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

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

Les dix plus importantes compagnies européennes à bas coûts, en termes de passagers transportés totaux en 2009, étaient les suivantes : Ryanair (Irlande), EasyJet Group (Royaume-Uni), Air Berlin (Allemagne), Thomsonfly (Royaume-Uni), TUIfly (Allemagne), Norwegian (Norvège), Wizz Air (Hongrie), Vueling (Espagne), Germanwings (Allemagne) et Flybe (Royaume-Uni).

En 2009, Ryanair (66,5 millions de passagers) et EasyJet Group (48,7 millions de passagers) ont donc transporté à eux deux 115,2 millions de passagers (102,3 millions de passagers en 2008) : ce sont les deux compagnies les plus dynamiques. Elles sont suivies par Air Berlin (27,9 millions de passagers), Thomsonfly (11,2 millions), TUIfly (10 millions), Norwegian (9,1 millions), Wizz Air (8,3 millions), Vueling (8,2 millions), Germanwings (7,2 millions) et Flybe (6,7 millions).

Vueling, Norwegian, Germanwings et Wizz Air ont adopté un modèle économique très proche de celui de Ryanair et EasyJet. Flybe a également adopté ce modèle économique, mais avec une flotte composée de deux types d'appareils régionaux (Embraer et Bombardier). En revanche, d'autres transporteurs (Air Berlin, Thomsonfly et TUIfly) ont un modèle plus hybride qui est souvent le résultat de regroupements avec d'autres transporteurs. Ils ont adopté depuis 2002/2003 une exploitation fondée sur les vols réguliers ; en particulier, Air Berlin développe, depuis quelques années, des vols long-courriers vers des destinations « affaires ».

Malgré leur développement rapide, leur part de marché reste cependant fortement en retrait par rapport aux deux transporteurs « leaders » (Ryanair et EasyJet) et l'écart avec ceux-ci ne diminue pas.

Les résultats financiers des principales compagnies, à l'exception notable de ceux de Flybe, sont satisfaisants : les recettes d'exploitation progressent, les résultats nets s'améliorent par rapport à ceux de l'année précédente et Ryanair présente à nouveau un solde positif (291 millions d'euros en 2009 contre -158 millions d'euros en 2008), Air Berlin réduisant considérablement son solde négatif (-10 millions d'euros en 2009 contre -72 millions d'euros en 2008). Seul Flybe voit son solde positif se contracter (4 millions d'euros en 2009 contre 49 millions d'euros en 2008).

Compagnie	Pays	Fin de l'année financière	Recettes d'exploit. 2009	Résultat d'exploit. 2009	Résultat net 2009
<b>Ryanair</b>	Irlande	31 mars 2010	2 850 M€	383 M€	291 M€
<b>easyJet</b>	Royaume-Uni	30 sept. 2009	3 143 M€	71 M€	84 M€
<b>Air Berlin</b>	Allemagne	31 déc. 2009	3 382 M€	29 M€	- 10 M€
<b>Norwegian</b>	Norvège	31 déc. 2009	905 M€	71 M€	55 M€
<b>Flybe</b>	Royaume-Uni	31 mars 2009	575 M€	6 M€	4 M€
<b>Vueling</b>	Espagne	31 déc. 2009	620 M€	73 M€	29 M€

Les premiers résultats de l'année 2010 disponibles indiquent une progression du trafic et des recettes, progression plus vive d'ailleurs que celle enregistrée par les compagnies traditionnelles. *Ryanair* a néanmoins annoncé qu'il réduirait ses capacités, comme l'hiver précédent, pour la prochaine saison hiver 2010/2011 (liaisons suspendues pendant l'hiver ou diminution de fréquences) et prévoit de retirer temporairement un certain nombre d'appareils.

## 2. Les caractéristiques du marché français

Les compagnies dites « à bas coûts » sont présentes sur le marché français depuis 1996, leur présence s'étant réellement affirmée depuis 2002. Ainsi, en 2009, 28 compagnies aériennes « à bas coûts » fréquentaient l'espace aérien français. Elles n'étaient plus qu'au nombre de 25 en juillet 2010, avec environ 500 liaisons desservies.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de compagnies	7	10	18	29	31	35	33	30	28	25
liaisons desservies	29	70	88	146	203	294	401	480	476	503

Les deux compagnies « leaders » en Europe (groupe EasyJet et Ryanair) dominant toujours le marché France et exploitent chacune plus d'une centaine de liaisons : le groupe EasyJet est en tête (ayant détrôné Ryanair depuis 2003, sauf en 2008) avec 42 % du trafic, soit 10,2 millions de passagers (35 % pour EasyJet et 7 % pour EasyJet Switzerland), suivi de Ryanair avec 27 % du trafic, soit 6,6 millions de passagers.

En 2000, les deux compagnies anglo-saxonnes accaparaient 90 % du marché du « *low cost* » en France (2 millions de passagers). Leur part, même si elle a diminué depuis avec l'arrivée de nouveaux « *challengers* », reste tout de même considérable et s'établit à 70 % en 2009. En effet, les neuf suivantes les plus actives ne représentent que 23 % des parts de marché en 2009 (5,5 millions de passagers). Ce sont, par ordre décroissant : Vueling/Clickair (1,4 million de passagers), Transavia France (1 million de passagers), Atlas Blue et Flybe (0,6 million), Jet4You (0,5 million), Norwegian et Air Berlin (0,4 million de passagers) et enfin Transavia Hollande et Wizzair (0,3 million).

Parmi les onze premières compagnies les plus actives, les Européennes dominent largement, les deux non Européennes qui se détachent étant Marocaines (Atlas Blue et Jet4You).

L'année 2009 aura été particulièrement meurtrière pour ce secteur avec la faillite de trois compagnies européennes : Myair (Italie) en juillet, SkyEurope (Slovaquie) en septembre et FlyGlobesplan (Royaume-Uni) en décembre.

En 2009, les transporteurs « à bas coûts » ont connu, pour la première fois de leur histoire en France, une quasi-stagnation de leur activité, avec une progression limitée à +0,5 % par rapport à 2008, ce qui a représenté 24,1 millions de passagers en 2009 (28 compagnies et 476 liaisons), au lieu de 23,9 millions en 2008 (30 compagnies et 480 liaisons).

Ce *statu quo* a toutefois contribué à limiter fortement la baisse du trafic enregistrée sur les liaisons métropolitaines (-3,8 % de 22,7 à 21,9 millions contre - 7,5 % sans l'apport des compagnies « à bas coûts ») et, plus faiblement, sur les liaisons internationales (baisse de 6,3 %, soit 54,9 millions de passagers en 2009 contre 58,6 millions de passagers en 2008, comparée à une baisse de 6,9 % sans l'apport des compagnies « à bas coûts »).

Désormais, la part de ces compagnies représente 20 % du trafic France, 35 % du trafic international entre la France et l'Europe et 10 % du trafic intérieur métropolitain.

L'activité internationale des compagnies « à bas coûts » est restée jusqu'en 2005 essentiellement circonscrite à l'intérieur de l'Europe au sens large (Union européenne à 27 membres avec la Suisse, la Norvège et l'Islande). Cette situation a évolué au cours des années suivantes, connaissant une forte inflexion en 2008 ; ainsi, la part du marché européen dans leur activité internationale n'est plus que de 89 % en 2009 pour deux raisons :

– le marché européen a été marqué par une baisse en valeur absolue (- 5,2 %), expliquée par une réduction du nombre de liaisons et la disparition de quelques acteurs ;

– les transporteurs « à bas coûts » ont développé d'autres marchés. Le Maroc représente à lui seul 87 % de ce trafic hors d'Europe (2,1 millions de passagers soit 10 % du trafic international « *low cost* »), suivi de très loin par la Tunisie (0,2 million de passagers, soit 1 % du trafic « *low cost* »), la Turquie (86 000 passagers), l'Égypte (35 000 passagers) et enfin la Croatie (6 000 passagers).

Ces conquêtes n'ont toutefois pas suffi à enrayer la baisse à l'international (-2,7 %).

Le groupe EasyJet (premières dessertes en 2002) ainsi que Ryanair (premières dessertes lancées en 2008) maîtrisent la plus large partie du trafic

intérieur. Ce trafic qui plafonnait autour d'1 million de passagers annuels depuis 2003 est passé à 1,5 million (+29 %) en 2008 puis à 2,3 millions (+48 %) en 2009. Transportée majoritairement de/vers Paris, sa structure a été profondément modifiée avec le lancement, depuis 2008, de nombreuses liaisons transversales (soit une part de 6 % du trafic intérieur « *low cost* » en 2005, 23 % en 2008 et 39 % en 2009). En valeur absolue, c'est dorénavant environ 0,9 million de passagers qui voyagent sur les liaisons transversales (+143 % par rapport à 2008), pour 1,4 million de passagers sur les liaisons radiales (+ 19 % par rapport à 2008).

Avec la crise enregistrée en 2009, de nombreux aéroports ont perdu une part importante du trafic apporté par les transporteurs « à bas coûts », tandis que d'autres bénéficiaient d'une progression remarquable de cette activité.

