

N° 1434

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

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

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2014** (n° 1395)

TOME VI

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS AÉRIENS

PAR M. JACQUES ALAIN BÉNISTI

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LES ORIENTATIONS DU PROJET DE BUDGET ANNEXE POUR 2014	7
A. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS	7
B. PRIORITÉS, ÉCONOMIES ET RÉORIENTATIONS PAR PROGRAMME	8
1. Le programme 203, actions 11 et 14.....	8
2. Le programme 612 « Navigation aérienne ».....	9
3. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l’aviation civile ».....	10
4. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification ».....	11
C. LA SITUATION DES AÉROPORTS	14
1. La situation d’Aéroports de Paris (ADP) en 2013	14
a. Des résultats financiers mitigés	14
b. La stratégie de la nouvelle direction d’ADP	16
2. Les aéroports de province	17
II. DES TRANSPORTS AÉRIENS EN PLEINE MUTATION	21
A. LES PRINCIPALES COMPAGNIES AÉRIENNES ENTRE RESTRUCTURATION ET DÉVELOPPEMENT DE LEUR ACTIVITÉ	21
1. Un trafic et des résultats financiers en hausse en 2012.....	21
2. Un secteur en expansion mais ralenti en 2013.....	24
3. <i>Air France – KLM</i> et la phase 2 du plan Transform 2015 : un défi pour la nouvelle direction et les pouvoirs publics	26
a. L’endettement en hausse en 2012.....	26
b. Les résultats financiers du premier semestre de l’exercice 2013	27
c. Le défi pour la nouvelle direction et les pouvoirs publics : renforcer la compétitivité et l’application des normes en matière de concurrence sur le marché européen.....	28

B. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LA SCÈNE EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE	30
1. Renforcer la compétitivité sur le marché intra européen : la situation des compagnies à bas coût.....	30
2. Renforcer la compétitivité sur le long-courrier : la concurrence des compagnies du Golfe et d'Asie	32
3. Le blocage relatif à l'inclusion de l'Aviation dans le système européen de quotas d'émission de gaz à effet de serre persiste en 2013	32
4. L'indispensable réajustement à la baisse de la fiscalité du secteur aérien.....	33
C. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LA SCÈNE NATIONALE	35
1. Améliorer l'accessibilité des aéroports.....	35
2. Améliorer la performance opérationnelle et de la qualité de service.....	36
3. La politique de dialogue social dans un contexte de relâchement de la gestion des fonds publics	37
D. LE NIVEAU D'ENDETTEMENT ALARMANT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)	39
III. TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	39
A. LA CONTINUITÉ DES ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	39
B. LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES	41
1. La lutte contre les nuisances sonores.....	42
a. L'amélioration des instruments juridiques de lutte contre le bruit : PEB, PGS et FNCA.....	43
b. La réduction du bruit à la source des appareils	44
c. Le renforcement des amendes de l'ACNUSA.....	45
2. Le manquement au respect des trajectoires	45
a. Systématiser les relevés de manquement aux trajectoires par la mise en place d'un VPE sur la piste 4 d'Orly	45
b. Les vols de nuit.....	46
c. Le survol de zones peuplées à basse altitude.....	47
3. La réduction de la pollution de l'air.....	47
EXAMEN EN COMMISSION	49
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	51

INTRODUCTION

L'année 2013 a constitué pour le secteur aérien une période de profonds bouleversements. Le contexte n'est pas favorable à des activités aériennes cycliques et soumises aux aléas de l'actualité : dans une période où le Gouvernement renforce sa politique de rigueur par une hausse significative de la fiscalité, les principaux acteurs poursuivent leurs réformes structurelles. Au niveau mondial, le secteur aérien, en pleine expansion, a connu en 2013 un ralentissement, conséquence de la crise de la zone euro, de l'incertitude budgétaire aux États-Unis et de performances économiques modérées dans les pays émergents.

Les crédits pour 2014 de l'aviation civile s'inscrivent dans une situation contradictoire où des enjeux multiples s'entremêlent. De nouvelles directions à la tête des groupes chefs de file des transports aériens ont élaboré des stratégies de développement à l'international alors qu'elles intensifient le rythme de leurs restructurations.

Les tendances de l'année 2012 ont confirmé la phase d'expansion du secteur au niveau mondial, avec un trafic international, des services intérieurs et des bénéfices pour les compagnies en hausse. Les compagnies à bas coût ont connu une croissance très forte et la concurrence internationale s'est accrue significativement. Le marché européen voit l'émergence d'une concurrence directe et intensive des compagnies asiatiques, nouvel acteur avec les compagnies du Golfe.

Les aéroports ne sont pas en berne, puisqu'Aéroports de Paris a réalisé en 2013 des résultats record, alors que la plupart des aéroports de province connaissent une augmentation du trafic passagers et une réduction de leur endettement.

Paradoxalement, l'endettement des gestionnaires d'aéroports est en hausse. Les compagnies aériennes européennes font face à des difficultés majeures, en témoignent les réductions d'effectifs, notamment celle d'*Air France*, et les difficultés de financement, dont celle d'*Alitalia* à retrouver un investisseur pour son augmentation de capital.

Le secteur est confronté à une situation à enjeux multiples, témoin des profondes mutations qui, amorcées il y a cinq ans, se concrétisent en 2013. Ces changements sont les révélateurs de l'entrée dans une période charnière pour les transports aériens.

L'année 2013 célèbre le 100^e anniversaire de la première traversée en avion sans escale de la Méditerranée et le 80^e anniversaire d'*Air France*. C'est un défi d'envergure qui se pose pour les grandes compagnies traditionnelles européennes, tant à l'échelle locale que nationale et internationale : défi de la compétitivité et de l'innovation, défi de la qualité de service, défi du développement durable et de la réduction des nuisances aéroportuaires.

Dans ces conditions, il appartient aux pouvoirs publics, dans un secteur où les acteurs disposent d'une faible marge de manœuvre, de prendre les dispositions favorables à l'achèvement des mutations indispensables des transports aériens.

I. LES ORIENTATIONS DU PROJET DE BUDGET ANNEXE POUR 2014

Les moyens financiers des transports aériens sont retracés dans le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) où sont inscrits depuis 2009 les crédits de la navigation aérienne et des opérations de contrôle et de sécurité ainsi que le programme 203, actions 11 et 14, respectivement relatives aux infrastructures de transport et au soutien des lignes pour l'aménagement du territoire.

La mission budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est composée de trois programmes : le programme 613 « soutien aux prestations de l'Aviation civile », le programme 612 « navigation aérienne », et le programme 614 « transports aériens, surveillance et certification ».

A. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS

Le projet de budget pour 2013 s'inscrit dans un double contexte de maîtrise de la dépense publique dans une conjoncture économique toujours difficile et incertaine et de ralentissement de l'activité du transport aérien. Afin de contribuer au redressement des comptes publics, les dépenses du programme 203 et du BACEA sont stabilisées en valeur sur la période 2013-2015 par rapport à la loi de finances initiale pour 2012. La mission « Contrôle et exploitation aériens » a fait l'objet, depuis le début de l'exercice jusqu'au 31 juillet 2013, de réserves de crédit supplémentaires et de reports de crédit.

Une réserve de crédits pour aléas de gestion de 30 millions d'euros a été prévue dès l'ouverture de la gestion 2013 et répartie sur l'ensemble des programmes de la mission « Contrôle et exploitation aériens ». Une réserve de crédits supplémentaire, à hauteur de 45 millions d'euros, doit permettre de maintenir l'équilibre financier du BACEA et de pallier le déficit de trésorerie généré par le déficit des recettes prévues dès le premier trimestre. Quant aux reports budgétaires, les reports budgétaires internes au budget annexe s'élèvent à 114,7 millions d'euros, les reports de crédits provenant des fonds de concours et des attributions de produit internes au budget annexe à 8,7 millions d'euros, soit un montant total des reports au titre de l'année 2012 de 129,8 millions d'euros.

Au 31 juillet 2013, les crédits ouverts pour le BACEA, après l'ensemble de ces mouvements, s'élèvent à 2 224,1 millions d'euros, auxquels a été appliquée une réserve de précaution totale de 75 millions d'euros, qui pourra évoluer d'ici la fin d'année selon la situation des recettes.

La diminution des effectifs s'élèvera à 31,60 emplois ETP (équivalent temps plein), ce qui permet une stabilisation des dépenses de personnel depuis 2012 tout en maintenant les métiers indispensables à la sécurité et au développement du contrôle du transport aérien. Depuis janvier 2009, les effectifs

globaux du BACEA sont ainsi passés, en tenant compte des changements de périmètre et des suppressions d'emplois, de 11 615 ETPT à 10 844,4 ETPT, soit une diminution de 770,6 ETPT.

Les dépenses de fonctionnement de la direction générale de l'aviation civile sont en diminution, passant de 160,6 millions d'euros en 2013 à 158,9 millions pour 2014. Les deux tiers des dépenses de fonctionnement sont considérés comme des dépenses opérationnelles relatives à la sécurité, en particulier dans le domaine de la navigation aérienne. Les dépenses liées aux organismes extérieurs sont également maîtrisées, notamment la subvention versée à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), fixée à 98,8 millions, à comparer à 99 millions d'euros en 2012.

Les dépenses d'investissement en hausse de près d'un tiers par rapport à 2012 visent à répondre aux exigences européennes de navigation aérienne avec notamment la création du bloc d'espace aérien fonctionnel en Europe centrale (FABEC). L'autre part des investissements est consacrée au programme européen de recherche et de développement Single European Sky Air Traffic management Research (SESAR), volet technologique du ciel unique européen avec la poursuite du programme « 4Flight » de modernisation du système informatique de contrôle aérien. Le montant des investissements reste soutenu, les investissements supplémentaires s'élevant à 42 millions d'euros par rapport à la prévision initiale de l'année 2014 présentée lors du budget triennal 2013 – 2015 et à 62 millions d'euros par rapport à la LFI 2013.

B. PRIORITÉS, ÉCONOMIES ET RÉORIENTATIONS PAR PROGRAMME

Le projet de loi de finances pour 2014 poursuit l'objectif général du Gouvernement de réduction des dépenses et de l'endettement publics. Le fonctionnement des transports aériens vise ainsi un triple objectif de performance économique accrue, de garantie de la sûreté et de la sécurité des passagers, et de protection de l'environnement. Il s'inscrit en outre dans un contexte de ralentissement des activités du transport aérien.

1. Le programme 203, actions 11 et 14

Les crédits du programme 203, pour la part consacrée à l'aviation civile, visent à soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires qui demeurent de la compétence de l'État. Ainsi doit-il honorer ses engagements internationaux sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, financer les études et les acquisitions foncières pour Notre-Dame-des-Landes et soutenir les aéroports d'outre-mer :

Action 11, dépenses de fonctionnement (en crédits de paiement)

– 1,1 million d’euros pour l’entretien d’aéroports relevant de l’État (contre 1,6 million d’euros en 2013).

Action 11, dépenses d’investissement (en crédits de paiement)

– 2 millions d’euros prévus pour les dépenses d’investissements et de sécurité concernant des infrastructures aéroportuaires appartenant à l’État et exploitées en régie (1 million d’euros), des acquisitions foncières pour l’aérodrome Bâle-Mulhouse (0,8 million d’euros), un projet de piste longue sur l’aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi à Mayotte (0,2 million d’euros).

Action 11, dépenses d’intervention (en crédits de paiement)

– 19,4 millions d’euros sont destinés aux dépenses d’intervention dans le domaine aéroportuaire. 6,3 millions d’euros sont prévus pour la construction du nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes, 0,2 million d’euros pour le contrat de concession de l’aérodrome de Mayotte-Dzaoudzi-Pamandzi, 1 million d’euros pour l’extension des installations terminales de l’aéroport d’État de Nouméa-La Tontouta, 3,4 millions d’euros pour le drainage à Cayenne et la réhabilitation de Lorient, 1,1 million d’euros pour l’équilibre financier des aéroports de Polynésie française. 0,6 million d’euros est destiné à assurer le service de la dette des aéroports de Tahiti, 3,95 millions d’euros pour les avances effectuées par les CCI et gestionnaires d’aérodromes dont la concession est arrivée à échéance et 2 millions d’euros en AE pour Toulon et 2,8 millions d’euros pour La Réunion.

Action 14, dépenses de fonctionnement (en crédits de paiement)

– 13,5 millions d’euros au titre du soutien aux lignes aériennes d’aménagement du territoire (métropole et outre-mer) et 1 million en faveur de la desserte internationale de Strasbourg

2. Le programme 612 « Navigation aérienne »

Dans la continuité du budget précédent, les orientations du programme 612 « Navigation aérienne » restent axées sur les mêmes objectifs qu’en 2012.

Les grandes orientations du projet de budget de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), qui fournit les services du contrôle du trafic aérien, de communication, de surveillance, de navigation et d’information aéronautique, consistent à la mise en œuvre du *ciel unique européen*, avec les projets SESAR et FABEC, à l’échéance 2015. Ces deux derniers ont pour objectif de faire face à la croissance du trafic aérien d’ici à 2020, en renforçant la sécurité et la ponctualité, en réduisant l’impact environnemental du trafic aérien et en diminuant les coûts unitaires à la charge des compagnies aériennes.