Aéroport	Trafic bas coûts en 2009	Evolution du trafic 2009/2008	Trafic TBC / trafic total aéroport en 2009
PARIS-ORLY	5 371 697	7%	21%
PARIS-CDG	4 458 790	-5%	8%
NICE	3 052 135	-9%	31%
BEAUVAIS	2 591 084	5%	100%
BALE-MULHOUSE	2 034 306	-11%	53%
MARSEILLE	1 808 249	46%	25%
LYON	1 275 670	26%	17%
TOULOUSE	1 065 468	14%	17%
CARCASSONNE	452 158	2%	100%
BORDEAUX	448 467	-4%	14%

Source: DGAC/DTA/SDE

La baisse de l'activité internationale des transporteurs « *low cost* » a affecté principalement les petits aéroports régionaux dont certains sont fortement dépendants de ce type de trafic (Lorient : -40 % ; Pau : -32 % ; Dinard : -27 % ; La Rochelle : -23 %) et quelques grands aéroports comme Nice (-9 %), Bâle-Mulhouse (-10 %), Bordeaux (-22 %) et Nantes (-32 %). En revanche, certains aéroports ont connu une progression remarquable de leur activité, comme Lyon (+16%), Montpellier (+10%), Toulouse et Marseille (+8%).

Les compagnies du groupe EasyJet et Ryanair ont développé leurs liaisons transversales de trois aéroports distincts : Lyon pour EasyJet (ouverture de 4 liaisons en 2008 vers Biarritz, Bastia, Bordeaux, Toulouse et d'une liaison en 2009 vers Nantes), Bâle-Mulhouse pour EasyJet Switzerland (une liaison exploitée en 2009 vers Bordeaux) et enfin, Marseille pour Ryanair (ouverture de trois liaisons en 2008 vers Beauvais, Brest et Lille et de quatre liaisons en 2009 vers Biarritz, Nantes, Tours et Bâle-Mulhouse, cette dernière ayant été abandonnée fin 2009).

Ainsi, pour le trafic domestique, seuls Bâle-Mulhouse (-15 %) et Nice (- 8 %) ont connu une forte baisse de l'activité « *low cost* », l'augmentation générale ayant profité à Paris-CDG (+41 %), Marseille (où le trafic a été multiplié par 7), Lyon (+75 %), Beauvais (+104 %) et Bordeaux (+61 %).

Au terme de cette analyse de l'évolution récente du transport aérien, **vo**tre **Rapporteur pour avis émet le vœu profond que le mouvement de redémarrage qui se dessine aujourd'hui soit durable, en particulier en Europe qui a été la région la plus durement touchée par la crise.** Cette évolution s'impose, lorsqu'on pense au poids du transport aérien pour notre pays en termes d'emploi, de compétitivité, de réponse aux besoins de nos concitoyens. Les résultats enregistrés depuis quelques mois sont à cet égard prometteurs ; si l'activité cargo connaît encore des difficultés, le redémarrage en trafic passagers de la vente de « places avant » est de bon augure pour la vitalité de notre transport aérien.

### III.— LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ AÉRIENNES

Votre Rapporteur pour avis distinguera sur ce point les actions qui visent à renforcer la sécurité des transports aériens et les plateformes aéroportuaires de celles dites « de sûreté », qui ont pour but de prévenir et combattre le terrorisme dans ce secteur d'activité. Si les questions de sécurité aérienne se posent avec une acuité renouvelée, celles qui ont trait à la sûreté semblent « marquer un peu le pas ». Elles sont en réalité toutes essentielles.

#### A.— LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET L'ACTION DU BUREAU D'ENQUÊTES ET D'ANALYSES (BEA)

##### 1. La politique de sécurité aérienne

La période récente a été marquée par le développement de nombreux accidents et incidents en transport aérien.

L'actualité sur le plan de la sécurité aérienne a été dominée ainsi par la disparition le 1<sup>er</sup> juin 2009 au-dessus de l'Atlantique d'un Airbus A330 de la compagnie Air France et par les interrogations et inquiétudes que ce grave accident a suscitées.

Mais il faut mentionner également l'accident du 30 juin 2009 au large des Comores d'un Airbus A310 exploité par la compagnie Yemenia Airways (vol 639), qui a coûté la vie à 152 passagers dont 62 Français, mentionner également l'accident évité de justesse le 24 août 2010 entre un avion de la compagnie Air Austral et un avion de Yemenia Airways.

Ces événements ont fragilisé la confiance particulière qu'inspire traditionnellement le transport aérien.

**Votre Rapporteur estime que la catastrophe historique qu'a représentée la perte d'un Airbus A 330 lors du vol Rio de Janeiro-Paris le 1<sup>er</sup> juin 2009 et dont les causes demeurent inconnues, doit impérativement inspirer une mobilisation active de tous les intervenants pour une amélioration permanente de la sécurité aérienne et inciter tout particulièrement les compagnies aériennes à faire preuve de transparence.** Il est salutaire, par exemple, que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ait retenu les conséquences de l'accident du vol AF 447 entre Rio et Paris comme thème de son assemblée générale d'octobre 2010. Et il est nécessaire qu'une réflexion résolue soit menée sur la substitution de la transmission en permanence des données de vol via des liaisons satellitaires au système actuel de leur stockage dans des « boîtes noires ».

**Votre Rapporteur pour avis rappelle également que la technique de la « liste noire » des compagnies ne répondant pas aux règles de la sécurité**

**aérienne est une pièce maîtresse de la politique européenne de sécurité aérienne. Le principe de cette liste a été posé dans le règlement n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005. La « liste noire » établie à partir d’audits et d’inspections menés sur les aéroports européens et qui fait l’objet de « mises à jour » régulières constitue une protection utile, mais laisse entière la question de la sécurisation de l’ensemble d’un voyage pour les vols au départ du territoire national et communautaire. Une approche globale de la sécurité aérienne doit ainsi être dégagée, afin de protéger les passagers européens sur l’ensemble de leurs trajets en avion dans le monde.**

## **2. L’activité du BEA en 2009**

251 accidents impliquant des aéronefs civils sont survenus en 2009 à l’occasion de différents types d’activité :

- en transport public: un avion et un hélicoptère ont été concernés,
- en travail aérien: 4 avions et 10 hélicoptères ont été accidentés,
- en activités privées: 104 avions, 84 ULM, 30 planeurs, 16 hélicoptères et un ballon ont été accidentés.

Ces divers accidents ont provoqué au total 36 blessés graves et 90 décès.

Tous ces accidents ont donné lieu à l’ouverture d’une enquête par le BEA, les rapports relatifs aux enquêtes clôturées étant mis en ligne sur le site Internet du BEA.

Conformément aux dispositions de l’Annexe 13 à la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, le BEA est intervenu, comme représentant de l’État de conception, de construction ou d’immatriculation de l’aéronef, sur plusieurs accidents majeurs ou incidents graves en transport public survenus à l’étranger ou dans les eaux internationales, dont les principaux sont les suivants :

- le 15 janvier 2009, l’accident survenu à New York, sur la rivière Hudson à un Airbus A320 d’US Airways. Le BEA a participé à l’enquête américaine comme représentant de l’État de construction ;
- le 1<sup>er</sup> juin 2009, l’accident d’un Airbus A330 exploité par la compagnie Air France (vol AF 447) entre Rio de Janeiro et Paris. Cet accident ayant eu lieu dans les eaux internationales, le BEA a été chargé de conduire l’enquête technique, en tant que représentant de l’État d’immatriculation ;
- le 30 juin 2009, l’accident au large de Moroni (Comores) d’un Airbus A310 exploité par la compagnie Yemenia Airways. Le BEA a organisé et piloté les recherches en mer financées par la France, décrypté et analysé

les données des enregistreurs de bord et participé, en qualité de représentant de l'État de construction, à l'enquête technique conduite par les Comores.

Le BEA a également participé en 2009, au titre de représentant de l'État de conception ou de construction, à 64 enquêtes sur des événements survenus à des hélicoptères, dont 19 accidents mortels.

Par ailleurs, le BEA a poursuivi sa participation à certaines enquêtes relatives à des accidents de transport public survenus antérieurement à 2009 :

– l'accident survenu le 16 août 2005 à Machiques (Venezuela) à un Boeing McDonnell Douglas MD82 de la compagnie West Caribbean Airways, qui a entraîné la mort de 160 personnes (dont 152 Français) et dont le rapport a été récemment publié par les autorités vénézuéliennes ;

– l'incident survenu le 19 janvier 2006 à Douala (Cameroun) à un Airbus A340 d'Air France (pas de victime) ;

– l'accident survenu le 17 juillet 2007 à Sao Paulo (Brésil) à un Airbus A320 de Tam Linhas Aereas (199 personnes tuées dont 12 au sol) ;

– l'accident survenu le 30 mai 2008 à Tegucigalpa (Honduras) à un Airbus A320 de la compagnie TACA (5 morts dont 2 au sol) ;

– l'accident survenu le 10 juin 2008 à Khartoum (Soudan) à un Airbus A310 de Sudan Airways (33 morts).

En 2009, le BEA a clôturé 198 dossiers d'enquêtes dont les rapports, relatifs à des accidents survenus avant et pendant l'année en cours, ont été mis en ligne sur son site Internet.

De plus, deux accidents ont fait l'objet de rapports d'étape en 2009 :

– un rapport d'étape relatif à l'accident survenu le 27 novembre 2008 en Méditerranée au large de Canet en Roussillon à un Airbus A320 exploité par XL Airways Germany (7 personnes tuées) ;

– deux rapports d'étape relatifs à l'accident survenu le 1<sup>er</sup> juin 2009, dans l'océan Atlantique, à un Airbus A330 exploité par Air France (vol AF 447).

En complément des enquêtes techniques visant à déterminer les causes des accidents, le BEA mène des actions d'information auprès des familles de victimes. Ainsi en 2009 et en 2010, le BEA a rencontré, à plusieurs reprises, les familles des victimes du vol AF 447, ou leurs représentants, tant en France qu'à l'étranger (Brésil, Allemagne) pour les informer des progrès de l'enquête. Des familles de victimes d'autres accidents survenus en France ont été informées directement par le BEA à l'occasion de la publication de rapports ou à la suite de demandes particulières.