Pour l'année 2014, le budget de la navigation aérienne s'établit de la manière suivante :

(en millions d'euros)

P 612 - Navigation aérienne PLF 2014	Titre 3	Titre 5	Titre 6	TOTAL
AE	326,06	227,51	0,03	553,60
CP	326,06	227,51	0,03	553,60

Ainsi, les crédits inscrits au PLF 2014 sont en augmentation de 10 % par rapport aux crédits 2013.

Dans ce contexte, la DSNA poursuit la mise en œuvre de quatre programmes majeurs d'investissement : « *4flight* », les communications sol/sol sous IP, la construction et l'équipement des infrastructures de navigation aérienne du nouvel aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, qui fait suite à une déclaration d'utilité publique et la mise en œuvre de nouveaux systèmes spécifiques « tours et approches », programme qui doit définir et mettre en œuvre une stratégie de modernisation des systèmes propres aux approches et tours de contrôle en lien avec la stratégie nationale de réorganisation des espaces inférieurs.

Pour rappel, la DSNA exploite en métropole et outre-mer un vaste parc d'infrastructures composé de cinq centres de contrôle, de deux centres d'exploitation de systèmes, de 85 tours de contrôle, de plusieurs bâtiments administratifs et de nombreuses stations de radiocommunication, de radionavigation ou de surveillance isolées.

3. Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile »

L'ensemble des dépenses de Titre 2 de la DGAC est concentré dans le programme 613. Depuis 2010, les dépenses de personnels connaissent un ralentissement s'expliquant notamment par la baisse des emplois et de la masse salariale. Cela s'est manifesté notamment par une exécution des schémas d'emplois depuis 2010 et par un gel des taux des primes des corps techniques sur la période 2010-2013.

Pour ce qui concerne l'année 2013, les crédits ouverts s'élèvent à 1 139,3 millions d'euros. Cette année se caractérise par les premières mises en œuvre des mesures du nouveau protocole social 2013-2015 dont il est prévu qu'une partie du financement sera assurée par les économies des schémas d'emplois réalisées les années précédentes. Cet accord comprend des axes de réforme, de modernisation et de performance des services de la DGAC, en contrepartie de mesures sociales pour l'ensemble des personnels.

S'agissant des dépenses de fonctionnement et d'intervention, le budget 2014 du programme 613 présente une diminution de 2 % en 2014 par rapport à 2013 (- 0,6 million d'euros). Cet effort, nécessaire pour atteindre l'objectif de la programmation triennale de 31,2 millions d'euros sur la période 2013-2015, est concentré sur les dépenses logistiques. Il s'agit particulièrement de poursuivre la professionnalisation de la fonction achat notamment en mutualisant davantage les marchés et en renforçant la négociation.

Les crédits d'investissement sur l'action 2 « Logistique » progressent de 2,1 millions d'euros par rapport au budget 2013 pour atteindre 15,9 millions d'euros. Cette orientation a pour objectif la poursuite des grands projets stratégiques de modernisation de la gestion financière et des ressources humaines. Elle se présente comme l'une des actions principales de l'optimisation des fonctions supports. Sont ainsi prévus un nouveau système d'information financière (SIF) en phase d'achèvement, un renforcement de son système d'information (SIRH) et une redéfinition de ses activités dans le but de rationaliser les procédures de gestion entre les échelons de proximité et l'échelon central.

Les crédits consacrés à l'ENAC sont en stabilisation. À compter de 2013, le programme 611 « Formation aéronautique » est intégré au programme 613 et ses actions sont restructurées autour de l'action 4 du P613. Cette action regroupe les crédits de personnel, de fonctionnement et d'investissement versés à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) qui financent la formation destinée aux métiers de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), les formations destinées aux acteurs du transport aérien et de l'aviation générale et les activités de recherche, d'expertise et de soutien. En complément du programme 613, deux autres programmes versent une subvention résiduelle à l'ENAC (inférieure à 2 millions d'euros), les programmes 612 « navigation aérienne » et 614 « transport aérien, surveillance et certification ».

Le montant de la subvention versée à l'ENAC, à nouveau diminué par rapport à celui fixé en LFI 2012, résulte de l'application des orientations budgétaires décidées par le gouvernement pour le triennal 2013-2015, concernant notamment la baisse des effectifs et des dépenses de fonctionnement (-15% sur 3 ans). Pour le PLF 2014, le montant de la subvention versée à l'ENAC est ramené à 96,9 millions d'euros. Par rapport à 2013, la contribution du P613 à la subvention ENAC est en effet réduite de 0,2 million d'euros sur la partie dépenses de personnel.

4. Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification »

Action 1 : « Développement durable et régulation »

Le programme 614 fait l'objet en 2014 d'une mesure de périmètre. Les crédits correspondants à la gestion des dépenses d'entretien du patrimoine immobilier occupé par la gendarmerie du transport aérien (9,87 millions d'euros

en AE et 9,21 millions d'euros en CP) sont transférés à partir de 2014 sur le programme 613.

Les investissements progressent de façon très significative depuis 2012, essentiellement en raison du lancement de deux projets dans le domaine de la sûreté : d'une part, le développement de la nouvelle application de gestion des habilitations et titres de circulation pour l'accès en zone réservée des aéroports pour un coût total de 3,5 millions d'euros et, d'autre part, la construction d'un laboratoire de test et de certification des technologies et équipements destinés à détecter les explosifs artisanaux (coût total : 3,7 millions d'euros).

Cette évolution s'accompagne d'une légère baisse des dépenses de fonctionnement. *A contrario*, la stabilité des dépenses d'intervention reflète les besoins importants d'aide aux fédérations aéronautiques afin qu'elles puissent poursuivre leurs actions en faveur de la sécurité des vols d'aviation légère.

Action 2 : « Surveillance et certification »

Au sein du programme 614, l'action 2 « Surveillance et certification » regroupe les dépenses de fonctionnement (hors action sociale) et les dépenses d'investissement de l'ensemble des services de la DSAC (dont Antilles-Guyane et Océan Indien) et des services d'outre-mer (Polynésie française et Nouvelle Calédonie) pour leurs activités liées à la surveillance et à la certification dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement. Cette action finance également le service technique de l'aviation civile (STAC).

Pour 2014, la dotation initiale (fonctionnement et investissement) inscrite sur cette action s'élève à 24,82 millions d'euros et représente une augmentation de 1 % par rapport à 2013. Malgré cette stagnation, la DSAC prévoit de poursuivre ses actions de redéploiement de l'ensemble de ses postes de dépenses et maintenir ses efforts notamment en matière de frais de fonctionnement qui représentent environ 85 % de son budget initial.

Concernant les dépenses d'investissement, de 3,79 millions d'euros en 2014, elles tiennent compte des fondamentaux européens en matière de sécurité et de sûreté aériennes et des nouveaux modes de relations avec les usagers qui en découlent, ainsi que le financement d'opérations relatives à l'immobilier qui avaient été décalées ou reportées. Font l'objet d'une hausse significative en 2014 : les dépenses liées à la simplification et à la dématérialisation des procédures administratives, les dépenses relatives au développement et à la sauvegarde du système d'information de gestion et de pilotage, notamment pour le système de gestion intégrée de la sécurité de l'Aviation civile (SGISAC) et les dépenses de renouvellement de parcs « matériels », d'entretien et d'évolution du patrimoine.

Action 4 : « Enquêtes de sécurité aérienne »

Pour ce qui concerne le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), il figure à l'action 4 « Enquêtes de sécurité aérienne ». Son budget s'élève à 3 millions d'euros et aucune évolution des dépenses n'est à souligner pour 2014. La mission d'enquête est dimensionnée par le nombre et la complexité des accidents graves d'aviation civile relevant de la compétence du BEA.

**CRÉDITS DU BUDGET ANNEXE PAR PROGRAMMES ET ACTIONS :
OPÉRATIONS COURANTES**

(en millions d'euros)

	AE PLF 2013	AE PLF 2014	CP PLF 2013	CP PLF 2014
Programme 613	1 499,1	1 478,9	1 499,1	1 478,9
Ressources humaines	1 148,8	1 151,2	1 148,8	1 151,2
Logistique	20,0	25,8	20,0	25,8
Affaires financières	233,1	205,1	233,1	205,1
Formation aéronautique	97,1	96,9	97,1	96,9
Programme 612	329,1	326,1	329,1	326,1
Gestion	10,7	12,7	10,7	12,7
Centres en route	228,1	224,5	228,7	225,1
Aéroports	51,7	49,7	50,8	48,7
Outre-mer (contrôle aérien)	6,1	6,9	6,5	7,3
Ingénierie technique	18,2	20,7	18,2	20,7
Maintien des compétences	14,1	11,6	14,1	11,6
Programme 614	40,2	33,2	40,2	33,2
Développement durable	16,5	9,7	16,5	9,7
Surveillance et certification	21,2	21,0	21,2	21,0
Enquête	2,4	2,5	2,4	2,5
Total	1 868,4	1 838,2	1 868,4	1 838,2

Source : DGAC

**CRÉDITS DU BUDGET ANNEXE PAR PROGRAMMES ET ACTIONS :
OPÉRATIONS EN CAPITAL**

	AE PLF 2013	AE PLF 2014	CP PLF 2013	CP PLF 2014
Programme 613	236,8	244,6	236,8	244,0
Ressources humaines	0,4	0,5	0,4	0,5
Logistique	13,4	18,8	13,4	18,1
Affaires financières	222,9	225,3	222,9	225,3
Programme 612	170,1	227,5	170,1	227,5
Gestion	1,9	3,0	1,3	2,5
Centres en route	105,5	135,3	112,4	132,8
Aéroports	48,7	70,9	43,7	69,2
Outre-mer (contrôle aérien)	6,1	7,0	6,2	8,6
Ingénierie technique	5,5	8,3	4,0	9,3
Maintien des compétences	2,2	3,0	2,3	5,0
Programme 614	11,5	10,7	11,5	10,7
Développement durable	7,6	6,3	7,6	7,0
Surveillance et certification	3,3	3,8	3,3	3,8
Enquête	0,5	0,6	0,5	0,6
Total	418,4	482,8	418,4	482,2

Source : DGAC

C. LA SITUATION DES AÉROPORTS

Les données relatives à la situation financière des aéroports ne sont pas retracées dans le projet de loi de finances mais dans l'ensemble des documents financiers (compte d'exploitation, bilan) qui les concernent.

1. La situation d'Aéroports de Paris (ADP) en 2013

a. Des résultats financiers mitigés

Aéroports de Paris a connu en 2012 une année record pour la croissance de son trafic, qui s'élève à 88,8 millions de passagers (+0,8 %). L'entreprise a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires consolidé grâce au dynamisme des commerces et première distribution de sa filiale turque TAV, aux activités commerciales en hausse de 12,6 % grâce à un chiffre d'affaires dans les boutiques en zone réservée par passagers au départ en forte progression (+ 11,3 % à

16,80 €), un résultat opérationnel courant en hausse avec notamment l'intégration de TAV Airports et TAV Construction (+ 16 millions d'euros).

ÉVOLUTION DU COMPTE DE RÉSULTAT D'ADP

(en millions d'euros)

	2011	2012	2011/2012
Produit des activités ordinaires (chiffre d'affaires)	2 501,5	2 640	5,6 %
Valeur ajoutée	1 825,1	1 915,212	4,9 %
Charges courantes	1 599,1	1 709	6,9 %
<i>Dont charges de personnel</i>	677,0	709	4,7 %
EBITDA ⁽¹⁾	972,4	1 017	4,6 %
Résultat opérationnel courant	607,3	645	6,2 %
Résultat opérationnel	651,5	642	-1,4 %
Résultat financier	- 98,1	- 117,537	19,8 %
Impôt sur les résultats	192,3	177,731	-7,6 %
Résultat net part du groupe	347,8	341	-1,9 %*

* + 6,2 % hors éléments non récurrents de 2011 principalement : indemnité d'assurance du 2E (50 millions d'euros), plus-value cession Masternaut (15 millions d'euros) et dépréciation créances ADPI (- 21 millions d'euros)

Source : ADP

Le résultat opérationnel s'établit à 642 millions d'euros, en baisse de 1,4 %. Le résultat financier se redresse de 19,8 %. Le résultat net est de 341 millions d'euros, soit une baisse de 1,9 % par rapport à 2011 liée à la non-reconduction des éléments exceptionnels de 2011 (indemnité d'assurance du 2E et plus-value de cession Masternaut).

Les produits du segment *Activités aéronautiques*, d'un montant de 1 581 millions d'euros, représentent la part prépondérante du chiffre d'affaires du groupe. Les produits du segment *Commerces et services* sont en hausse par rapport à 2011 avec un montant de 902 millions d'euros. Les produits du segment *Immobilier* sont également en hausse avec un montant de 253 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant du segment ressort en augmentation par rapport à 2011 avec un montant de 110 millions d'euros.

Le niveau d'endettement d'ADP en 2012 a confirmé la tendance à la hausse observée lors de l'exercice précédent. Au cours de l'année 2012, ADP a émis deux emprunts obligataires : un emprunt obligataire à 7 ans d'un montant de 300 millions d'euros, qui porte intérêt à 2,375 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2019 ; un emprunt obligataire à 12 ans d'un montant de

(1) L'EBITDA est un solde intermédiaire de gestion. Il s'agit du résultat net ajouté aux intérêts, impôts, dotations aux amortissements et provisions pour dépréciation d'actif.

500 millions d'euros, qui porte intérêt à 3,125 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2024. Il se décomposait ainsi :

ENDETTEMENT BRUT D'ADP

(en millions d'euros)

Emprunts et dettes financières	31/12/2011	31/12/2012
Emprunts obligataires	2 722,3	3 189,613
Emprunts bancaires	612,5	605,403
Dépôts et cautionnement reçus	15,5	16,276
Autres emprunts et dettes assimilées	3,7	11,161
Intérêts courus non échus	79,3	90,632
Comptes courants sur des sociétés non consolidées	1,5	1,48
Concours bancaires courants	25,9	1,228
Emprunts et dettes financières hors dérivés	3 460,7	3 914,461
Instruments financiers dérivés passif	27,0	39
Total	3 487,7	3 953,241

Source : ADP

b. La stratégie de la nouvelle direction d'ADP

Entendus par votre Rapporteur pour avis le 10 septembre dernier, M. Augustin de Romanet, Président-directeur général d'ADP, et la nouvelle direction du groupe ont exposé leur stratégie pour l'entreprise.

La nouvelle direction prévoit d'améliorer ses performances en dépassant les objectifs de ses prédécesseurs et **en se concentrant sur deux objectifs prioritaires, la qualité de service et le développement à l'international.**

L'entreprise prévoit de poursuivre l'essor de ses activités à l'international, encore peu abouti en 2013. ADPI a enregistré des résultats financiers en baisse de 13,1 %, pour un chiffre d'affaires de 65 millions d'euros, en raison de l'achèvement de contrats importants. ADPM, avec un chiffre d'affaires de 12 millions d'euros en 2012, voit son activité encore peu développée. S'agissant des investissements en Turquie, la rentabilisation des acquisitions des 38 % du groupe aéroportuaire turc TAV, son principal actif est l'aéroport Atatürk d'Istanbul qui, malgré la cessation de son activité prévue pour 2021, demeure un projet d'investissement envisagé par ADP. En 2013, TAV a ainsi eu un impact de 5 millions d'euros sur le résultat opérationnel courant d'ADP. ADP réalise une partie de ses activités à l'étranger par l'intermédiaire de filiales et de participations, parmi lesquelles figurent ADPI, ADPM, TAV Airports et TAV Construction.

Dans la région parisienne, les objectifs prioritaires d'ADP sont la demande des clients passagers, qui représente un enjeu de concurrence avec

le train, et la qualité de l'air, qui reste en voie d'amélioration. Dans les aéroports franciliens, les secteurs prioritaires d'amélioration sont l'accueil et l'entretien technique, que la direction ne prévoit pas de sous-traiter, ainsi que la formation, la mobilité et le renforcement des plans de carrière pour les agents. 120 recrutements sont prévus en 2014 dans les filières techniques et d'accueil.

Les investissements font l'objet d'un réexamen à la baisse, par une réduction de 150 millions d'euros pour la période 2012-2015. La rénovation du terminal 2B de Roissy, fermé depuis avril 2013 et de la liaison 2B – 2D est notamment repoussée à 2018 – 2019. Quant à l'aéroport d'Orly, 450 millions d'euros ont été investis en 2012 et les prévisions d'investissement d'ADP pour l'aéroport d'Orly à partir de 2014 sont de 300 millions d'euros par an.

Le trafic enregistre une hausse de 30 millions de passagers en 2012 à 32,5 millions en 2013. Entre le 1^{er} janvier et le 31 août 2013, l'aéroport enregistre une hausse de 700 000 passagers et une baisse de 0,6 % du poids des appareils.

En matière de capacité d'accueil, Orly peut accueillir 27 millions de passagers en maintenant un niveau de qualité et de confort élevé. Au terme du projet de rénovation de Paris-Orly (intitulé « Paris-Orly, un nouvel envol ») inscrit dans le cadre du CRE 2011-2015, l'objectif d'ADP consiste à atteindre une capacité de 32 millions de passagers. On regrettera néanmoins que la direction d'ADP n'ait pas étudié la possibilité de délocaliser ses pistes destinées à l'international dans la région de Pithiviers, comme votre Rapporteur pour avis l'avait proposé l'année dernière. Ceci aurait permis de réduire considérablement les nuisances aéroportuaires dues à cette augmentation de trafic.

ADP compte poursuivre ses objectifs de croissance en opérant une réduction des coûts. Un plan de départs volontaires (PDV) a été lancé au cours de l'été 2013, dont l'évaluation de ses résultats portera sur les 18 mois à venir. Son coût est comptabilisé par une provision sur la période 2014-2015. Les salariés concernés sont encouragés à quitter l'entreprise dès 2014 par une aide financière octroyée sur 24 mois. En outre, le transfert du siège social de Paris vers Roissy prévu pour fin 2015 vise à renforcer l'attractivité de l'entreprise auprès des compagnies aériennes et des passagers. Cette décision fera l'objet d'un accompagnement social par le biais de négociations avec les représentants syndicaux à la fin de l'année 2013.

2. Les aéroports de province

Dans les aéroports de province, les résultats du trafic passagers sur le mois de juillet 2013 ont connu les plus fortes hausses dans les aéroports de Lille (17 %), Montpellier (près de 16%) et Bâle-Mulhouse (8,7 %), tandis que certains aéroports sont en baisse, notamment Marseille (- 5,2 %), Toulouse (- 2,5 %) et Lyon (- 1,7 %). En cumul sur 7 mois, Lille connaît la plus forte croissance (près de 23 %). Bâle Mulhouse connaît une croissance de + 10 %.

La situation des principaux aéroports de province est résumée dans les tableaux suivants.

TRAFIC PASSAGERS DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE PROVINCE

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

Source : DGAC

	Nombre de passagers totaux		Variation en %
	2012	2011	tcam (2012/2011)
Nice - Côte d'azur	11 189 896	10 437 628	7,4 %
Lyon - Saint Exupéry	8 451 039	8 448 479	0,2 %
Marseille - Provence	8 295 479	7 363 068	12,7 %
Toulouse - Blagnac	7 559 350	6 988 140	8,2 %
Bâle - Mulhouse	5 349 872	5 048 428	6,0 %
Bordeaux - Mérignac	4 428 072	4 112 575	7,7 %
Nantes - Atlantique	3 631 693	3 260 725	11,9 %
Montpellier - Méditerranée	1 288 215	1 313 276	-1,9 %
Strasbourg - Entzheim	1 166 110	1 080 046	8,0 %
Total	51 359 726	48 052 365	6,9 %

Source : DGAC

CHIFFRE D'AFFAIRES DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE PROVINCE

(en milliers d'euros)

Aéroports	Produits aéronautiques	dont taxe aéroport	produits extra aéronautiques	Total du chiffre d'affaires
Nice - Côte d'azur	125 137	46 203	79 666	204 803
<i>2012/2011</i>	7,6 %	10,4 %	7,2 %	8,1 %
Lyon – Saint-Exupéry	89 586	35 092	63 285	152 871
<i>2012/2011</i>	4,4 %	6,6%	3,7 %	4,1 %
Marseille - Provence	72 191	37 151	51 390	123 581
<i>2012/2011</i>	21,1 %	26,2%	9,8 %	15,7 %
Toulouse - Blagnac	69 221	28 494	45 643	114 863
<i>2012/2011</i>	9,8 %	9,9%	8,9 %	9,4 %
Bâle - Mulhouse	50 789	18 351	55 726	106 515
<i>2012/2011</i>	8,6 %	16,2%	2,3 %	5,1 %
Bordeaux - Mérignac	32 037	15 247	26 965	59 002
<i>2012/2011</i>	5,7 %	5,2%	6,3 %	6,0 %
Nantes – Atlantique ⁽¹⁾	33 941	13 544	20 880	54 821
<i>2012/2011</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	12,7 %
Montpellier - Méditerranée	14 571	9 726	8 675	23 246
<i>2012/2011</i>	4,6 %	4,5 %	3,1 %	4,1 %
Strasbourg - Entzheim	13 200	6 639	8 530	21 730
<i>2012/2011</i>	-3,7 %	-10,2 %	7,1 %	0,2 %
Total	498 322	208 736	362 608	860 929
Répartition 2012	57,9 %	24,3 %	42,1 %	

(1) Données non transmises -

Source : DGAC

L'endettement global des principaux aéroports de province est en diminution depuis 2010 :

ENDETTEMENT DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE PROVINCE

(en milliers d'euros)

Aéroports	2008	2009	2010	2011	2012
Nice - Côte d'azur	158 270	169 497	169 417	162 417	161 915
Lyon – Saint-Exupéry	128 436	114 423	99 648	105 346	90 135
Marseille - Provence	60 338	53 184	45 775	33 939	28 753
Toulouse - Blagnac	84 978	123 032	147 835	144 368	140 098
Bâle - Mulhouse	118 951	102 187	111 762	87 544	96 540
Bordeaux - Mérignac	18 640	26 007	25 838	24 957	20 970
Nantes - Atlantique	3 307	0	0	0	10 850
Montpellier - Méditerranée	14 777	15 504	15 772	16 312	13 395
Strasbourg - Entzheim	21 747	20 893	18 886	14 099	12 731
Total	609 444	624 727	634 933	588 982	575 387

Source : DGAC

II. DES TRANSPORTS AÉRIENS EN PLEINE MUTATION

A. LES PRINCIPALES COMPAGNIES AÉRIENNES ENTRE RESTRUCTURATION ET DÉVELOPPEMENT DE LEUR ACTIVITÉ

L'année 2012 a confirmé la tendance observée en 2011, caractérisée par un trafic aérien mondial en expansion qui n'a cependant pas empêché certaines grandes compagnies aériennes de connaître des résultats mitigés. Ces compagnies, parmi lesquelles *Air France – KLM*, ont mis en place d'une stratégie sur deux axes : une réduction des coûts par des plans de réforme structurelle et le développement à l'international. Cette stratégie s'accompagne de perspectives d'amélioration de la qualité de services et d'innovations en matière de développement durable.

1. Un trafic et des résultats financiers en hausse en 2012

Le trafic aérien a connu en 2012 une nouvelle phase d'expansion, en continuité avec l'année 2011, mais avec un ralentissement de la croissance. Avec un trafic s'élevant à 3 milliards de passagers transportés, l'année 2012 s'est traduite par une faiblesse de la croissance qui s'est élevée à 2,3 %, soit une hausse de 4,7 % par rapport à 2011, selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ce ralentissement s'explique par l'impact de la crise de la zone euro qui a atteint son apogée au cours de cette période, ainsi que l'incertitude

liée au *Fiscal Cliff* aux États-Unis. De même, la performance économique du Japon s'est révélée décevante et les pays émergents ont vu leur économie ralentir. L'année 2013 se traduit par une stabilisation de la croissance du secteur, soutenue par le retour relatif de la croissance en Chine, aux États-Unis et en Inde.

Ces résultats confirment la tendance de l'exercice précédent, à savoir une élasticité du trafic renforcée par l'émergence d'une nouvelle clientèle latino-américaine et asiatique (Inde, Malaisie, Indonésie et Chine). En termes de passagers-kilomètres-transportés (PKT), la tendance précédente est confirmée par une hausse de 4,9 % et un taux de croissance moyen annuel de 4,4 % avec une perspective pour 2030 de 6,4 milliards de passagers transportés.

Le trafic mondial maintient son développement sur trois zones : Asie Pacifique (30 % du trafic mondial, soit une croissance de 6,4 %), Europe et Amérique du Nord (27 % du trafic mondial, soit une croissance de 3,9 % et 1,3 %, respectivement). Les autres zones enregistrent une fois encore les plus fortes croissances même si elles ne représentent toujours qu'une portion moins importante des PKT mondiaux. Le Moyen-Orient a enregistré le taux de croissance le plus élevé avec 13,7 % et représente 8 % du trafic mondial. La région Amérique latine/Caraïbes représente 5 % du trafic mondial pour une croissance de 8,6 %. Le reste du trafic mondial (2 %) est réalisé par les compagnies aériennes de la région Afrique, qui a connu une croissance de 4,2 % en 2012.

En particulier, selon les données de l'OACI, **le trafic international a progressé de 5,4 % en 2012 pour ce qui est des PKT réalisés**. La plus forte hausse a été enregistrée par les compagnies aériennes du Moyen-Orient (14,3 %), d'Amérique latine/Caraïbes (8,9 %), d'Asie Pacifique (4,6 %) et de l'Europe (4,4 %). Le trafic international de l'Afrique et de l'Amérique du Nord a connu une croissance de 4,2 et 2,0 %, respectivement.

Du côté des services aériens intérieurs, les marchés ont connu une croissance globale de 4,1 %. Des taux de croissance de 0,1 %, 0,9 % et 3,6 % en Europe, en Amérique du Nord et au Moyen-Orient, respectivement, contrastent avec des taux de 4,3 % en Afrique, 8,4 % en Amérique latine/ Caraïbes, et 8,6 % dans la région Asie/Pacifique.