Pour les accidents survenus à l'étranger et, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, le BEA ne peut communiquer que sur les aspects que les autorités en charge de l'enquête ont rendus publics. C'est dans ce cadre, que le BEA a reçu des représentants français des victimes des catastrophes aériennes survenues le 16 août 2005 à Machiques (Venezuela), le 16 septembre 2007 à Phuket (Thaïlande) et le 29 juin 2009 aux Comores.

Le BEA a exploité 27 enregistrements phoniques et 48 enregistrements de paramètres et de maintenance et analysé les données d'enregistrements radar ou de conversations avec le contrôle aérien pour 33 événements signalés par les opérateurs de contrôle aérien. 97 calculateurs de bord ont fait l'objet d'examen; cette activité croissante concerne souvent les hélicoptères.

Le BEA a aussi réalisé 27 examens techniques et 40 examens d'épaves dans ses locaux et contrôlé 49 examens réalisés dans des laboratoires extérieurs. Il a poursuivi la promotion auprès des aéroclubs et des fédérations du système de Recueil des Evénements Confidentiel (REC) qui permet à des pilotes privés de faire part anonymement d'événements particuliers, afin que l'ensemble de la communauté aéronautique en tire des enseignements utiles à la sécurité. Le BEA a publié 5 numéros de REC Info qui présentaient les principaux événements qui lui avaient été rapportés et 6 bulletins d'information sur les accidents et les incidents en aviation générale. Dans le même temps, il a publié un numéro de la revue Incidents en Transport Aérien (ITA), consacré au péril animalier.

En 2009, le BEA a émis 24 recommandations de sécurité, 19 en transport public et 5 en aviation générale, adressées aux autorités françaises (DGAC), européennes (AESA) ou mondiales (OACI).

Outre les recherches réalisées aux Comores, cités ci-dessus, le BEA a organisé et piloté les deux premières phases de recherches des enregistreurs et des restes de l'AF 447. Il a préparé à partir de l'automne la troisième phase qui a eu lieu début 2010.

Le BEA a organisé plusieurs sessions de formation d'enquêteurs de première information au profit des personnels qui exercent cette fonction dans les services de l'aviation civile répartis sur l'ensemble du territoire national.

Il reçoit aussi régulièrement des stagiaires des organismes d'enquête étrangers dans le cadre de conventions signées avec différents pays.

### **3. L'activité du BEA en 2010**

Quatre accidents en transport public sont survenus sur le territoire national depuis le début 2010, dont un a concerné un avion cargo exploité par la compagnie belge TNT Airways le 19 mars à Rennes, qui n'a pas fait de victime ; les trois autres accidents concernent des activités de transport en ballon.

L'accidentologie nationale des autres activités (4 accidents en travail aérien et 116 en aviation générale) est en légère diminution par rapport au premier semestre de 2009.

Ainsi, durant le premier semestre de 2010, le BEA a déjà ouvert 124 enquêtes sur des accidents survenus sur le territoire national.

À l'étranger, le BEA participe aux enquêtes suivantes :

– au titre de l'assistance technique demandée par le Liban, (recherches en mer et lecture des enregistreurs) pour l'accident d'un Boeing 737 d'Ethiopian Airlines, survenu le 25 janvier 2010 au large de Beyrouth ;

– au titre de l'État de conception ou de construction pour :

- l'accident d'un ATR 42 de Trigana Air Service le 11 février près de l'aéroport de Balikpapan-Sepingan en Indonésie (pas de victime) ;
- l'accident d'un Airbus A300 B4 d'AeroUnion le 13 avril à Monterrey au Mexique (7 morts dont deux au sol) ;
- l'accident d'un Airbus A330 d'Afriqiyah Airways le 12 mai à Tripoli en Libye (103 morts) ;
- l'accident d'un Airbus A321 d'Airblue le 28 juillet près d'Islamabad au Pakistan (152 morts) ;
- 34 enquêtes sur des événements survenus à des hélicoptères, dont 12 accidents mortels.

Les activités de publication se poursuivent au rythme de la clôture des enquêtes relatives aux accidents et incidents survenus en 2010 et les années précédentes : 17 rapports d'enquêtes et 40 événements inclus dans le bulletin d'information sur les accidents et incidents d'aviation générale ont déjà été publiés avant la mi-août sur le site Internet du BEA.

Différentes réunions avec les familles de victimes, notamment de l'accident du vol AF447, ont été organisées en 2010.

L'activité d'exploitation des enregistreurs et équipements de bord s'est poursuivie à un rythme soutenu, avec environ vingt analyses de données de gestion du trafic aérien, une trentaine de calculateurs et GPS et environ soixante-dix enregistreurs de données de vol (FDR) et d'échanges vocaux radiotéléphoniques des pilotes et des bruits de cockpit (CVR).

La promotion de la sécurité a fait l'objet de bulletins d'information sur les accidents et incidents en aviation générale depuis le début de l'année 2010.

Enfin, le BEA poursuit activement la préparation d'une quatrième phase de recherches dans l'océan Atlantique pour retrouver l'épave et les enregistreurs de l'AF 447.

Il a organisé début 2010 des actions de formation d'enquêteur de première information et reçu plusieurs groupes de stagiaires en provenance de différents pays étrangers.

## **B.— LA SÛRETÉ AÉRIENNE**

L'objectif général des mesures de sûreté dans les aéroports est de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sécurité des vols et des personnes, notamment les tentatives de détournement, de sabotage, voire de destruction d'aéronefs, mais aussi les attentats susceptibles d'être commis sur les plates-formes aéroportuaires. Ces mesures sont complétées par les dispositions mises en œuvre dans le cadre du code de la défense (articles L. 1332-1 et suivants) et du décret n° 2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale, codifié aux articles R. 1332-1 et suivants du même code.

Les mesures de sûreté aérienne visent donc à sécuriser les aéronefs, ce qui peut y être embarqué ainsi que la zone des aéroports dite « zone réservée », non accessible au public. Elles portent principalement sur l'« inspection-filtrage » des passagers et de leurs bagages à main, l'« inspection-filtrage » des bagages mis en soute, le contrôle du fret et des denrées embarqués, celui des personnels accédant aux « zones réservées », mais aussi sur la surveillance générale des aéroports et la prévention des actes criminels ou terroristes.

Des travaux se poursuivent au niveau européen et mondial, pour faire face aux nouveaux risques pesant sur le transport aérien, tels que l'utilisation d'explosifs liquides. Ce risque, identifié en août 2006, a conduit à l'adoption, notamment en Europe, de restrictions à l'emport de liquides en cabine. Plusieurs équipements et technologies, qui devraient permettre un allègement des restrictions imposées aux passagers, sont aujourd'hui en cours d'évaluation. Ces équipements devront être certifiés par un centre de test agréé ; ils nécessiteront d'importants investissements des gestionnaires d'aérodromes et leur financement sera supporté par la taxe d'aéroport.

La tentative d'attentat du 25 décembre 2009 sur un vol Amsterdam – Détroit a, par ailleurs, conduit la France à réaliser une démonstration de mise en œuvre en situation opérationnelle d'un « scanner corporel » sur l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle pour une durée de trois mois. Un autre appareil est testé dans les laboratoires du service technique de l'aviation civile et fera probablement l'objet d'une évaluation sur site dans des conditions similaires au premier. La décision de déploiement de tels appareils n'est cependant pas prise à ce jour. L'Union européenne doit, en effet, se prononcer - probablement en 2011 - sur les aspects juridiques et certains aspects techniques doivent également être encore améliorés. Le Parlement français sera consulté avant toute prise de décision. On

peut d'ailleurs s'interroger sur l'efficacité réelle de cette technologie des « scanners corporels », quand on observe que l'Italie, par exemple, a renoncé récemment à ses expérimentations en la matière.

Les mesures de sûreté font l'objet de dispositions législatives et réglementaires contenues dans le code de l'aviation civile, des arrêtés interministériels et ministériels ainsi que des arrêtés préfectoraux et sont contrôlées par les services de l'État (agrément de certains opérateurs, contrôle de la formation des personnels, des programmes de sûreté et d'assurance-qualité des opérateurs, sanctions administratives). Elles résultent également d'une réglementation européenne ainsi que de conventions internationales adoptées dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

La réglementation européenne, adoptée en 2002 à la suite des attentats survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis, a fait l'objet d'une refonte globale. Le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et les règlements de mise en œuvre ont pris ainsi effet au 29 avril 2010. L'adaptation de la réglementation française est en cours et pourrait bénéficier de la proposition de loi 693.

Les travaux d'adaptation ont été conduits avec l'objectif affiché du Gouvernement de réduire les écarts entre la réglementation nationale et les obligations internationales et de les limiter au strict nécessaire. Les simplifications réglementaires attendues devraient permettre un allègement des contraintes et des coûts liés à la sûreté aéroportuaire, notamment dans le domaine du fret aérien. Ce travail est conduit en très large concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Sans attendre la refonte complète de la réglementation, quelques aménagements sont cependant intervenus en 2009, tels que :

– la mise en œuvre de l'« inspection filtrage » unique sur les aéroports français, qui permet de ne pas soumettre à un contrôle complémentaire les passagers en correspondance depuis un aéroport de l'Union Européenne. Il s'agit ainsi de la reconnaissance du niveau de sûreté atteint, grâce à l'harmonisation effectuée par la réglementation européenne, par les autres pays européens. Ce niveau de sûreté est garanti par les autorités nationales, mais aussi par les inspections diligentées par la Commission européenne. De fait, l'« inspection filtrage » unique est une facilitation accordée au passager en reconnaissance d'un haut niveau de sûreté des aéroports européens.