L'Association internationale des transports aériens (IATA) a révisé à la hausse ses prévisions de bénéfices pour les compagnies aériennes pour 2014. **Selon l'IATA, les compagnies aériennes devraient réaliser au niveau mondial des bénéfices de 4,1 milliards de dollars** cette année, contre une prévision de 3 milliards avancée en juin dernier. La marge nette des compagnies a également été revue à la hausse à 0,6 % contre 0,5 %. Pour 2013, l'IATA table sur 7,5 milliards de dollars de bénéfices et 1,1 % de marge nette.

Quant aux compagnies aériennes, l'amélioration la plus significative concerne la région nord-américaine grâce à ses marges sur le marché domestique

et aux différentes fusions-acquisitions dans le secteur aérien. La fusion entre *US Airways* et *American Airlines*, qui s'annonçait en 2013 comme la plus importante et qui était très attendue dans le secteur aérien, a été bloquée par l'autorité de la concurrence américaine.

Les transporteurs en Asie-Pacifique se maintiennent en position de force, malgré des marges en baisse dues au ralentissement du secteur aérien. Les compagnies européennes, quant à elles, voient leurs résultats s'améliorer en 2013, de même que les compagnies d'Amérique latine.

Les compagnies aériennes connaissent toujours une croissance limitée en termes de capacité. Hormis les compagnies du Golfe, la capacité des transporteurs des autres régions du monde est stable ou en légère baisse. S'agissant du secteur dans son ensemble, l'IATA prévoit une capacité sur les marchés domestiques et internationaux en augmentation de 4,3 % en 2013 (4,2 % en 2012).

British Airways et *Iberia* ont fusionné en 2010 pour former le groupe *IAG* qui devient en 2011 le cinquième groupe européen en termes de passagers derrière *Ryanair*, le groupe *Air France – KLM*, le groupe *Lufthansa* et *easyJet*. Le groupe *IAG* a publié un chiffre d'affaires en hausse de 11% sur l'exercice 2012 avec à la clef une perte opérationnelle de 23 millions d'euros. Ce résultat cache cependant deux performances différentes : *British Airways* a enregistré un profit opérationnel positif alors qu'*Iberia* a connu un résultat négatif. Les charges de restructuration et les remboursements de la dette d'*Iberia* pèsent sur le résultat net du groupe. Les dépenses liées au carburant ont augmenté de 8,4 % en 2012.

Le groupe *Lufthansa* a enregistré un chiffre d'affaires de 30 milliards d'euros en 2012, en hausse de 5 %, mais un résultat opérationnel de 524 millions d'euros, soit 36 % de moins qu'en 2011 du fait de l'augmentation du coût de pétrole et de celle des taxes, charges et redevances en Europe. Toutefois les profits nets sont excellents avec un bénéfice de 990 millions d'euros contre une perte de 13 millions d'euros en 2011.

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

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

2. Un secteur en expansion mais ralenti en 2013

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

Dans toutes les régions, on devrait constater un résultat net positif fin 2013, toutefois les compagnies de la région Asie-Pacifique resteront les plus profitables grâce à des marges encore importantes. L'IATA prévoit un bénéfice de 4,6 milliards de dollars pour les compagnies de cette région en 2012. Les compagnies américaines qui ont subi d'importantes restructurations et consolidations devraient générer 4,4 milliards de dollars de bénéfice net en 2013.

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

Au premier semestre 2013 la croissance du nombre de PKT des compagnies européennes est modérée (+3,4 % de PKT). Les résultats d'exploitation des principales compagnies sont mitigés malgré des augmentations de chiffres d'affaires. La compagnie *Air France – KLM* annonce des charges en baisse du fait d'une facture carburant et des charges de personnel en diminution. Le groupe *IAG* a réussi à réduire sa perte d'exploitation au premier semestre grâce à la restructuration d'*Iberia* et à l'intégration de *Vueling* dans le groupe.

RÉSULTATS FINANCIERS DU 1^{ER} SEMESTRE 2013

(en dollars US)

Compagnie	Chiffre d'affaires global (en US \$)	Évolution 2013/2012	Résultat d'exploitation 2013	Résultat d'exploitation 2012
Air France KLM	12301	1%	-451	-690
IAG	7 498	4%	-33	- 253
Lufthansa Group	14464	0%	72	235
Ryanair	1 342	5%	103	132
Turkish Airlines	1 538	28%	-10	-73

Source : rapports d'activité des compagnies

Les compagnies américaines continuent à publier des résultats d'exploitation très positifs pour le premier semestre de l'année avec toutefois des chiffres d'affaires en très faible progression. L'Amérique du Nord est la région où la croissance est la plus faible au premier semestre 2013 avec seulement + 1,9 % de PKT. Les compagnies américaines bénéficient d'une augmentation du taux d'import, d'une baisse du prix du pétrole et des charges de restructuration.

Compagnie	Chiffre d'affaires global (en US \$)	Évolution 2013/2012	Résultat d'exploitation 2013	Résultat d'exploitation 2012
American Airlines	12 547	1 %	540	53
United Continental	18 722	1 %	506	304
Delta Airlines	18 207	3 %	1136	516
Southwest Airlines	8 727	1 %	503	481

Source : rapports d'activité des compagnies

Le trafic de PKT a augmenté de 6,1 % en Asie lors du premier semestre de l'année 2013. Le ralentissement de la croissance en Asie (notamment en Chine) impacte la demande de transport aérien de passagers et de cargo dans la région, ce qui se traduit par une baisse de certains résultats d'exploitations.

Compagnie	Chiffre d'affaires global	Évolution 2013/2012	Résultat d'exploitation 2013	Résultat d'exploitation 2012
All Nippon Airways	3 583	4 %	-56	110
Japan Airlines	2 941	3 %	221	170
Singapour Airlines	3 840	2 %	82	72
Korean Air	2 644	-2 %	-111	-89

Les compagnies du Moyen-Orient ont enregistré la plus forte hausse de trafic pour les six premiers mois de l'année (+ 11,7 % de PKT), le taux de croissance pour l'ensemble de l'industrie étant de 4,8 %. Les compagnies de cette région continuent de se développer fortement avec l'acquisition de nombreux appareils et la prise de participation dans d'autres compagnies (*Etihad* a acquis des participations dans *Air Seychelles*, *Air Berlin*, *Virgin Australia* et *Aer Lingus*). Sur le plan financier, l'IATA prévoit un bénéfice de 1,5 milliard de dollars pour l'ensemble des compagnies de la région en 2013.

3. Air France – KLM et la phase 2 du plan Transform 2015 : un défi pour la nouvelle direction et les pouvoirs publics

a. L'endettement en hausse en 2012

Le chiffre d'affaires du groupe a augmenté de 5,2 % en 2012 avec une légère baisse de la perte d'exploitation à 300 millions d'euros (contre une perte de 353 millions en 2011) et une légère réduction de la dette (6 milliards contre 6,5 milliards). Ces résultats s'inscrivent dans un contexte difficile : ralentissement de la croissance du nombre de passagers, récession en Europe et augmentation de 890 millions d'euros de la facture pétrolière. Toutefois le résultat net est encore plus négatif avec une perte de 1 192 millions d'euros (contre une perte de 809 millions en 2011). Les premiers résultats du plan Transform 2015 ont cependant permis une réduction de la perte d'exploitation.

Au cours de l'année 2012, le trafic du groupe *Air France – KLM* a atteint 223,887 milliards de PKT contre 217,2 en 2011, pour une offre en sièges-kilomètres-offerts (SKO) à 7,15 centimes d'euros qui confirme la tendance à la hausse de l'exercice précédent. Le coefficient de remplissage du groupe a baissé de 1,9 point pour s'établir à 64,5 %. Sur l'année 2012, le groupe a transporté un total de 77,4 millions de passagers, contre 75,8 millions en 2011. Le chiffre d'affaires consolidé s'est élevé à 25,653 milliards d'euros, contre 24,36 milliards d'euros en 2011.

Compte tenu du chiffre d'affaires lié à la maintenance et à d'autres prestations, le résultat d'exploitation d'*Air France – KLM* pour l'année 2012 s'est traduit par une perte de 300 millions d'euros (contre une perte de 353 millions d'euros en 2011).

(en millions d'euros)

	2011	2012	Variation
Chiffre d'affaires	24 363	25 633	+ 5,2 %
Charges externes	- 15 517	- 16 432	+ 8,5 %
Frais de personnel	- 7 460	- 7 660	+ 2,7 %
Impôts et taxes	-191	- 184	- 3,7 %
Amortissements	-1 642	- 1 591	- 3,2 %
Provisions	- 55	- 157	+ 185,4 %
Autres produits et charges	110	75	- 40,6 %
Résultat d'exploitation	- 353	- 300	+ 15,1 %

Source : Air France

L'endettement du groupe confirme la tendance de l'exercice précédent. Il était, au 31 décembre 2012, supérieur à ses capitaux propres consolidés : ces derniers s'élevaient à 4,980 milliards d'euros, alors que les dettes nettes atteignaient 5,966 milliards d'euros, contre 6,515 milliards d'euros au 31 décembre 2011. Le ratio d'endettement est ainsi passé à 1,20 (contre 1,07 au 31 décembre 2011).

b. Les résultats financiers du premier semestre de l'exercice 2013

Air France – KLM fait face à un déficit considérable qui se réduit en 2013. En 2012-2013, ses résultats se sont dégradés et la compagnie fait face à une perte opérationnelle continue. Au premier semestre 2013, *Air France – KLM* a connu une hausse de 1,3 % du chiffre d'affaires à 12,3 milliards d'euros et une réduction de la dette nette de 630 millions d'euros.

L'activité passage a ainsi enregistré un trafic et des capacités en hausse de 2,0 % et de 1,4 % respectivement. Le coefficient d'occupation a gagné 0,5 point à 82,7 %. Dans **l'activité cargo**, le trafic a fortement chuté (- 6,3 %), pour des capacités en baisse de 4,2 % amenant ainsi un recul de 1,4 point du coefficient de remplissage à 63,0 %. Le chiffre d'affaires total s'élève à 12,30 milliards d'euros. Les principales variations sont la facture carburant (- 4,5 %), les charges de personnel (- 1,1 %) et les achats de maintenance.

Le coût de la dette nette a augmenté à 201 millions d'euros contre 170 millions d'euros un an plus tôt en raison des deux émissions obligataires de décembre et mars derniers. En revanche, les autres produits et charges financiers sont passés d'une charge de 178 millions d'euros à une charge de 89 millions d'euros au 30 juin 2013 grâce à l'amélioration du résultat de change et de la variation de la juste valeur des dérivés.

La dette nette a poursuivi sa baisse et s'est établit à 5,3 milliards d'euros contre 5,97 milliards d'euros au 31 décembre 2012, soit une baisse de 630 millions d'euros. Les ratios financiers de couverture sont en amélioration.

(en millions d'euros)

	Semestre au 30 juin			
	2013	2012* proforma	Var.	2012 publié
Chiffre d'affaires	12 301	12 145	1,3 %	12 145
EBITDAR	865	617	40,2 %	644
Résultat d'exploitation courant	- 451	- 690	ns	- 663
Résultat d'exploitation ajusté	- 292	- 532	ns	- 505
Résultat net part du groupe	- 793	- 1 276	ns	- 1 263
Résultat net par action (€)	- 2,68	- 4,32	Var.	- 4,27

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1er janvier 2013 avec effet rétroactif au 1er janvier 2012

Source : Air France

Une mention particulière doit enfin être ajoutée concernant l'augmentation de capital d'*Alitalia*, à laquelle *Air France – KLM*, son actionnaire majoritaire, hésite à prendre part. Cette compagnie fait actuellement face à une concurrence très forte des compagnies à bas coût et du TGV, alors que le secteur aérien est en crise. De ce fait, elle est en fort déficit en 2013. Elle cherche à se refinancer en effectuant une augmentation de capital, mais ses actionnaires sont partagés quant à l'action à mener. Le gouvernement italien souhaiterait conserver son influence au sein de la compagnie, alors que son actionnaire majoritaire (à hauteur de 25 %), *Air France-KLM*, voudrait saisir par-là l'opportunité d'accroître son contrôle sur *Alitalia* afin de consolider son empreinte commerciale en Europe. *A contrario*, le conseil d'administration de la compagnie reconnaît la nécessité urgente de procéder à cette opération, alors qu'*Air France – KLM* est limité dans ses capacités d'investissement du fait de ses propres difficultés financières. Le conseil d'administration d'*Alitalia* a décidé le 15 octobre une augmentation de capital de 500 millions d'euros. Le conseil d'administration d'*Air France – KLM* hésite à prendre part à cette recapitalisation, considérant que le plan de restructuration et le plan financier d'*Alitalia* présentés fin septembre étaient insuffisants pour garantir la pérennité de la compagnie italienne.

c. Le défi pour la nouvelle direction et les pouvoirs publics : renforcer la compétitivité et l'application des normes en matière de concurrence sur le marché européen

Le suivi attentif par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale de l'évolution du plan de redressement d'*Air France - KLM* s'est poursuivi en 2013. M. Frédéric Gagey, Président-Directeur général d'*Air France* a été entendu par la commission le 18 septembre. Votre Rapporteur pour avis a également reçu des représentants de la compagnie le 11 septembre dernier. Au terme de ces auditions, il ne leur est pas apparu qu'une stratégie claire et pérenne ait été élaborée depuis la mise en œuvre du plan Transform 2015 en 2012.

Air France – KLM poursuit pour la deuxième année consécutive le plan Transform 2015, entamant ainsi la phase 2 du plan. La direction souhaite accélérer le processus de réduction des effectifs afin d'atteindre les objectifs du plan d'ici 2015. Cette réduction de postes supplémentaires s'inscrit dans une action continue de la compagnie qui, depuis 2009, a supprimé plus de 10 000 postes. ⁽¹⁾

(1) Différents chiffres ont été avancés s'agissant du nombre de suppressions de postes sur la période récente. Dans un entretien accordé au journal *Les Echos* en date du mercredi 2 octobre 2013 (p.18), M. Alexandre de Juniac, ex-Président-directeur général d'*Air France* remplacé en 2013 par M. Frédéric Gagey, a déclaré à propos du plan Transform 2015: « La réduction des effectifs aura déjà été très significative chez *Air France* : 5122 postes supprimés, puis 2800 plus récemment, auxquels il faut ajouter un millier de postes à l'étranger [...] ».

Les efforts opérés par le plan Transform 2015 visent à ramener *Air France - KLM* sur une trajectoire économique stable. Le plan poursuit trois objectifs principaux : financer la croissance de l'entreprise pour atteindre un niveau compris entre 4 et 5 % ; ramener en trois ans l'endettement du groupe à 4,5 milliards d'euros (contre 5,97 milliards d'euros en 2013 et 6,5 milliards d'euros en 2012) en générant une capacité d'autofinancement de 2 milliards d'euros sur les exercices 2012 à 2014 et une baisse du coût unitaire de 10 % (à change et prix du carburant constants) et restructurer son activité court et moyen-courrier. Air France estime qu'en 2013, le plan a atteint ses objectifs aux deux tiers.

Le plan Transform poursuit un objectif de suppression de 5 300 postes au total d'ici fin 2015, et devrait en supprimer 2 800 supplémentaires en 2014, ce qui devrait concerner 5 % des effectifs d'*Air France - KLM*. Selon les chiffres fournis par la direction aux syndicats, le sureffectif concerne 350 pilotes et 700 hôtesses et stewards. En outre, à l'occasion du comité central d'entreprise du 4 octobre 2013, la direction a annoncé la suppression de 1 826 personnels au sol. La réorganisation affecte principalement les bases de province, Marseille, Nice et Toulouse, avec respectivement 188, 104 et 90 postes supprimés. Elle porte aussi sur un renforcement de la filiale à bas coût *Transavia*, qui impliquera des changements dans les escales françaises et un recours accru à la sous-traitance.

En 2011, les pertes opérationnelles cumulées s'étaient élevées à plus de 500 millions d'euros, contre 400 millions en 2012. En outre, des accords avec les pilotes et le personnel au sol ont déjà été trouvés afin d'atteindre l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité économique du groupe. Les salariés ont accepté un rétrécissement du glissement vieillesse-technicité (GVT) et un aménagement du temps de travail, avec une hausse significative des jours travaillés dans l'année. Fin 2013 est prévue l'ouverture des discussions entre la direction et le comité d'entreprise (CE) pour finaliser le plan Transform sur trois axes : le long-courrier, l'activité cargo, le moyen-courrier.

Les réductions de coûts mises en œuvre depuis 2011 s'avèrent insuffisantes pour atteindre l'objectif de réduction de la dette du groupe de 2 milliards d'euros d'ici la fin 2014. Ainsi, les réductions d'effectifs et le gel des salaires déjà opérés ne se sont traduits que par une baisse de 1,1 % des charges de personnel sur un an. *Air France - KLM* achève en 2013 sa cinquième année de pertes, principalement imputables à Air France, au réseau court et moyen-courrier et aux activités cargo. Le groupe fait notamment face au développement des compagnies à bas coût et à la concurrence sur les vols long-courrier, en particulier en Asie et à de mauvaises performances du fret malgré des résultats financiers encourageants du groupe.

Le transport aérien est soumis à une activité cyclique, sensible à l'actualité et au prix du pétrole. Cette spécificité du secteur laisse une marge de manœuvre réduite pour les compagnies aériennes. Les pouvoirs publics seuls peuvent opérer

les réajustements de fond que nécessite le secteur. À l'heure où *Air France - KLM* célèbre ses 80 ans d'existence, votre Rapporteur pour avis ne peut que regretter le manque de volonté politique du Gouvernement pour mettre en application la réglementation européenne et française existante en matière de concurrence.

Dans un rapport très attendu et publié début octobre 2013, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective lui-même souligne cette trop grande tolérance. Il appelle à « un soutien des compagnies existantes, et s'éloignant d'une politique qui accorde trop facilement des droits de trafic, sans recherche d'un véritable équilibre entre les parties contractantes, et qui se préoccupe peu des déséquilibres en matière de rémunérations, d'avantages et de coûts sociaux. »⁽¹⁾

Air France - KLM est un fleuron parmi les entreprises françaises. Son attractivité a fait d'elle un précurseur de la promotion du développement durable, plaçant le groupe *Air France - KLM* à la première place dans la catégorie « Transport » du Dow Jones Sustainability Index. Air France est à la fois très riche en capital et en emploi, avec un niveau d'investissement élevé. Elle joue un rôle crucial dans le secteur aérien et porte les couleurs de la France depuis sa création il y a 80 ans. Dans ces conditions, il constitue un enjeu crucial que la nouvelle direction élabore une stratégie claire et pérenne de renforcement de la compétitivité de cette compagnie de premier ordre.

B. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LA SCÈNE EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE

1. Renforcer la compétitivité sur le marché intra européen : la situation des compagnies à bas coût

Les grandes compagnies aériennes européennes sont confrontées en période de crise à une concurrence accrue des compagnies à bas coût. Cette intensification de la concurrence s'explique par la concentration de la demande sur des tarifs moins élevés, cependant elle s'inscrit également dans un processus de long terme de libéralisation du secteur aérien.

Si la réglementation dans le secteur aérien est ancienne, la libéralisation du secteur a accru la concurrence pour les compagnies européennes, qui font face désormais à des compagnies à bas coût plus compétitives en contexte de crise. Les passagers tendent en effet à privilégier le prix sur la qualité du service sur les trajets courts.

Les compagnies à bas coût (« *low-cost* ») sont apparues suite à l'abolition des règles de concurrence dans le secteur aérien aux États-Unis, avec la loi sur la déréglementation du transport aérien de 1978. Au cours de la décennie 2000, les

(1) Rapport intitulé « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans », Commissariat général à la stratégie et à la prospective, juillet 2013, p. 119

performances exceptionnelles de ces compagnies ont provoqué une série de faillites dans le secteur qui est venu renforcer la rentabilité des Majors américaines. Celles-ci se sont développées sur le réseau domestique en opérant une réduction de l'écart des coûts avec les compagnies à bas coût, en réduisant leurs capacités et en réalisant des fusions acquisitions.

Air France - KLM, Lufthansa, British Airways et Iberia (réunis au sein du groupe *LAG*) sont les dernières compagnies qui subsistent. Elles se structurent en réseau autour de *hubs* centraux.

L'évolution des transporteurs à bas coût (TBC), présents sur le marché français depuis 1996, est résumée dans le tableau ci-après :

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

Source : DGAC

L'impact de ces compagnies sur les plateformes aéroportuaires est résumé dans le tableau ci-après :

Aéroport	Passagers	Évolution du trafic depuis 2010	Part dans le trafic total en 2011	Passagers internat. en 2012	Évolution du trafic internat. depuis 2010	Passagers intérieurs en 2011	Évolution du trafic intérieur depuis 2010
PARIS-ORLY	6 134 643	10 %	23 %	13 107 921	8 %	1 044 688	19 %
PARIS-CDG	5 324 109	12 %	9 %	55 510 249	11%	731 938	22 %
BEAUVAIS	3 676 889	26 %	100 %	3 730 877	29 %	51244	-59 %
NICE	3 353 416	17 %	32 %	6 721 256	13 %	963 981	30,3 %
BALE-MULHOUSE	2 888 344	28 %	57 %	4 678 616	27 %	216 939	42 %
LYON	1 739 867	22 %	21 %	5 215 585	18 %	503 452	34 %
TOULOUSE	1 577 187	33 %	23 %	3 166 607	32 %	785 419	34 %
MARSEILLE	1 374 937	- 20 %	19 %	4 378 177	-1 %	256 892	-57 %
BORDEAUX	953 223	32 %	24 %	1 661 813	36 %	232 907	19 %
NANTES	723 748	10 %	23 %	1 774 111	28 %	263 493	-13 %
CARCASSONNE	367 855	- 6 %	100 %	393 041	-6 %	-	-

Source : DGAC

2. Renforcer la compétitivité sur le long-courrier : la concurrence des compagnies du Golfe et d'Asie

La réglementation du secteur aérien s'est profondément transformée au cours des 40 dernières années. Avec la libéralisation du secteur, le marché européen fait face à l'intensification de la concurrence des compagnies d'Asie et du Golfe, qui bénéficient d'un financement renforcé par la rente pétrolière des États de cette région du monde.

Ryanair réalise, en 2013, des résultats en PKT supérieurs à ceux d'*Air France - KLM*. Ceux d'*easyJet*, deuxième *low cost* européenne, sont similaires. Des compagnies à bas coût de taille intermédiaire (*Air Berlin, Vueling et Norwegian*) se développent rapidement. Elles se structurent en réseau point à point, avec des coûts et recettes optimisés. Les compagnies du Golfe exploitent la position géographique de leurs *hubs* et poursuivent leur implantation dans les métropoles européennes, asiatiques et africaines.

En France les compagnies aériennes représentent 78 000 emplois directs et 120 000 emplois indirects. À Orly et Roissy, ce sont respectivement 1 000 et 1 500 emplois qui sont créés à chaque million de passagers.

Le secteur aérien recèle un important potentiel de croissance dans une prospective sur 20 ans. Le Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP) a publié en juillet 2013 un rapport intitulé « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à 20 ans. » Ce rapport préconise de se concentrer sur trois axes : limiter l'alourdissement des taxes et charges, assurer l'application des normes en matière de concurrence, généraliser la réalisation d'études d'impact marché par marché avant l'octroi de droits de trafic.

3. Le blocage relatif à l'inclusion de l'Aviation dans le système européen de quotas d'émission de gaz à effet de serre persiste en 2013

La mise en œuvre des dispositions de la directive 2008/101/CE intégrant les activités aériennes dans le système communautaire d'échanges de quotas suscite cette année encore un vif débat sur la scène internationale. **Si les pays européens se montrent favorables à l'instauration de ce système, les États-Unis, la Chine et la Russie notamment ont exprimé de fortes réticences à le voir mis en application.** En 2012, la Chine avait menacé de suspendre ses commandes d'Airbus A380 et le Sénat américain avait voté un projet de loi autorisant les compagnies aériennes américaines à ne pas se conformer à la législation européenne.

Suite à ces mesures, la Commission européenne a suspendu temporairement la taxe carbone afin de pacifier les négociations sur cette problématique entre les membres de l'OACI. Le 26 février 2013, le comité environnemental du Parlement Européen a donné son soutien à la Commission Européenne dans sa décision de suspendre temporairement la taxe carbone, tout en appelant le Président des États-Unis Barack Obama à accélérer les négociations

pour trouver une solution globale. En outre, le gel de la directive 2008/101/CE avait été opéré par les constructeurs en 2012-2013 car elle était, selon eux, contraire à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944. À l'occasion de la « *Greener Skies Conference* » tenue à Hong Kong début 2013, l'IATA (International Air Transport Association) a invité les États à adopter une approche globale pour la gestion des émissions de CO₂.

Le 24 septembre dernier, cette question a été débattue à l'échelle internationale à l'OACI. À l'issue de cette conférence, un document de travail a consacré un **compromis entre l'Union européenne et les principaux États opposés à l'inclusion de l'aviation dans son marché européen du carbone et l'industrie aérienne**. Il prévoit un report à la prochaine assemblée triennale (en 2016) de la mise en place d'un marché mondial des émissions de gaz à effet de serre du secteur. Le principe de l'inclusion des vols internationaux dans le marché européen du carbone est adopté, pour les émissions produites au-deçà de l'espace aérien. Ce projet fera l'objet d'un vote des 191 membres de l'OACI en 2016 pour une éventuelle entrée en vigueur en 2020. En vertu du texte adopté, les États signataires s'interdisent d'instaurer des régimes transitoires de façon unilatérale, tel que celui prévu par l'Union européenne. Le 4 octobre 2013, à l'issue de l'assemblée générale de l'OACI, un accord global a été conclu pour plafonner les émissions de CO₂ du transport aérien dès 2020 et au niveau mondial. À compter de 2016, la mention du respect des mesures sur les ETS sera prise en compte dans la certification des appareils.

4. L'indispensable réajustement à la baisse de la fiscalité du secteur aérien

Au cours de l'audition de M. Frédéric Gagey le 18 septembre dernier, nos collègues membres du groupe UMP ont relevé la hausse significative de la fiscalité dans le secteur aérien et des charges sociales pesant sur ses entreprises, déjà en difficulté. À l'issue des auditions menées par votre Rapporteur pour avis, il ressort que la hausse de ces charges représente un danger pour le secteur aérien et pour le redressement de la situation financière de ses entreprises. Ces charges sociales sont déjà considérables et risquent notamment de remettre en cause la réussite du plan Transform 2015 de la compagnie *Air France*.