– la redéfinition des obligations de formation initiale des agents de sûreté, parallèlement à la mise en place du certificat de qualification professionnelle de ces personnels.

Enfin, le Gouvernement a décidé de renforcer la sûreté sur les petits aérodromes non soumis à la réglementation européenne. Ce renforcement passe

par une politique de sensibilisation des usagers, par la définition et la mise en œuvre progressive de mesures de sûreté adaptées à ces plates-formes, en commençant par certains aérodromes sensibles.

Les dépenses de sûreté à la charge des exploitants d'aéroport sont financées par la taxe d'aéroport et sa majoration. Cette taxe est perçue auprès des entreprises de transport aérien public dont le trafic aérien embarqué ou débarqué s'élève au cours de la dernière année civile connue à plus de 5 000 unités de trafic. La taxe d'aéroport finance également les coûts de sécurité : services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), prévention du péril animalier et contrôles environnementaux.

Pour l'année 2010, les coûts de sûreté et de sécurité couverts par la taxe d'aéroport devraient s'élever à environ 812 millions d'euros (au lieu de 780 millions d'euros en 2009, soit + 4,10%) dont 624 millions d'euros pour les coûts de sûreté, 152 millions d'euros pour ceux de sécurité, 32 millions d'euros de frais généraux et 4 millions d'euros de coûts de redevances.

En termes de produit, les prévisions établies à l'automne 2009 sur la base d'un trafic en augmentation moyenne de 1 % évaluent, au titre de l'année 2010, le produit de la taxe d'aéroport à 703 millions d'euros (664 millions d'euros en 2009) et le produit de la majoration à 89 millions d'euros (59 millions d'euros en 2009). Il est probable, au vu des dernières actualisations, que l'insuffisance de financement cumulée des coûts de sûreté et de sécurité par la taxe d'aéroport atteigne en 2010 environ 131 millions d'euros, dont 41 millions d'euros pour les seuls aéroports de la « classe 3 » et ceux non éligibles à la taxe.

Les instances européennes se sont par ailleurs intéressées au financement des mesures de sûreté. La Commission européenne a ainsi présenté en 2009 un projet de directive prévoyant que les redevances ou taxes de sûreté payées par les compagnies aériennes doivent être transparentes et ne pas excéder les coûts effectivement occasionnés par les mesures mises en place. Le Conseil n'a cependant pas réussi à obtenir un consensus des États membres sur ce projet. Le Parlement européen a repris l'initiative sur ce dossier en 2010, mais sur la base de positions plus contraignantes pour les États, qui semblent rendre plus difficile l'obtention d'un compromis avec le Conseil.

Au-delà de ces diverses évolutions, **votre Rapporteur pour avis observe que la politique de sûreté aérienne demeure à l'ordre du jour et estime que les préoccupations exprimées en matière de sûreté aérienne restent au confluent de deux problématiques : l'efficacité des contrôles et la préservation des libertés et de l'intégrité des personnes.** Il faut continuer d'exiger ainsi que le développement de nouvelles techniques ne remette pas en cause les principes auxquels reste attachée toute société de liberté.

#### **IV.— LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES**

On présentera sur ce point deux grandes questions : celle de la lutte permanente contre les nuisances sonores aéroportuaires, dont votre Rapporteur pour avis souligne l'urgence chaque année et celle de la lutte renouvelée contre la pollution atmosphérique générée par le transport aérien, à laquelle notamment le « Grenelle de l'environnement » s'est particulièrement attaché.

Votre Rapporteur pour avis veut insister sur la nécessité de renforcer toujours le rôle de l'ACNUSA, pièce maîtresse de la lutte contre la pollution par le bruit, qui doit disposer de moyens notamment humains indispensables à l'exercice de ses missions.

##### **A.— LA LUTTE PERMANENTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES**

La lutte contre le bruit au voisinage des aéroports repose essentiellement sur trois lois :

– la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 qui, à titre préventif, institue les plans d'exposition au bruit (PEB) et limite l'urbanisation au voisinage des aérodromes ;

– la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 qui, à titre cette fois curatif, organise un dispositif d'aide aux riverains et institue les plans de gêne sonore (PGS) ;

– la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 qui, au titre de la transparence et de la concertation, crée l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), première et d'ailleurs seule autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, qui est également unique au monde.

##### **1. Les plans d'exposition au bruit et la maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports**

L'objet des PEB est de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation des communes situées à proximité des aéroports, sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par le trafic aérien. Les plans délimitent quatre zones en fonction du niveau de gêne engendré ou susceptible d'être engendré à court, moyen et long termes par le bruit des avions.

Dans les zones A et B, de « bruit fort », toute construction est interdite. Dans la zone C, de « bruit modéré », seul un habitat diffus peut être développé, toute construction neuve devant faire l'objet d'une isolation acoustique. Dans la zone D, obligatoire pour les dix aéroports les plus importants, toute nouvelle construction à usage d'habitation doit faire l'objet d'une isolation acoustique.

La loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a prévu que les PEB des aérodromes dont le trafic fait l'objet d'un plafonnement réglementaire, tel que celui d'Orly, ne comportent plus que des zones A et B. Les contraintes d'urbanisme de la zone C continuent toutefois de s'appliquer dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009.

## **2. La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires**

La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) a été créée par l'article 19 de la loi de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312 du 30 décembre 2003) ; elle est codifiée à l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts. Elle s'est substituée au volet « aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Son produit est affecté pour l'aérodrome où se trouve le fait générateur au financement des aides aux riverains prévues aux articles L. 571-14 à L. 571-16 du code de l'environnement. Elle est prélevée auprès des compagnies aériennes pour chaque décollage d'un appareil d'une masse maximum de deux tonnes ou plus et recouverte par les services de la direction générale de l'aviation civile.

L'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts prévoit que son taux de base est fixé par un arrêté conjoint des ministres respectivement chargés de l'aviation civile, de l'économie et de l'environnement. Dans la dernière version issue de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007, ce taux de base se situe aujourd'hui à l'intérieur d'une fourchette comprise :

– entre 30 € et 68 € pour les aérodromes de Paris-Orly et Toulouse-Blagnac ;

– entre 10 € et 22 € pour les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Nantes-Atlantique ;

– entre 4 € et 8 € pour les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur ;

– entre 0,50 € et 3 € pour l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

Les taux de base sont fixés, par arrêté interministériel du 26 décembre 2007, à 47 € pour Paris-Orly, 30 € pour Toulouse-Blagnac, 19 € pour Paris-Charles-de-Gaulle, 22 € pour Nantes-Atlantique, 6 € pour Bordeaux-Mérignac, 7 € pour Lyon-Saint-Exupéry, 7 € pour Marseille-Provence, 6 € pour Nice-Côte d'Azur et 0,50 € pour Strasbourg-Entzheim.

Pour la plate-forme de Bâle-Mulhouse, la détermination des ressources nécessaires au financement des aides à l'insonorisation relève de la compétence du conseil d'administration de l'établissement public binational, conformément à ses statuts. Il a instauré, depuis le 1er janvier 2005, une taxe similaire à la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

La TNSA a fait l'objet de mesures successives de revalorisation pour adapter le niveau des ressources aux besoins d'insonorisation. Les crédits mis à la disposition des gestionnaires d'aéroports ont ainsi doublé entre 2005 et 2006, passant de 22,9 millions d'euros en 2005 à 45 millions d'euros en 2006. Courant 2006, la TNSA a été de nouveau augmentée à Paris-Orly et à Toulouse-Blagnac. Cette revalorisation, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007, a permis d'atteindre plus de 52 millions d'euros de recettes.

Enfin, le constat qu'un stock important de demandes d'insonorisations en attente existait encore à Paris-Orly et à Nantes-Atlantique a conduit à revaloriser les ressources de ces deux aéroports, afin de résorber ce stock dans un délai de deux ans.

À cet effet, les trois décisions prises, à l'issue des premiers travaux pratiques du Grenelle du 4 décembre 2007 appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, et rendues effectives au 1<sup>er</sup> janvier 2008, ont été les suivantes :

1. Paris-Orly : un doublement du produit de la TNSA pour traiter en 2 ans les 1 500 logements en attente de financement ;

2. Nantes-Atlantique : un triplement du produit de la TNSA pour résorber en 2 ans les 300 demandes de financement en attente ;

3. création de la tranche « soirée » pour la TNSA : la modulation de « soirée » (18h-22h) consiste à majorer d'un facteur 3 les coefficients de modulation de jour (06h-18h), afin de prendre en compte la gêne accrue occasionnée par les vols de soirée.

Grâce à ces fortes augmentations, tous les aéroports disposaient en 2008 de ressources financières suffisantes pour traiter sans délai toutes les demandes d'insonorisation « au fil de l'eau ». La taxe sur les nuisances sonores aériennes a rapporté en 2008 près de 61 millions d'euros, contre 52 millions d'euros en 2007, 45 millions d'euros en 2006 et 23 millions d'euros en 2005. Le montant de la TNSA n'a jamais été aussi élevé depuis qu'existe le dispositif d'aides aux riverains.

À cet égard, à Paris-Orly, le doublement du montant de la taxe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 (20 millions d'euros en 2008) a permis de résorber la liste d'attente de 1 500 dossiers, avec une année d'avance sur le calendrier prévu. Les dossiers des riverains de cette plate-forme sont traités depuis fin 2008 « au fil de l'eau », comme sur la quasi-totalité des grands aéroports.