En février 2013, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès du ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, avait annoncé la préparation d'un plan d'aide au secteur comportant « plusieurs mesures fiscales et financières » en vue de soutenir les « efforts de compétitivité et de restructuration ». Les syndicats du transport aérien eux-mêmes sont opposés à ces mesures qui se traduisent par une hausse significative de la fiscalité.

La réduction des exonérations et le recours au crédit d'impôt n'apportent pas les résultats prévus. Le crédit d'impôt compétitivité et emploi

(CICE) dont bénéficient les compagnies du secteur, notamment Air France, n'a contribué à leur financement qu'à hauteur de 40 millions d'euros en 2013 et ses effets sont reportés de plusieurs mois, le CICE ne pouvant pas être réduit de l'impôt sur les sociétés du groupe pour l'exercice 2013.

Une hausse de la TVA sur les billets domestiques à hauteur de 50 millions d'euros est, par ailleurs, prévue en 2014. L'impact de modifications du taux de TVA se traduirait par un transfert de son coût sur les passagers. M. Frédéric Gagey a ainsi rappelé : « le réajustement de la TVA sur les billets d'avion domestiques a un impact évalué à 50 millions d'euros, certes payés par le consommateur, mais avec le problème de l'effet de ce renchérissement sur les volumes : le produit plus cher est en effet moins acheté par le consommateur ». **Le risque est donc bien un impact négatif sur la demande sur un marché domestique déjà confronté à la forte concurrence directe du train à grande vitesse.**

Les quotas carbone intracommunautaires dans le cadre de l'ETS s'ajoutent encore aux charges pesant sur les compagnies aériennes françaises, alors que les compagnies extra-européennes ne sont pas redevables de cette redevance. Comme le soulignait M. Gagey : « Le système ETS avait un coût, en 2012, avoisinant les 20 millions d'euros pour l'ensemble du groupe. Avec la baisse du cours des droits à émettre, ce coût tend à s'alléger – il devrait être de l'ordre de 9 millions d'euros en 2014. Mais cette baisse est aussi imputable au passage d'un système mondial à un système limité aux seuls vols européens. Nous l'avons, dès l'origine, considéré comme un système intéressant pour autant qu'il demeurait équitable, c'est-à-dire applicable aux compagnies du monde entier. Cet objectif n'ayant pas été atteint, du fait de la vive réaction des compagnies américaines et chinoises, nous sommes aujourd'hui en attente des propositions de l'OACI. **Le maintien du caractère *fair and balanced* du dispositif nous semble essentiel** : il ne doit pas suffire de transiter par la Turquie ou la Tunisie pour être exempté du coût de l'ETS sur la partie long-courrier du vol ».

La hausse la plus spectaculaire demeure sans doute le relèvement du taux de la taxe de solidarité à 12,7 %. Cette taxe a été mise en place en 2006 et était censée être perçue au niveau mondial pour venir en aide aux pays en voie de développement. Elle est actuellement financée à hauteur d'un tiers par la seule compagnie *Air France* et est appliquée dans moins de dix pays. La hausse de cette taxe contribue à la fragilisation de cette compagnie, avec une charge de 78 millions d'euros estimée pour 2014.

Cette fiscalité s'ajoute à une taxe sur la sécurité, financée par les compagnies, la plus élevée d'Europe (11 euros par passager en moyenne en France contre 3 euros dans les autres pays européens) et à des redevances aéroportuaires sur le stationnement, les passagers et l'atterrissage en hausse de 3% en 2013 (soit 356 millions d'euros).

C. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LA SCÈNE NATIONALE

1. Améliorer l'accessibilité des aéroports

Les aéroports franciliens connaissent des problèmes d'accessibilité pour les usagers qui voient leur temps de trajet augmenter par l'engorgement des transports. Ainsi, M. Augustin de Romanet, Président – directeur général d'ADP estime qu' « *il est vital pour les passagers de Roissy-CDG d'avoir de la visibilité sur leur temps de parcours, ce qui est impossible aujourd'hui entre les bouchons sur l'autoroute et les aléas du RER* ». Votre Rapporteur pour avis veut insister sur la nécessité de trouver des solutions à cette question qui fait l'objet de plaintes récurrentes de la part des usagers. De façon plus globale, l'accessibilité constitue un enjeu majeur d'amélioration des performances des aéroports et des compagnies aériennes.

Votre Rapporteur pour avis, dans le cadre de l'avis sur le projet du Grand Paris avait déjà souligné l'intérêt majeur que représente un grand projet comme le CDG Express, qui allie des enjeux d'aménagement du territoire, de performance économique et de développement durable.

Le projet de liaison ferroviaire directe « CDG Express » entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, lancé il y a plus de quinze ans, a connu une nouvelle étape en 2013. M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a annoncé en août 2013 l'arbitrage du plan de financement du projet pour la fin de l'année. Il prévoit la mise en place d'une taxe sur les billets d'avion d'un montant total de 400 millions d'euros, pour un financement du projet par ADP, le Réseau Ferré de France (RFF), la RATP et la SNCF estimé à 1,7 milliard d'euros.

Son trajet s'étendrait sur 32 km au départ de la Gare de l'Est, rejoindrait le RER B entre Aulnay et Mitry-Claye pour rejoindre directement la gare RER de Roissy pour un temps de trajet estimé entre 15 et 20 minutes.

Le projet CDG Express ne sera pas financé par le budget de l'État, mais par le biais d'un concessionnaire privé. Désigné par l'État, il prendra à sa charge l'investissement total du projet et se rémunérera par les recettes prélevées sur le prix des billets vendus aux usagers utilisant la liaison CDG Express. En outre, le projet bénéficie du soutien d'ADP, RFF, la RATP et la SNCF.

S'agissant de l'aéroport d'Orly, compte tenu des nuisances déjà subies par les populations, l'une des pistes de réflexion consiste à envisager l'arrêt de l'exploitation de cette plateforme pour la transférer en zone moins dense. Ce déplacement géographique s'effectuerait dans le cadre de la desserte aérienne du Grand Paris et devrait comprendre un volet sur des accès à grande vitesse depuis et vers le nouvel aéroport.

2. Améliorer la performance opérationnelle et de la qualité de service

Entendu par votre Rapporteur pour avis le 10 septembre dernier, M. Augustin de Romanet, Président-directeur général d'ADP a rappelé la nécessité d'améliorer « la performance opérationnelle et la qualité de services de CDG et Orly ». Les représentants d'*Air France - KLM* auditionnés les 11 et 18 septembre dernier ont, quant à eux, présenté les mesures que prendra la compagnie dans ce domaine. Plusieurs projets sont en cours d'élaboration pour atteindre cet objectif.

Afin de développer les activités sur le marché domestique, le plan Transform 2015 d'*Air France - KLM* vise à **améliorer la qualité de service et la communication en matière commerciale et à réduire les coûts du moyen-courrier**. *Air France - KLM* se concentre sur plusieurs projets de réforme structurelle : une utilisation accrue de la capacité des avions et des actifs grâce à un renforcement de la productivité parmi toutes les catégories de métiers ; la restructuration des réseaux principal et régionaux ; la redéfinition du produit ; le développement de *Transavia France*, une réduction de l'ordre de 10 % du coût unitaire hors carburant, la restructuration de son activité court et moyen-courrier. Financièrement, l'objectif est de ramener en trois ans l'endettement du groupe à 4,5 milliards d'euros (contre 5,97 milliards d'euros aujourd'hui et 6,5 un an plus tôt) en générant une capacité d'autofinancement de 2 milliards d'euros sur les exercices 2012 à 2014.

L'amélioration de la productivité des personnels en vol et au sol a permis une révision à la baisse de la réduction de la flotte du moyen-courrier, plus importante que la réduction de capacité attendue. La flotte devrait ainsi passer de 146 appareils à l'été 2012 à 127 à l'été 2014. En 2013, la flotte est réduite de 10 %, soit 16 avions, pour une diminution de 2% en capacité. Le taux d'utilisation quotidienne de la flotte doit ainsi gagner une heure en moyenne.

Ajoutée à la fermeture de plusieurs dessertes, **la restructuration du réseau principal inclut les bases de province**. Lancées en 2011 et 2012, les trois bases de Marseille, Nice et Toulouse doivent encore atteindre l'équilibre en résultat d'exploitation. Alors que des mesures ont déjà été entreprises (la révision à la baisse de la flotte, la révision du calendrier afin de prendre en compte la saisonnalité, des efforts de marketing sur le marché domestique notamment), celles-ci ne sont pas encore suffisantes. Les opérations au départ des bases n'ont, en effet, pas encore trouvé leur équilibre financier malgré les mesures déjà prises (réduction de la flotte, adaptation des programmes, efforts commerciaux)

La restructuration des activités régionales a été décidée fin 2012. Le 28 janvier dernier, *Air France* a annoncé la création de la ligne régionale HOP! née de la fusion de trois lignes régionales, *Britair*, *Regional* et *Airlinair*. Ce regroupement en un pôle français à l'échelon local est une des étapes de la restructuration des activités de moyen-courrier du groupe. *HOP!* est opérationnelle depuis le 1^{er} avril 2013. Les filiales *Britair*, *Regional* et *Airlinair*

ont été fusionnées sous une marque commerciale unique, *HOP !* La flotte est, en outre, réduite de 116 appareils à l'été 2012 à 98 en 2013, passant à 92 en 2014.

Quant à l'activité commerciale, *Air France* a revu son offre, par exemple avec le lancement de MiNi en classe économique ou du projet Best relatif au nouveau fauteuil de classe affaire sur les B777. Enfin, la compagnie a décidé de développer la filiale *Transavia France* par un accroissement de sa flotte de 11 appareils en 2013, contre 8 en 2012 et par l'ouverture de nouveaux services et de nouvelles dessertes afin d'étendre la gamme de destinations touristiques, commerciales ou d'escales, telles Venise ou Lisbonne.

Les compagnies aériennes misent enfin sur l'innovation numérique pour améliorer la qualité de services. Ont ainsi été lancées en 2013 une borne d'encaissement en libre-service pour la distribution de proximité, des solutions de dépôt-bagages automatique et d'embarquement automatisé ainsi qu'une imprimante de nouvelle génération pour les aéroports et compagnies aériennes.

Le marché domestique pour les compagnies aériennes est un marché qui ne croît pas du fait de la concurrence accrue du train, en particulier avec les nouvelles liaisons Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse. À court et moyen termes, les perspectives de croissance sur ce marché sont faibles. Partant de ce constat, *Air France* ajuste ses activités sur Marseille et Nice. *Air France* prévoit de maintenir son empreinte sur Orly et le marché domestique par le développement des activités de *Transavia* sur les vols moyen-courriers. À Roissy, ses objectifs consistent à croître en long courrier et à se concentrer sur les destinations domestiques les plus dynamiques.

3. La politique de dialogue social dans un contexte de relâchement de la gestion des fonds publics

Le Président de la République rappelait au cours de la Conférence sociale en juillet 2012 une des priorités du gouvernement de «renouer le dialogue social». Dans le secteur aérien, les gestionnaires d'aéroport comme les compagnies aériennes et la DGAC restent pourtant confrontés à des grèves récurrentes traduisant les tensions rencontrées par les acteurs du secteur en matière de politique sociale.

Le regain de tensions en matière sociale s'inscrit dans une période critique pour le secteur aérien, touché par la crise économique mondiale. La période 2013-2015 correspond également au parachèvement de plusieurs projets d'amélioration de la performance dans le cadre européen ainsi que de projets de modernisation, tels le projet SESAR et le projet « Ciel unique ».

Le 11 juin dernier, la Commission européenne a ainsi adopté deux projets de règlement du Parlement européen et du Conseil, fusionnés en un paquet « Ciel unique 2+ » : l'un relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen, présenté comme une refonte des règlements « Ciel unique », l'autre modifiant le règlement n° 216/2008 (concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne) dans les domaines des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. À cet égard, les quatre règlements « Ciel unique » de 2004 avaient déjà été sensiblement renforcés en 2009, après une instruction par le Conseil sous la présidence française au deuxième semestre 2008.

La DGAC a connu un apaisement relatif de ces tensions internes, provenant notamment des contrôleurs aériens, par des mesures progressives depuis les années 1980. Ces mesures ont permis une revalorisation des conditions de travail, mesures dont la plus importante est le pacte social de 1988. En juin 2014 sont prévues de nouvelles négociations entre les syndicats et la direction afin de mettre en œuvre un 9^e protocole social couvrant la période 2013-2015. Ce nouveau protocole vise à réformer les trois secteurs principaux que sont la navigation aérienne, la sécurité aéronautique et les métiers régaliens au contact des territoires et les métiers supports.

Les compagnies aériennes sont également sensibles en matière sociale, du fait de la place importante qu'occupent le service et la relation client. Ainsi, dans le cadre du redressement d'*Iberia*, le PDG d'*IAG* a demandé à la fin de l'été 2013 des ajustements en matière de conditions de travail. Quant aux grèves des contrôleurs aériens en juin et octobre derniers, elles ont ralenti l'avancement du dossier sur le ciel unique européen, alors que les contrôles nationaux génèrent un coût de 4 milliards d'euros par an à la charge des compagnies aériennes.