L'aéroport de Nantes-Atlantique dispose désormais d'un montant de TNSA de 1,6 millions d'euros par an, grâce au triplement de la taxe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, conforme aux prévisions. Avec ce niveau de ressources, l'objectif de résorption des dossiers en attente a été atteint en fin d'année 2009 dans le délai des deux ans prévus.

Avec notamment l'adoption des lois sur le « Grenelle de l'environnement », l'aide à l'insonorisation a fortement évolué : les files d'attente ont donc été résorbées ; les « opérations groupées » concernant des logements collectifs ou cinq habitations individuelles ensemble, ont par ailleurs été encouragées, ce qui permet le financement de 95 % des dépenses d'insonorisation.

### **3. Le rôle de l'ACNUSA**

Une réglementation particulière a été mise en place sur certains aérodromes en vue de minimiser les nuisances sonores. Les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse, Marseille-Provence et Beauvais-Tillé font aujourd'hui l'objet des principales restrictions d'exploitation, pouvant porter sur :

- la limitation du trafic nocturne ;
- celle du nombre annuel de mouvements ;
- le retrait programmé, total ou partiel, des avions les plus bruyants dits « du chapitre 3 » ;
- l'interdiction des essais moteurs la nuit ;
- la restriction de l'utilisation des inverseurs de poussée ;
- l'obligation de suivre des procédures à moindre bruit ;
- l'obligation pour les compagnies de publier dans leurs manuels d'exploitation, des consignes de conduite machine visant à limiter les nuisances sonores des atterrissages et des décollages.

Il incombe à l'ACNUSA de contrôler le respect de ces mesures de restriction. Des amendes d'un montant maximum de 20 000 euros pour une personne morale (la moyenne se situant entre 12 000 et 15 000 euros) et 1 500 euros pour une personne physique peuvent être prononcées par l'Autorité.

Notons que le montant total des amendes que l'Autorité a prononcées depuis sa création atteint 23 millions d'euros versés au budget général de l'État, cette somme pouvant être mise en rapport avec le budget annuel de l'Autorité, de 1,3 million d'euros.

La diminution du nombre des sanctions prononcées qui a été observée tient au caractère dissuasif du système.

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a confié à l'ACNUSA la totalité de la procédure des amendes administratives et supprimé la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNP). Ces dispositions s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010.

Dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », les compétences de l'Autorité ont été ensuite sensiblement élargies. La modification de la procédure des sanctions administratives infligées aux compagnies aériennes et la prise en compte de la pollution atmosphérique autour des aéroports nécessitera le recrutement de personnels supplémentaires. Le plafond d'emplois de l'Autorité est passé à 12 personnes dès 2009 (deux postes en provenance du programme 225 « Transports aériens » pour la reprise des activités de la CNPN -Commission Nationale de Prévention des Nuisances- concernant les sanctions administratives) et devrait atteindre 13 personnes en 2010 (poste nouveau pour la pollution atmosphérique). Deux membres supplémentaires devraient être également nommés.

Dans son dernier rapport annuel d'activité publié en avril 2010, l'ACNUSA a mis l'accent sur l'importance des vols de nuit, recommandant de ne plus autoriser la nuit que les avions dits « du chapitre 4 » (les moins bruyants) et que les riverains n'aient plus à avancer l'argent dans le cadre des aides à l'insonorisation des habitations.

L'ACNUSA s'est déclarée satisfaite de la mise en place de la procédure d'approche en descente continue sur Paris Orly, mais a regretté le manque d'ampleur de ce processus sur Paris Charles-de-Gaulle.

**Votre Rapporteur pour avis observe pourtant que l'élargissement des compétences de l'Autorité n'a pas été suivi d'une véritable augmentation de ses crédits de fonctionnement. Il insiste sur le fait que l'ACNUSA doit bénéficier d'une réévaluation de sa dotation, lui permettant d'accomplir réellement ses missions et notamment la conduite d'études imposées par ses nouvelles attributions.**

**Votre Rapporteur pour avis estime également que l'effort d'aide à l'insonorisation des logements des riverains des plateformes aéroportuaires doit être impérativement poursuivi et qu'une vaste coopération entre Européens est indispensable dans les domaines sensibles des vols de nuit et de la prévention.**

## **B.— LA LUTTE RENOUVELÉE CONTRE LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN**

### **1. Les apports du « Grenelle de l'environnement »**

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite « Grenelle I » a retenu des mesures significatives en matière de transport aérien et notamment, l'objectif d'une réduction de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre, de 80 % des émissions d'oxyde d'azote et de 50 % du bruit perçu.

Elle a prévu également que la part modale du transport non routier et *non aérien* doit passer de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En matière de navigation aérienne, sont encouragées l'optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions, ainsi que la réduction des distances parcourues par les avions comme de leurs temps d'attente et de roulage. La création de nouveaux aéroports est, par ailleurs, limitée aux cas de déplacement pour des raisons environnementales.

Ainsi qu'on l'a précisé ci-dessus, la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 » est venue élargir les compétences de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) au domaine de la pollution de l'air dans et autour des aéroports. Cette réforme permet à l'Autorité, devenue ainsi l' « Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires » (ACNUA), d'avoir une approche globale des incidences environnementales du trafic aérien.

## **2. Le développement des biocarburants**

Face à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de diversifier les sources d'énergie alternatives au pétrole, la filière des biocarburants apparaît riche de potentialités.

Les biocarburants dits « de première génération » formés à partir d'alcools et d'huiles végétales obtenus par fermentation ou pressage de produits agricoles tels que la betterave, la canne à sucre ou les céréales, sont utilisés déjà en aéronautique civile.

À partir de la canne à sucre, le Brésil produit à coût réduit du bioéthanol qui s'est constitué un débouché limité dans l'aéronautique. Cet alcool est en effet employé dans de petits avions de travail aérien agricole. Il est à souligner cependant que les limites inhérentes à ce biocarburant le rendent impropre à un usage dans les avions de transport de passagers.

Les recherches s'orientent également vers les biocarburants dits « de deuxième génération », constitués à partir de la biomasse. Un projet existe ainsi en France aujourd'hui de construction d'un démonstrateur « *Biomass to liquid* ».

En France, la DGAC anime depuis mi-2007 une initiative sur les futurs carburants aéronautiques, qui associe l'ensemble des acteurs français concernés.

Ce sujet constitue également l'une des thématiques retenues par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) qui rassemble toutes les parties prenantes : industriels, centres de recherche, transporteurs aériens, services de navigation aérienne, aéroports, États membres et Commission. Des activités de recherche sur ce sujet ont été lancées au sein du 7<sup>ème</sup> programme cadre de recherche et développement européen.

Les recherches conduites prouvent progressivement la faisabilité des kérosènes de synthèse, mais les difficultés porteront peut-être surtout dans l'avenir sur la capacité des États à investir dans le développement d'unités de production industrielles fonctionnant dans des conditions économiques raisonnables.

Rappelons également que la capacité actuelle mondiale du transport aérien civil est estimée à 215 millions de tonnes de carburant et que cette consommation pourrait atteindre, selon les estimations de la DGAC, près de 330 millions de tonnes en 2030 et 600 millions de tonnes en 2050. Toutes les solutions inventives en matière de carburant aérien doivent être ainsi explorées.

### **3. Les échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

La directive européenne 2008/101/CE visant à intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre a été adoptée en 2008. Elle a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 13 janvier 2009 et est entrée en vigueur le 2 février 2009.

Cette directive couvre tous les vols à l'arrivée et au départ de l'Union européenne à partir de 2012, avec un plafond correspondant à 97% de la moyenne des émissions du secteur en 2004, 2005 et 2006, ce plafond étant abaissé à 95% à partir de 2013. Un pourcentage de 15% de ce plafond d'émissions sera mis aux enchères par les États membres, 85% étant distribués à titre gratuit. Pour les émissions qui dépassent le plafond, les quotas doivent être achetés sur le marché.

Récemment, la Commission européenne a envisagé d'introduire une directive « taxe carbone » qui autoriserait les États membres à appliquer une telle taxe, dans les mêmes conditions que la taxe sur le kérosène, c'est-à-dire avec une exonération des vols internationaux et la possibilité de taxation pour les vols intérieurs. Les discussions ont toutefois été interrompues dans l'attente de la mise à jour de l'étude de son impact dans le contexte actuel de ralentissement économique.

La France a estimé que l'inclusion de l'aviation internationale dans le système des droits d'émission était l'instrument le plus efficace pour lutter contre le réchauffement climatique, tout en préservant les possibilités de développement.

Le Gouvernement français a donc activement soutenu les objectifs et les grands principes de la directive européenne sur les échanges de droits d'émission. Il considère que l'Union européenne se doit de donner l'exemple en maîtrisant la croissance d'émissions à partir de son territoire. À ce titre, il s'est déclaré favorable à l'inclusion du transport aérien commercial national, communautaire et international (au départ et à l'arrivée de l'UE) dans le marché européen de droits d'émission de CO<sub>2</sub> au plus tôt.

Le Gouvernement français estime également que l'Union européenne doit collaborer avec ses principaux partenaires dans le but d'obtenir des résultats

significatifs à l'échelle de la planète et proposer une stratégie globale de réduction de l'impact de l'aviation sur le climat comprenant notamment :

- la participation aux travaux de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques visant à adopter une approche sectorielle pour la limitation ou la réduction des émissions de l'aviation internationale et la fixation d'objectifs de réduction en cohérence avec la politique générale de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

- la participation aux travaux de l'OACI qui visent à élaborer un cadre global pour la limitation des émissions de l'aviation internationale et notamment l'accès à un marché mondial de quotas d'émission ;

- l'élaboration de nouvelles normes internationales pour réduire les autres émissions de l'aviation qui contribuent à l'effet de serre (émissions en croisière d'oxydes d'azote et de particules, teneur en soufre du kérosène) ;

- le renforcement de la coopération internationale pour la recherche sur l'impact de l'aviation sur le climat et pour le développement de technologies améliorant le rendement énergétique de l'aviation.

## **V.— LA SITUATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS**

On distinguera successivement la situation des principaux aéroports régionaux puis celle d'Aéroports de Paris, à l'heure du redémarrage du trafic aérien.

### **A.—LA SITUATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX**

Les grands aéroports régionaux d'intérêt national ont connu en 2009 une diminution de 3,2 % du nombre de leurs passagers par rapport à 2008.

Au début de 2010, ils ont enregistré une diminution de leur trafic, du fait du nuage de cendres entraîné par l'éruption du volcan islandais au mois d'avril, mais la plupart d'entre eux retrouvaient un mouvement de croissance au mois de mai.

Notons enfin que, suivant les dispositions retenues par les lois du 13 août 2004 et du 20 avril 2005 organisant le transfert de gestion des plus importants aéroports régionaux français, plusieurs de ces aéroports sont désormais gérés par des sociétés de gestion aéroportuaires. Tel est le cas des aéroports de Lyon Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac et Montpellier-Méditerranée.

Les aéroports régionaux, il faut le rappeler, jouent un rôle économique essentiel. Avec le développement du TGV, ils n'assurent pratiquement plus, sauf dans le grand Sud, de liaisons avec Paris. Mais, ils offrent désormais des liaisons exclusives avec la majorité des grandes villes européennes, apparaissant ainsi comme des outils majeurs de l'ouverture de nos régions vers l'Europe.

### **B.—LA SITUATION D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP)**

#### **1. L'évolution de l'activité d'Aéroports de Paris**

En 2009, malgré un fléchissement du trafic de 4,7 %, l'entreprise Aéroports de Paris a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires consolidé de 4,2 %, grâce à l'augmentation des tarifs des redevances au 1<sup>er</sup> avril 2009 et des produits de l'immobilier, ainsi qu'au développement de l'activité des filiales.

Avec 83 millions de passagers accueillis en 2009, les aéroports parisiens ont donc connu une baisse de leur activité de 4,7 % par rapport à 2008.

En 2009, l'ensemble du trafic fret est en baisse, quant à lui, de 10 % à 2,2 millions de tonnes.

Pour le premier semestre 2010, le trafic de passagers, essentiellement impacté mi-avril par les perturbations provoquées par l'éruption du volcan

islandais, s'établit à 39,1 millions, soit une baisse de 2,1 % (1,9 % à Paris-Charles de Gaulle, soit 27,2 millions et 2,5 % à Paris-Orly, soit 12 millions) avec -4,7 % en métropole, -3,3 % en Europe et + 0,5 % à l'international grâce aux faisceaux Moyen-Orient (+7,3 %), DOM-TOM (+2,7 %) et Afrique (+0,9 %) ; le nombre de mouvements d'avions chute de 7 % à 343 945, le taux de remplissage moyen progressant de 2,3 points à 78,1 % et l'activité fret et poste de +14,3 % à 1 178 milliers de tonnes.

Malgré l'impact négatif de l'éruption du volcan estimé à environ 20 millions d'euros, le chiffre d'affaires est en hausse de 2,5 % à 1 318,4 millions d'euros grâce à la progression des revenus de commerces et services (+4,6 % dont + 9,6 % pour les activités commerciales et + 2,7 % pour les parcs et accès, face aux revenus locatifs et des prestations industrielles en régression), ainsi que par le développement de l'immobilier (+6 %) et des activités de diversification (+8,5 %), les revenus de l'escale et des activités aéronautiques étant quasi stables grâce aux hausses tarifaires 2009 (+5,5%) sur le 1<sup>er</sup> trimestre 2010 et au passage de la taxe d'aéroport de 9,5 € à 10 € au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Sur la base d'une hypothèse de trafic du même ordre de grandeur en 2010 qu'en 2009 et compte tenu de ses résultats au 30 juin 2010, Aéroports de Paris envisage sur l'année 2010 un chiffre d'affaires légèrement supérieur à celui de 2009.

## **2. Les redevances pour services rendus**

Le cadre juridique des redevances pour services rendus sur les aéroports est défini par les articles L. 224-2 et R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile.

En dehors de celles qui font l'objet d'un contrat entre ADP et l'utilisateur (par exemple pour des locaux privatifs ou pour certains tri-bagages), les taux de ces redevances sont fixés par Aéroports de Paris après consultation obligatoire des usagers et sont soumis pour homologation aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie. Un contrat de régulation économique a été conclu, en application de l'article L. 224-2 du code de l'aviation civile, entre l'État et Aéroports de Paris le 6 février 2006, portant sur la période 2006-2010.

Les tarifs des redevances principales communs aux plates-formes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, ont été relevés, en moyenne, de 5,0 % le 15 mai 2006, de 4,25 % le 1<sup>er</sup> avril 2007, de 3,80 % le 1<sup>er</sup> avril 2008, de 5,5 % le 1<sup>er</sup> avril 2009 et de 0 % au 1<sup>er</sup> avril 2010 :

- **la redevance par passager**, due par les compagnies aériennes pour tout passager embarquant, rémunère l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public (aérogares) ; son évolution est la suivante (en € par passager embarqué vers une destination respectivement nationale, UE Schengen) :

CDG & Orly	01/02/2005		15/05/2006		01/04/2007		01/04/2008		01/04/2009		01/04/2010	
	base	corres.										
National	4,2	3,6	4,7	4,0	5,3	4,6	6,3	4,6	7,9	4,7	8,6	5,2
UE Schengen	6,3	4,7	7,1	5,0	7,6	4,9	7,6	4,7	7,9	4,7	8,6	5,2
UE hors Schengen et DOM-TOM	9,1	6,8	10,2	7,2	10,9	7,1	9,1	5,7	8,7	5,2	9,5	5,7
International	12,1	9,1	12,7	8,9	13,5	8,8	15,1	9,5	19,2	11,5	21,0	12,6

• **la redevance d'atterrissage**, facturée pour chaque atterrissage aux compagnies aériennes et aux usagers non commerciaux, rémunère l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, dont le balisage depuis avril 2009. Elle prend en compte la masse maximale au décollage (MMD) qui est liée à la capacité de l'avion. Les vols tout cargo bénéficient d'un abattement ramené de 10 % en 2008 à 0 % en 2010. Une modulation est, par ailleurs, pratiquée en fonction de la qualité acoustique de l'avion et de la période de la journée. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2009, la classification acoustique est identique à celle en vigueur pour la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires ; l'évolution de la redevance est la suivante :

	01/04/2004	01/02/2005	15/05/2006	01/04/2007	01/04/2008	01/04/2009	01/04/2010
<b>Avions</b>	<b>CDG &amp; Orly</b>						
6<m≤26 t	150,31	156,32	164,14	171,06	173,12	165,54	
6<m<40 t							165,54
41t<m							165,54 + 5,65 (m-40)
26<m≤ 51 t	152,93+	159,04+	164,14+	171,06 +	173,12 +	165,54 +	
	2,62(m-26)	2,72(m-26)	3,62(m-26)	4,51(m-26)	4,56(m-26)	5,86(m-26)	
51t<m	224,13+	233,03+	254,64+	283,81 +	287,12 +	312,04 +	
	8,32(m-51)	8,59(m-51)	8,20(m-51)	7,89(m-51)	7,99(m-51)	5,86(m-50)	
Abattement vols cargo/postaux	25 %	20 %	16 %	14 %	10 %	5 %	0 %
<b>Avions</b>	<b>Le Bourget</b>						
6<m<50 t				99,59 +	104,62 +	139,08 +	141,88 +
				1,95(t-6)	2,06(m-6)	2,74 (m-6)	2,79 (m-6)
51t<m				187,57 +	165,26 +	259,64 +	264,77 +
				9,41(m-50)	9,88(m-50)	13,13(m-50)	13,40 (m-50)

• **la redevance de stationnement**, due par les compagnies aériennes et autres usagers, rémunère l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que l'usage des passerelles et des installations fixes de distribution de carburant ; elle est fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de l'aire de stationnement, avec en général une période de franchise ; son évolution est la suivante (en € par tonne de masse maximale au décollage et, pour ce qui concerne la part variable, par durée de stationnement) :

<b>CDG &amp; Orly</b>	01/04/04	01/02/05	15/05/06	01/04/07	01/04/08	01/04/09	01/04/10
<b>Aires de trafic</b>							
<b>au contact</b>							
part fixe €/t	2,13	2,25	2,418	2,52	2,65	2,80*	2,49*
part variable €/t/10' jusqu'à 1h30	0,03	0,03	0,0315	0,032	0,034	0,057	0,053
part variable €/t/10' après 1h30				0,039	0,042	0,057	0,053
<b>au large</b>							
part variable €/t	0,18/h	0,18/h	0,189/h	0,197/h	0,2/h	0,33/h	0,053/10'
<b>Aires de garage</b>							
part variable €/t/h	0,12	0,13	0,126	0,131	0,132	0,132	0,114

Sur l'aéroport du Bourget, la redevance est passée de 0,10 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2007 à 0,15 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2008, à 0,20 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2009 et 0,30 €/t/h au 1<sup>er</sup> avril 2010.