Le contexte de ces tensions sociales est encore accentué par une gestion mal maîtrisée du budget des instances des acteurs du transport aérien en charge des actions sociales. En témoignent les « structures foisonnantes » et l'action sociale « généreuse » de la DGAC mises en cause par la Cour des comptes dans son rapport de 2013, ou encore celles des compagnies aériennes. Ainsi, le comité central d'entreprise (CCE) d'*Air France* a été placé en état de cessation des paiements le 26 avril 2013 par une décision du tribunal de grande instance de Bobigny, qui s'est prononcé pour une liquidation judiciaire de cette instance. Une procédure de sauvegarde avait été ouverte en février 2013 alors que le CCE avait bénéficié de plusieurs dispositifs d'aide pour redresser ses comptes, notamment un crédit de 12,5 millions d'euros versés au second semestre 2012 au titre d'une fiducie. Le CCE avait en outre bénéficié d'un financement de 87 millions d'euros en 2011 par *Air France* alors qu'il dispose, par ailleurs, d'un important patrimoine immobilier.

D. LE NIVEAU D'ENDETTEMENT ALARMANT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)

La DGAC est confrontée à des dysfonctionnements internes concernant sa gestion financière et son organisation. La Cour des comptes a mis en exergue dans son rapport de 2013 ces dysfonctionnements et certaines améliorations à apporter dans la gestion budgétaire de la DGAC, notamment une hausse continue de la rémunération moyenne de ses personnels.

Si l'organisation ne concerne pas les problèmes les plus graves, les structures de la DGAC restent cependant foisonnantes, sources d'actions redondantes dans l'accomplissement de sa mission sociale. Cette action, que la Cour des comptes qualifie elle-même de généreuse, provoque un dépassement des crédits votés dans la loi de finances, alors que le budget d'action sociale affecté à la DGAC s'élève à une dizaine de millions d'euros, sur les 25 millions d'euros de l'action sociale hors DGAC du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

L'action sociale, consacrée par la loi du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, s'adresse aux 11 500 agents de l'aviation civile et aux 3 500 agents de Météo France. Pour faire face aux « structures foisonnantes » de l'action sociale, la DGAC s'est engagée à « veiller à apporter des correctifs visant à les clarifier » et à « poursuivre sa politique engagée depuis plusieurs années de développer des associations régionales » en vue de « limiter leur nombre et les risques juridiques ».

La principale cause de l'endettement de la DGAC en 2013 concerne cependant la part de son budget qu'elle consacre à l'investissement. Si les dépenses d'action sociale tendent à se stabiliser en 2013, avec 5,4 millions d'euros (-0,2% par rapport à 2012), l'investissement augmente de 42 millions d'euros par rapport à la prévision initiale de l'année 2014 présentée lors du triennal 2013 – 2015 et à 62 millions d'euros par rapport à la LFI 2013. Votre Rapporteur pour avis souhaite attirer l'attention des pouvoirs publics sur cette situation d'endettement alarmante qui traduit une gestion mal maîtrisée des dépenses de la DGAC.

III. TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

A. LA CONTINUITÉ DES ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Les grandes compagnies aériennes se sont engagées en février 2012, dans une charte d'engagement entre l'Union des Aéroports Français (UAF) et la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM), à mettre en œuvre les objectifs du Grenelle de l'environnement. Cette démarche fait suite à la signature de la Convention Grenelle en janvier 2008 qui vise trois objectifs que sont la réduction de 50% des émissions des nouveaux avions d'ici 2020, l'amélioration de

la performance environnementale des aéroports et des entreprises du secteur aérien, la réduction de moitié du bruit perçu et l'amélioration de l'aide à l'insonorisation des riverains.

Sous l'égide du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), la recherche se concentre sur la motorisation, la masse, la forme des avions, la réduction du poids des fuselages et la gestion optimisée des différentes phases de vols et de trajectoires. La recherche est essentiellement financée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

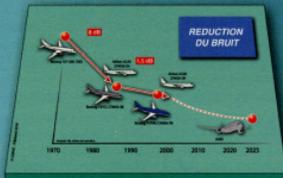
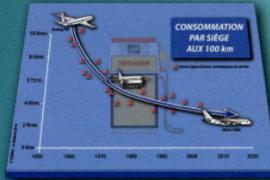
La première source d'innovation est la réduction de la consommation de kérosène en vol et au sol. Les moteurs et les fuselages sont, en 2013, les principaux fournisseurs d'innovation. En cinquante ans, la consommation de kérosène a été divisée par 5, la consommation d'un A380 étant désormais passé sous le seuil des 3 litres par passager. Selon l'IATA, le montant total des consommations de carburant par les compagnies aériennes a été de 140 milliards de dollars en 2013, contre 178 milliards en 2011.

Quant aux émissions de gaz à effet de serre, l'innovation technologique sur les moteurs a permis de diviser la génération d'oxydes d'azote par 4. Selon l'IATA, les émissions de CO₂ en 2013 ont été de 649 millions de tonnes, contre 676 millions en 2011. Cela représente environ 2 % des émissions totales issues des activités humaines (34 milliards de tonnes).

Dès lors, votre Rapporteur pour avis rappelle la nécessité que le Gouvernement soutienne la recherche aéronautique, source majeure d'innovation et de développement économique et social.

Des progrès continus depuis cinq décennies

En progressant sur la motorisation, la masse, la forme des avions ou la gestion optimisée des différentes phases de vol et des trajectoires, l'industrie est parvenue à réduire la consommation de kérosène d'un facteur **proche de 5 en cinquante ans**. La consommation par passager d'un A380 est de moins de 3 litres aux 100 km.



Les progrès technologiques ont permis depuis cinquante ans une diminution de 20 dB du bruit à la source, correspondant à une réduction d'un facteur 10 de l'amplitude sonore.

La compréhension et la maîtrise de la combustion ont permis d'éliminer quasiment totalement les hydrocarbures imbrûlés et de **diviser par 4 la génération des oxydes d'azote**, et ceci tout en maintenant une pression élevée dans la chambre de combustion pour préserver l'efficacité de la combustion.



Une démarche continue d'innovation sur tout le cycle de vie

Le développement durable de l'industrie aéronautique passe par une évaluation et une réduction maîtrisée des impacts environnementaux, depuis la composition, la fabrication, l'utilisation, jusqu'à la fin de vie des produits.



Source : GIFAS

B. LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Votre Rapporteur pour avis a entendu en audition, le 25 septembre dernier, M. Michel van Hoegaerden et M. Gérard Bouthier, représentants de l'association AVEVY, ainsi que M. Luc Offenstein, Président de l'association OYE 349 et riverain de l'aéroport d'Orly.

1. La lutte contre les nuisances sonores

La lutte contre les nuisances sonores constitue un enjeu majeur pour les aéroports, tant environnemental qu'économique. Comme le souligne l'ACNUSA dans son rapport de 2013 : « *les territoires qui jouxtent les plateformes aéroportuaires, notamment la zone C des PEB, paraissent d'une particulière importance et un enjeu économique de première envergure* ». En région parisienne, environ 800 000 personnes sont survolées par des avions au départ ou à l'arrivée des aéroports de Roissy/Charles-de-Gaulle (CDG), d'Orly et du Bourget.

Pour rappel, la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires se répartit entre plusieurs acteurs. Si la mission de surveillance environnementale des aéroports franciliens est confiée par l'État à ADP, l'ACNUSA est en charge de son contrôle. 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), autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement.

En outre, les deux lois (n° 2009-967 du 3 août 2009 et n° 2010-788 du 12 juillet 2010) dites du *Grenelle de l'environnement* ont réaffirmé le principe de lutte contre les nuisances sonores liées au trafic aérien :

– maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports, aide à l'insonorisation et optimisation des procédures de navigation aérienne ;

– contrainte sur le trafic nocturne (article 41 de la loi du 3 août 2009 précitée) ;

– renforcement des compétences de l'ACNUSA selon les dispositions des articles 174 et 175 de la loi du 12 juillet 2010 précitée.

*a. L'amélioration des instruments juridiques de lutte contre le bruit :
PEB, PGS et FNCA*

Les plans d'exposition au bruit (PEB), les plans de gêne sonore (PGS) et les fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) forment les principaux instruments juridiques de lutte contre le bruit. Le code de l'urbanisme, en vertu de ses articles L. 147-1 à L. 147-8, impose l'obligation d'être dotés d'un PEB aux aérodromes classés par le code de l'aviation civile en catégorie A, B ou C en fonction du trafic qu'ils accueillent et, à titre complémentaire, à d'autres aérodromes compte tenu de certaines situations locales.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit des aéronefs. Il vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à un horizon de 15 à 20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Sur les 215 aérodromes soumis à ce dispositif, 191 sont aujourd'hui effectivement dotés d'un PEB. Cinq nouveaux PEB ont été approuvés en 2012 : Beauvais-Tillé (60), Bellegarde-Vouvray (01), Bourg-Ceyzeriat (01), Châteauroux-Déols (36) et Paris-Orly (94). La liste établie initialement en 1988 a été mise à jour par l'arrêté du 22 avril 2013 qui étend l'obligation d'un PEB à trois aérodromes (Castres-Mazamet – 81, Saint-Girons-Antichan – 09 et Saint-Pierre-Pierrefonds – La Réunion) et la supprime à Egletons (19). En outre, 32 nouveaux PEB sont programmés pour 2013.

S'agissant des plans de gêne sonore, **la procédure de révision du PGS autour d'Orly est en cours**. 7 des 37 communes consultées depuis mai 2013 ont rendu un avis sur le projet. Il appartiendra à la DGAC de proposer une nouvelle version du plan. La Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) et l'ACNUSA seront saisies pour avis au cours du quatrième trimestre 2013. Le nouveau PGS est ainsi prévu pour fin 2013.

Concernant plus particulièrement la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), il convient de rappeler que les sommes issues de cette taxe servent au financement de l'insonorisation des logements des riverains, des établissements d'enseignement, des locaux sanitaires et sociaux, et à titre exceptionnel, à acquérir, démolir ou reloger les occupants ou réaménager des terrains qui se situent dans le plan de gêne sonore.

La diminution prévue du plafond de cette taxe de 55,5 millions d'euros à 49 millions d'euros en 2014 revient à porter un nouveau coup au processus d'insonorisation essentiel pour les riverains. En effet, cette insonorisation a été promise aux riverains et ne pourra jamais être effectivement mise en place avec ce nouveau plafond, le précédent étant déjà insuffisant. Il est primordial que les pouvoirs publics maintiennent ce dispositif essentiel pour la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires.

D'autres dispositifs complètent les dispositions légales.

b. La réduction du bruit à la source des appareils

Depuis trente ans, des innovations technologiques ont permis la diminution du bruit à la source des appareils de plus de 20 décibels. Les principales orientations de la recherche se portent actuellement sur la diminution du bruit moteur et la réduction du bruit aérodynamique.

Au niveau européen, des objectifs pour la recherche de réduction du bruit perçu ont été fixés. Un agenda stratégique a été défini en 2000 par le conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE). Il vise un objectif de réduction de 50 % du bruit perçu à l'horizon 2020. Ce même groupe d'étude, sous l'égide de la Commission européenne, a renouvelé sa stratégie de long terme début 2011. Un objectif de réduction du bruit perçu de 65% par rapport à son niveau en 2000 a été fixé pour l'horizon 2050 ⁽¹⁾.

Les transporteurs ont également pris en compte dans leur activité les exigences internationales de gestion du bruit des aéronefs. En 2001, l'Assemblée de l'OACI a approuvé dans sa Résolution A35-5 le principe de l'« approche équilibrée » de la gestion du bruit des aéronefs et a formulé des préconisations. Il a fait de la réduction du bruit une exigence inscrite dans sa Déclaration de Responsabilité Sociale d'Entreprise, objectif qui s'est traduit par une baisse de 31 % de nuisances sonores entre 2000 et 2012.

En outre, une classification des aéronefs selon leurs caractéristiques acoustiques fait l'objet d'une étude par l'ACNUSA depuis 2012. Elle vise à compléter la classification de l'OACI pour tenir compte des niveaux de bruit perçus au sol par les riverains des aéroports à partir de différents points de mesure.

(1) *Rapport du Conseil européen sur l'aéronautique (ACARE), Horizon 2050 : vision à long terme de l'aviation européenne, mars 2011*

c. Le renforcement des amendes de l'ACNUSA

Concernant les amendes infligées par l'ACNUSA pour les nuisances sonores, leur caractère dissuasif sera renforcé à partir de 2014. Les montants des amendes seront revus à la hausse, afin que la sanction annule à elle seule le bénéfice commercial d'un vol. Ainsi, par exemple, un aéronef transportant 200 passagers qui ont chacun acquitté un prix moyen du billet de 400 € génère 80 000 € de recette et un bénéfice qui ne dépasse pas quelques milliers d'euros dans la plupart des cas. Le montant de l'amende infligée à la compagnie peut atteindre 20 000 euros. Certains types de manquements commis à partir du 1^{er} janvier 2014 pourront être sanctionnés à hauteur maximale de 40 000 € et non plus 20 000 € comme actuellement.