Les autres redevances pour services rendus comprennent notamment les redevances pour mise à disposition des comptoirs et bornes d'enregistrement, des installations de tri des bagages de Charles-de-Gaulle 1 et Charles-de-Gaulle 2, des installations fixes de fourniture d'énergie électrique, la redevance de dégivrage, la redevance « badges » relative aux titres de circulation en zone réservée et la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces dernières ont respectivement été créées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, date à laquelle cette activité n'était plus financée par la taxe d'aéroport, et à compter du 22 juillet 2008 en application du règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 chargeant les gestionnaires des aéroports de cette activité au plus tard le 26 juillet 2008.

Il est à noter que des associations de compagnies aériennes ont attaqué des décisions fixant les tarifs des redevances depuis 2006. Le Conseil d'État a annulé, le 11 juillet 2007, les décisions pour 2006 sur un motif de forme consistant en une irrégularité dans la procédure de consultation de la commission consultative économique. Après avoir mené de nouvelles procédures, Aéroports de Paris a repris, en novembre 2007, des décisions tarifaires rétroactives identiques aux précédentes pour 2006 et 2007, décisions à nouveau attaquées ainsi que celles relatives aux redevances mises en œuvre au 1<sup>er</sup> avril 2008 et au 1<sup>er</sup> avril 2009. Le

Conseil d'État a rejeté le 19 février 2009 les recours formés contre la création et les tarifs de la redevance « badges » et le 19 mars 2010, ceux concernant les décisions tarifaires 2006, 2007 et 2008 ; le recours concernant 2009 n'est pas encore jugé. Enfin, sont également toujours pendants les recours engagés respectivement début 2008 devant le Tribunal de commerce de Paris en vue d'obtenir le remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 jugée indue au regard de la décision du 11 juillet 2007 du Conseil d'État et début 2009 devant le Conseil d'État en vue d'interrompre le contrat de régulation économique conclu entre l'État et Aéroports de Paris le 6 février 2006 au regard des circonstances économiques exceptionnelles et imprévisibles qui l'ont bouleversé.

### **3. Les investissements**

#### **– Rappel des investissements réalisés ces dernières années**

- Paris - Charles de Gaulle :

Le CDG Val, métro interne à la plate-forme qui relie le terminal CDG 1, la gare RER de Roissy Pôle et la gare RER/TGV du terminal CDG 2 a été mis en service en avril 2007.

Le Tri Bagages Est (TBE), système de tri unique de l'ensemble des bagages en correspondance des terminaux 2E, 2F et 2C, entièrement automatisé et intégrant l'inspection filtrage des bagages de soute, a été mis en service en octobre 2007 ; il sera ultérieurement relié aux S3 et S4.

Le satellite S3 dénommé « La galerie parisienne » a été mis en service le 27 juin 2007, hormis une partie des postes avions livrée en octobre 2007. Dévolu à l'embarquement, il permet de traiter 8,6 millions de passagers annuels supplémentaires et offre plus de 20 postes avions au contact dont 6 pour l'A380. Il est relié directement au terminal 2F, par une galerie piétonne, et au terminal 2E par la ligne de transport rapide, dite LISA, d'une technologie identique à CDG Val et d'une capacité de 4 500 passagers par heure et par direction.

Suite à l'effondrement de la jetée du terminal CDG 2E en mai 2004, la diminution de la capacité nominale de l'aéroport avait été partiellement compensée fin 2004 et mi-2005 par de nouvelles salles d'embarquement provisoires d'une capacité totale de 5 millions de passagers, la première, sur l'emplacement de la darse Est du terminal CDG 2E et la seconde, au nord-est du terminal CDG 2F. La reconstruction de la jetée s'est accompagnée du réaménagement de la zone commerciale et de l'adaptation du terminal aux conditions du trafic : services supplémentaires aux passagers, mesures de sûreté complémentaires et améliorations de certaines fonctionnalités. Réouvert en mars 2008, ce terminal, d'une capacité de 7,6 millions de passagers internationaux, s'inscrit, avec l'aérogare 2F et le satellite S3, dans les installations mises à disposition d'Air France/KLM et autres compagnies de l'alliance Skyteam pour assurer leur « hub ». Relié à la gare d'interconnexion TGV-RER de

l'aéroport, terminus du futur CDG Express, il est également au cœur de l'intermodalité développée sur CDG.

Le terminal 2G a été mis en service en septembre 2008 ; il permet à *Air France/KLM* de compléter l'organisation de son « *hub* » avec une structure dédiée au trafic Schengen (avions de moins de 100 places) permettant l'accueil de 3 millions de passagers.

La réhabilitation du terminal Charles-de-Gaulle 1, commencée en 2002, s'est achevée avec la mise en service du dernier quart en mars 2009, les trois premiers ayant été livrés fin 2005, en mai 2007 et mars 2008. Ces travaux ont porté la capacité du terminal à 12 millions de passagers contre 9 à 10 auparavant.

● Paris - Orly :

Le hall 2 d'Orly Ouest a été rénové en 2005-2006. L'aérogare d'Orly Sud a fait l'objet de travaux en 2005, afin notamment d'améliorer les processus des contrôles de sûreté ; la rénovation de sa zone internationale, livrée partiellement en juillet 2007, a été achevée en juin 2008.

Une nouvelle gare de fret a été mise en service en avril 2008 (14 000 m<sup>2</sup>).

En 2009, se sont poursuivies la rénovation des pistes et voies de circulation et la sécurisation de l'alimentation électrique.

● Sur Paris - Le Bourget, une nouvelle aérogare d'affaires a été ouverte en mai 2006.

**L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ET DES CAPACITÉS**

(en millions de passagers)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2014
<b>ORLY</b>										
<b>trafic passagers</b>	23	23,2	22,5	24	24,9	25,6	26,4	26,2	25,1	28
<b>capacité nominale</b>	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<b>CDG</b>										
<b>trafic passagers</b>	47,9	48,3	48	51	53,8	56,9	59,9	60,9	57,8	65,9
<b>capacité nominale</b>	45	45	51	43	47	53	61,6	67,4	71,8	81,1

**– Les investissements prévus sur la période 2011-2015**

Sur la période 2011-2015 du second contrat de régulation économique, Aéroports de Paris prévoit de réaliser 2 367 millions d'euros d'investissements, dont 581 millions d'euros d'investissements de capacité, 367 millions d'euros de restructuration, 284 millions d'euros de développement immobilier, 505 millions

d'euros d'investissements courants, 229 millions d'euros d'enveloppes dédiées, 172 millions d'euros de sûreté et 227 millions d'euros de FEST (frais d'études et de surveillance des travaux).

Les opérations de capacité (581 millions d'euros) concernent notamment sur Charles-de-Gaulle :

– la réalisation du satellite S4, de 120 000 m<sup>2</sup> ; dévolu à l'embarquement comme le satellite S3, sa mise en service est prévue pour le 3<sup>ème</sup> trimestre 2012 ; il permettra l'accueil de 7,8 millions de passagers annuels et d'accroître tant le taux de contact que l'efficacité du « *hub* » ;

– la création d'un bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C permettant de regrouper toutes les opérations de contrôle, de créer de nouvelles surfaces de commerces et de services, ainsi que des bureaux et des salons pour les compagnies tout en offrant un gain de capacité de 500 000 passagers ;

– l'augmentation de la capacité des trieurs de bagages ;

– pour l'accueil des A380, la fin de l'adaptation des voies de circulation et l'aménagement de points de stationnement sur le terminal 2C et CDG 1, et au-delà, le développement des infrastructures avec la création de nouvelles routes de service et voies de circulation pour réduire le temps de roulage des avions, la création d'ouvrages en dénivelé pour éviter les croisements avec les voies avions et la poursuite du renforcement de la sécurité des infrastructures des pistes.

La capacité nominale de Paris-Charles de Gaulle passera de 71,8 millions de passagers actuellement à 81,1 millions fin 2014, mais seule une capacité de 78,4 millions sera ouverte au public compte tenu de la fermeture de la salle d'embarquement au large des aires Hôtel (- 1,3 million) qui aura vocation à servir d'appoint en cas de besoin, de l'ouverture en 2012 du S4 (+ 7,8 millions), de la fermeture pour restructuration du terminal 2B (- 2,7 millions), de la transformation du terminal 2F en tout Schengen (+ 2,3 millions) et de la jonction des terminaux 2A et 5C (+ 500 000).

Les projets de restructuration (367 millions d'euros) comprennent principalement sur Orly (52 millions d'euros), la reconfiguration des halls 3 et 4 de l'aérogare Ouest à partir de 2012 et sur Charles-de-Gaulle (315 millions d'euros), la réhabilitation des satellites de Charles-de-Gaulle 1, la restructuration complète du terminal 2B, la rénovation côté ville des façades des terminaux 2A, 2B, 2C et 2D, des linéaires de desserte des terminaux de Charles-de-Gaulle 1 et Charles-de-Gaulle 2 et des parcs automobiles attenants aux aérogares, le passage du terminal 2F en régime intégralement Schengen, ainsi que la réalisation d'une galerie piétonne entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F permettant la fluidité des parcours en correspondance.

Les projets de développement immobilier (284 millions d'euros) portent sur l'immobilier aéroportuaire (80 millions d'euros) et sur des opérations de

diversification (204 millions d'euros, les premières mises en service de Cœur d'Orly devant intervenir en 2014).

Les investissements courants (505 millions d'euros) et les enveloppes dédiées (229 millions d'euros) recouvrent des opérations de sécurité/vétusté regroupant le renouvellement et le remplacement d'équipements défectueux ou en fin de vie et la mise aux normes ou le remplacement des installations.

Les dépenses de sûreté (172 millions d'euros) accompagnent la croissance des capacités par la mise en place d'équipements nouveaux, poursuivent la rationalisation des processus de contrôle, développent la vidéo-surveillance et mettent les installations existantes aux normes.

#### **4. Le rapprochement avec Amsterdam Schiphol**

Le 14 novembre 2008, a été conclu entre Schiphol Group et Aéroports de Paris un accord-cadre de coopération industrielle de douze ans à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2008, ainsi qu'une prise de participations croisées de 8 % dans le capital respectif de chaque société. Celle d'ADP s'est faite par le biais d'une souscription à une augmentation de capital réservée pour 375,1 millions d'euros.

L'accord de coopération s'appuie sur une structure de gouvernance comprenant un comité de coopération industrielle et huit comités de pilotage, chargés de la mise en place du développement du double « hub » et de l'attractivité du réseau, des opérations aéroportuaires, des activités commerciales, du développement international, de l'immobilier, des télécommunications, du développement durable et des achats.

Des effets de synergies combinées de revenus et de coûts sont attendus à partir de 2010, avec une montée en charge progressive jusqu'en 2013. Au cours de l'année 2009, les groupes de travail des domaines de coopération ont été lancés et une première phase de mise en œuvre des solutions a été réalisée.

## **VI.— LA CONSTRUCTION DU « CIEL UNIQUE » EUROPÉEN**

### **A.— LE « PREMIER PAQUET » DE 2004**

Le paquet « ciel unique européen », composé de quatre règlements adoptés en mars 2004 a eu pour but d'établir un cadre réglementaire régissant les services de navigation aérienne, l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien, ainsi que l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne au niveau communautaire, au-delà des travaux antérieurs d'Eurocontrol.

Depuis 2004, la Commission a adopté l'essentiel des règles de mises en œuvre, en s'appuyant sur l'expertise d'Eurocontrol ainsi que sur les avis du comité « Ciel unique ». La quasi-totalité des règles de mise en œuvre prévues par ces règlements a été adoptée, parmi lesquelles les exigences communes pour les prestataires de services de navigation aérienne, les règles relatives aux redevances de navigation aérienne, à l'usage civil et militaire de l'espace aérien, dites de « gestion flexible de l'espace aérien », les règles relatives à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien, celles de gestion des courants de trafic, et enfin, de nombreuses règles d'interopérabilité des systèmes utilisés dans divers domaines (radiocommunications, échanges de données au sol, ou encore information aéronautique). D'autres règles d'interopérabilité interviendront encore dans les années à venir, en particulier pour le déploiement et la mise en œuvre des activités de recherche et de développement du programme SESAR.

### **B.— LA RÉVISION DU « PREMIER PAQUET »**

Par le règlement n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, adopté sous la présidence française, un ensemble d'amendements a été apporté aux règlements initiaux, qui créent notamment un régime de gestion de la performance, coordonné par la Commission européenne et assorti d'incitations pour les prestataires de services de navigation aérienne. Est prévue aussi la création d'une fonction de gestionnaire de réseau, concernant notamment les routes aériennes, les fréquences radio et les codes de transpondeurs radar. Enfin, les États ont jusqu'à 2012 pour mettre en place des blocs d'espace aérien fonctionnels, « prévus par le premier paquet » de 2004.

L'adoption des règles de mises en œuvre a été accélérée : alors qu'elles devaient intervenir avant fin 2011, deux règlements essentiels ont déjà été adoptés en procédure de comitologie dont l'un relatif à la gestion de la performance modifiant le règlement de la Commission sur les redevances. La mise en place à compter de 2010 d'un nouveau régime français de redevances de navigation aérienne a anticipé ces futures règles.

La Commission ambitionne d'adopter, avant fin 2010, les deux autres règlements, le premier relatif aux informations à fournir lors de la création d'un

bloc d'espace aérien fonctionnel, le second portant sur les fonctions de gestion du réseau européen et de gestion du trafic aérien.

### **C.— LE RÈGLEMENT CRÉANT UNE ENTREPRISE COMMUNE SESAR**

Le projet SESAR, « Single european sky ATM roadmap », initié par la Commission européenne, constitue le volet technologique du « Ciel unique européen ». L'objectif de ce projet est de développer un système européen de nouvelle génération intégrant des technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic aérien à l'échéance de 2020. Ce projet comprend 3 phases : une phase de définition (2006-2008), une phase de développement (2008-2023) et une phase de déploiement (à compter de 2013).

L'entreprise commune SESAR a été créée par le règlement n° 219/2007 du Conseil, adopté le 27 février 2007. La décision de lancement de l'entreprise commune a été prise par le Conseil en juin 2007, au vu d'un rapport de la Commission, présentant les premiers éléments relatifs à la phase de définition et aux conditions de financement public et privé de l'entreprise commune qui disposera d'un budget global de l'ordre de 2,1 milliards d'euros sur huit ans. La Communauté et Eurocontrol, membres fondateurs de l'entreprise commune, apportent chacun un tiers de cette somme. Le tiers restant émane des autres membres : industriels, prestataires de services de la navigation aérienne ou usagers.

De 2006 à 2008, un consortium de partenaires (usagers de l'espace aérien, prestataires de services de navigation aérienne, aéroports, industriels, organismes de recherche, militaires) a été chargé de mettre au point la définition du projet et a remis à l'entreprise commune en mars 2008 une proposition de plan directeur du programme SESAR.

Le Conseil des ministres des Transports du 9 octobre 2008 a validé par une résolution, ce résultat de la phase de définition, permettant ainsi le lancement de la phase de développement de SESAR et aux industriels candidats à l'adhésion à l'entreprise commune de manifester formellement leur intérêt à s'engager le 8 décembre 2008.

Le 30 mars 2009, le Conseil des ministres a ensuite adopté une décision approuvant le plan directeur ATM conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007. Ce plan directeur ATM comprend notamment une évaluation axée sur l'environnement et la gestion des risques du plan directeur SESAR résultant de la phase de définition.

La France est un contributeur majeur de la phase de développement d'une durée de six ans (2008-2013) avec la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) (61,5 millions d'euros), Airbus (79,4 millions d'euros) et Thalès (237,3 millions d'euros).

La Commission européenne prévoit de produire, au mois de novembre 2010, une communication sur la phase de déploiement du programme SESAR et sa gouvernance. Cette communication devrait être soumise au « Conseil transports » du mois de décembre. Sur la base des orientations du Conseil, un groupe de travail serait établi au début de 2011 et chargé de présenter des propositions au Conseil fin 2011.

#### **D.— LE BLOC D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNEL EUROPE CENTRALE (FABEC)**

En application des règlements européens « Ciel unique », tous les États membres de l'Union européenne doivent former, par accords entre eux, des « blocs d'espace aérien fonctionnels » et les mettre en œuvre avant la fin de 2012.

L'objectif des « blocs d'espace aérien fonctionnels » est la gestion de l'espace aérien et le trafic aérien de manière indépendante des frontières afin de parvenir à une intégration progressive des opérateurs.

La France s'est engagée avec cinq États (l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Suisse) et leurs prestataires de services de navigation aérienne dans l'étude d'un « bloc d'espace aérien fonctionnel » nommé FAB Europe Central (FABEC). L'engagement des parties s'est matérialisé par la signature de la déclaration d'intention des six États pour la mise en œuvre du FABEC et l'accord de coopération entre les sept prestataires de services concernés lors du sommet européen de l'aviation à Bordeaux, en novembre 2008.

La signature du projet d'accord entre les six États créant le FABEC est prévue le 2 décembre 2010, premier des deux jours du Conseil européen des transports. Cet accord, à présent mis au point, instaurera une étroite coordination entre autorités civiles et militaires des six États, et la prise de décisions conjointes pour ce qui relève des aspects régaliens de la gestion du trafic et de l'espace aériens. Le dossier d'information préalable a été présenté à la Commission européenne le 8 juillet dernier et transmis aux autres États de l'Union européenne.

L'organisation de la fourniture des services proprement dits relève d'arrangements séparés. Toutefois, il ressort clairement des travaux déjà menés que les gains de performance résultant du FABEC dépendront du degré d'intégration entre les prestataires actuels, civils et militaires.

Le Gouvernement français a demandé à M. Gilles Savary, ancien député européen de mener une mission d'étude sur cette question. M. Savary a dressé un état des lieux des attentes de chacun des six pays partenaires et proposé une démarche progressive pour construire le FABEC en plusieurs étapes.

De premiers échanges de points de vue ont eu lieu entre l'Allemagne et la France. Sur ces bases, une étude a été lancée par les autorités des six États pour analyser les avantages et inconvénients des options en présence. Serait retenue la

possibilité de conserver aux personnels leurs statuts initiaux, la France pourrait continuer ainsi les échanges d'affectations entre les autorités nationales régulatrices et le prestataire de services, ainsi qu'entre les services de navigation aérienne en métropole et outre-mer.

Les premiers résultats de ces réflexions sont attendus en décembre prochain. Parallèlement à la signature du traité entre les six États, sera signée le 2 décembre une déclaration des États sur les orientations en matière d'organisation de la fourniture des services.

**Votre Rapporteur pour avis se félicite de la signature de ce traité, tout en rappelant les divergences existant sur la forme juridique et organisationnelle de cette future coopération entre six États, divergences qui doivent être aplanies pour avancer véritablement vers le « Ciel unique » européen.**

## EXAMEN EN COMMISSION

À l'issue de l'audition de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports dans le cadre de la commission élargie (*voir compte rendu de la commission élargie du mardi 12 octobre 2010 sur [le site Internet de l'Assemblée nationale](#)*), la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2011, sur le rapport de M. Jean-Claude Fruteau.

**La commission a donné un avis favorable à l'adoption de ces crédits pour 2011.**