Pour l'année 2012, les manquements aux procédures réglementaires d'approche ou de départ ont fait l'objet de 187 procès-verbaux, dont 57 classés sans suite et 130 suivis d'amendes pour un montant total de 1 103 000 euros (107 procès-verbaux en 2011 dont 22 sans suite et 708 000 euros d'amendes).

2. Le manquement au respect des trajectoires

a. Systématiser les relevés de manquement aux trajectoires par la mise en place d'un VPE sur la piste 4 d'Orly

Le débat demeure très vif sur les mesures à prendre ou à renforcer pour améliorer la protection des riverains des aéroports.

Les associations relèvent de plus en plus fréquemment des manquements au respect des trajectoires et considèrent que les contrôleurs aériens accordent trop souvent les dérogations demandées par les pilotes lors des phases d'atterrissage, au détriment des populations qui se trouvent survolées. Elles ont fourni à votre Rapporteur pour avis de nombreux relevés quotidiens indiquant un certain laisser-faire des contrôleurs aériens pour accorder des autorisations injustifiées de détournement de trajectoires à des pilotes.

Les manquements à ces trajectoires ne peuvent être sanctionnés que sur la base d'une sortie au volume de protection environnementale (VPE). Les sorties sont relevées et analysées par la Direction des services de la Navigation Aérienne afin de déterminer les cas non justifiés au regard des conditions météorologiques ou de critères de sécurité. Ces manquements sont ensuite transmis à l'ACNUSA, qui dispose d'un pouvoir de sanction. À Orly, les trajectoires font l'objet d'une procédure spécifique que les pilotes doivent appliquer pour contourner les zones d'habitation, avec un départ vers l'Est depuis les pistes 3 et 4. Les avions gros porteurs décollent de la piste 4 exclusivement, du fait de la capacité trop faible de la piste à soutenir leur poids élevé. En outre, seule la piste 4 fait l'objet d'un VPE.

Dès lors, votre Rapporteur pour avis appelle le Gouvernement à une volonté politique forte en faveur de la protection de l'environnement et de la qualité de la vie des riverains. Une des propositions à l'étude est le déplacement des pistes d'Orly au sud de Montargis et à proximité de la desserte du train à grande vitesse de Pithiviers. La direction d'ADP prévoit d'augmenter progressivement la capacité d'accueil de l'aéroport d'Orly de 27 millions de passagers en 2013 à 32,5 puis 40 millions d'ici 2020, le nombre de mouvements a dépassé l'objectif des « 200 000 mouvements » de l'arrêté du 6 octobre 1994 avec 233 000 mouvements en 2012 et la ville est en pleine expansion démographique. Dans ces conditions, le transfert des pistes réduirait considérablement les nuisances pour les riverains d'Orly.

b. Les vols de nuit

Comme l'année précédente, les riverains appellent à une extension de l'allongement du couvre-feu d'Orly. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès du ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a précisé pour sa part, au cours d'une audition le 22 octobre dernier, que « *le Gouvernement ne reviendr[ait] pas sur la réglementation en vigueur sur Orly : 250 000 créneaux horaires/an pour environ 200 000 mouvements.* » Votre Rapporteur pour avis appelle au lancement d'une discussion au niveau national et d'une mise à l'étude du projet en vue d'une concertation sur la question.

Pour rappel, les trois principaux aéroports enregistrant un trafic de nuit sont Roissy, largement en tête avec cinq fois plus de trafic que Marseille en seconde position, puis Orly, malgré le couvre-feu applicable à cette plateforme. Chaque aéroport obéit à une problématique propre, mais celui d'Orly est dans une situation particulière. Comme il bénéficie d'un couvre-feu, la quasi-totalité de son activité nocturne est concentrée entre 22 heures et minuit. Le plus souvent les vols transportent soit des passagers, soit des passagers et du fret, l'activité cargo concernant plutôt la plateforme de Roissy. Une restriction d'amplitude horaire des vols de fret risquerait de mettre en péril l'activité des plateformes concernées pour lesquelles cette activité est essentielle. Toutefois, les dérogations à ce couvre-feu ont triplé de 2009 à 2010 pour motifs de problèmes météorologiques ou causes techniques. Les élus et les riverains souhaitent éviter leur extension et plaident pour demander l'allongement de ce couvre-feu, de 23 h à 6 h 30 pour Orly.

Votre Rapporteur pour avis appelle au lancement d'une discussion au niveau national et d'une mise à l'étude du projet en vue d'une concertation sur la question. Une redéfinition complète des trajectoires constitue la meilleure solution afin que les vols de nuit ne passent plus au-dessus des zones très urbanisées. Malgré le couvre-feu et au détriment de leur santé, deux millions de riverains des aéroports sont exposés chaque nuit au risque d'être survolés et perturbés dans leur sommeil.

Les compagnies de fret auditionnées à ce sujet sont disposées à accepter les préconisations qui leur seront imposées sans que cela puisse engendrer des coûts supplémentaires conséquents. Votre Rapporteur pour avis appelle à une réelle volonté politique pour accéder à ces changements.

c. Le survol de zones peuplées à basse altitude

L'intensification de survols des zones habitées par des appareils à 700 ou 800 mètres d'altitude en phase d'atterrissage suscite des inquiétudes croissantes de la part des riverains. Plusieurs incidents, tels l'incendie d'un réacteur ou l'avortement d'atterrissages, ont été relevés par les associations. La multiplication de ce type d'incidents implique un risque potentiel important pour la sécurité des riverains.

3. La réduction de la pollution de l'air

Les principales actions conduites en 2013 pour lutter contre la pollution de l'air autour des aéroports concernent la limitation de l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des avions (en anglais *Auxiliary Power Unit* – APU) sur les plates-formes aéroportuaires et la participation du secteur aérien au plan d'urgence du Comité Interministériel pour la Qualité de l'Air (CIQA).

Les moteurs auxiliaires de puissance (APU) et les équipements mobiles au sol (en anglais *Ground Power Unit* – GPU) qui fournissent l'électricité à l'avion, ainsi que la climatisation et le chauffage pour ce qui concerne l'APU, **représentent une contribution significative aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) en dessous de 1 000 m et au sol**. Un certain nombre d'actions sont déjà mises en œuvre pour réduire ces émissions comme par exemple la diffusion au sein des compagnies de consignes visant à limiter au strict nécessaire l'utilisation des APU, ou, au niveau local, les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) en cours d'élaboration ou de révision.

Dans la région Île-de-France, le PPA prévoit une mesure réglementaire pour les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget, dont l'objectif est de rendre obligatoire l'utilisation des moyens de substitution à l'APU lorsqu'ils existent et qu'ils fonctionnent, et dans le cas contraire, de limiter l'utilisation de l'APU au strict nécessaire. Le respect de ces dispositions réglementaires est contrôlé et les manquements constatés sont passibles des sanctions administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Par ailleurs, des aéroports français équipent progressivement les postes de stationnement en moyens de substitution fixes pour la fourniture de l'électricité par le biais de l'installation de prises de courant en 400 Hz. C'est le cas de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dont la totalité des postes de stationnement au contact sera équipée fin 2013, mais aussi de l'aérogare MP1 de Marseille-Provence, des aérogares T1, T2 et du satellite 3 de Lyon Saint-Exupéry et enfin des aérogares de Nice-Côte d'Azur. Parallèlement, ces aéroports, ainsi que Bordeaux-Mérignac, ont lancé une étude d'impact pour l'équipement des postes non encore pourvus. Cette étude est financée par les gestionnaires d'aéroports.

Parallèlement, un Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA) a été mis en place en 2012 par le ministère de l'Intérieur et le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, afin d'avancer sur le dossier important de la réduction des polluants locaux et face aux difficultés de mise en œuvre du dispositif des zones d'action prioritaires pour l'air (ZAPA).

Le CIQA travaille depuis l'automne 2012 pour élaborer, conjointement avec les collectivités locales concernées, des solutions concrètes et durables afin d'améliorer la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports, en lien avec l'élaboration des PPA.

La mesure n° 17 du plan d'urgence porté par le CIQA concerne la réduction des émissions dans les aéroports. Elle précise que *« les émissions pourraient être réduites par des conditions plus strictes d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance (APU), grâce à l'utilisation des équipements de substitution (branchement électrique et chauffage-climatisation), lorsqu'ils sont en place et qu'ils fonctionnent. Pour les plates-formes aéroportuaires non équipées et lorsque la mesure a toute sa pertinence, des études technico-économiques seront lancées en vue de leur équipement. Il est également proposé que soit examinée la possibilité de moduler la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de polluants locaux des avions »*. La mise en œuvre des mesures du plan d'urgence fait l'objet d'une évaluation régulière par le CIQA.

EXAMEN EN COMMISSION

À l'issue de l'audition en commission élargie de M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche (*voir compte rendu officiel de la commission élargie du jeudi 7 novembre 2013, [sur le site Internet](#)*⁽¹⁾ de l'Assemblée nationale), la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis, sur les rapports pour avis de M. Jacques Krabal, Mme Geneviève Gaillard, MM. Denis Baupin, M. Jean-Marie Sermier, Rémi Pavros, Jacques Alain Bénisti et Jean-Christophe Fromantin, les crédits de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* ».

M. le président Jean-Paul Chanteguet. 6 amendements ont été déposés par notre collègue Bertrand Panher, mais ils ne sont pas défendus.

M. Denis Baupin. Monsieur le président, je souhaite formuler une protestation : deux amendements qui avaient été déposés par le groupe Écologiste, placés par leurs auteurs dans les articles non rattachés du projet de loi de finances, ont été déplacés par le service de la Séance et rattachés à la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* », après l'article 63. Or, en raison de leur placement initial, seuls les députés Écologistes membres de la commission des finances avaient le droit de les signer, et je ne peux donc pas les défendre ici aujourd'hui. Bien entendu, nous les re-déposerons en vue de l'examen en séance publique, mais je vois là un vrai problème, qui a d'ailleurs été évoqué en Conférence des Présidents.

Ces deux amendements visent à faire prendre en compte les risques que font peser sur les finances de l'État un certain nombre d'engagements pris en matière de sûreté nucléaire, qu'il s'agisse de démantèlement ou de déchets. Nous demandons la présentation d'un rapport sur ces risques.

M. Pierre-Alain Muet, vice-président de la commission des finances. La procédure d'examen des lois de finances est différente de la procédure législative ordinaire, ce qui explique que les amendements déposés en commission des finances ne puissent être signés que par les membres de celle-ci.

M. Christian Eckert, rapporteur général de la commission des finances. C'est en effet la procédure propre aux lois de finances, et le point particulier évoqué par M. Denis Baupin n'est ni contraire au règlement, ni inhabituel. La Conférence des Présidents a effectivement évoqué cette question, et le Président Claude Bartolone a indiqué qu'une réflexion sera menée sur ce sujet.

(1) http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2014/commissions_elargies/cr/

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en venons au vote sur les crédits de la mission.

*Suivant l'avis favorable de M. Jacques Krabal, Mme Geneviève Gaillard, MM. Denis Baupin et Rémi Pavros, et contrairement à l'avis défavorable de MM. Jean-Marie Sermier et Jacques Alain Bénisti, M. Jean-Christophe Fromantin s'abstenant, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donné **un avis favorable** à l'adoption des crédits relatifs à la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Mardi 10 septembre

– M. Augustin de Romanet, Président-directeur général d'Aéroports de Paris, M. Edouard Arkwright, Directeur général chargé des finances et de la stratégie, M. Franck Mereyde, Directeur de l'Aéroport d'Orly, M. Claude Kupfer, Directeur de la sûreté et Mme Stéphanie Arnoux, Chargée des relations avec le Parlement.

Mercredi 11 septembre

– M. Bernard Stoufflet, Président de la commission R&D (Dassault aviations), Mme Anne Bondiou-Clergerie, Directrice de la R&D, de l'environnement et de l'espace, Mme Corinne Lignet, Directrice adjointe de l'environnement, M. Jérôme Jean, Chargé des relations avec les institutions publiques

– M. Bertrand Lebel, Directeur adjoint de l'organisation et du développement durable d'Air France et Mme Patricia Manent, Chargée des relations avec le Parlement.

Mercredi 25 septembre

– M. Luc Offenstein, Président de l'association OYE 349 et riverain de l'aéroport d'Orly, M. Michel van Hoegaerden, Vice-président technique d'AVEVY, en charge de la communication, M. Gérard Bouthier, Président d'AVEVY

Mercredi 23 octobre

– M. Victor Haïm, Président de l'ACNUSA, Mme Ghislaine Esquiague, Secrétaire générale et M. Eric Girard-Reydet, Secrétaire général

– M. François Bacchetta, Président-directeur général d'easyJet France, M. Reginald Otten, Responsable des affaires publiques et Mme Audrey Herblin, Consultante.

– M. Patrick Gandil, Directeur général de la DGAC, M. Francis Massé, Secrétaire général de la DGAC, Mme Michelle Desjardins, Adjointe au secrétaire général et M. Pascal Luciani, Sous-directeur en charge du développement durable.

Mercredi 29 octobre

– Mme Dominique Danna, Directrice régionale d'Orly