

N° 2260

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 octobre 2014.

RAPPORT FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE
BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2015** (n° 2234),

PAR Mme VALÉRIE RABAULT,
Rapporteuse Générale
Députée

ANNEXE N° 17

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS AÉRIENS ET MÉTÉOROLOGIE

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

Rapporteur spécial : M. Jean-Claude FRUTEAU

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE AÉRONAUTIQUE GÉNÉRAL	9
I. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE, FACTEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE	9
A. LA CROISSANCE TENDANTIELLE S'EST POURSUIVIE EN 2013	9
1. Les compagnies des pays émergents ont porté la croissance.....	9
2. La France, la hausse du trafic a profité aux compagnies étrangères.....	10
B. DES PRÉVISIONS CONTRASTÉES	11
1. Le premier semestre 2014 a été favorable	11
2. La croissance mondiale devrait rester soutenue en 2014.....	12
3. La France ne profitera que faiblement de cette croissance.....	13
II. LA SITUATION DISPARATE DES COMPAGNIES AÉRIENNES	13
A. LES COMPAGNIES OCCIDENTALES ONT RETROUVÉ LA CROISSANCE	13
1. Une année très positive pour les compagnies européennes	13
2. Des résultats toujours plus élevés en Amérique du nord	15
B. SUR LES MARCHÉS ÉMERGENTS, LA CROISSANCE SE POURSUIT	15
1. En Asie, la concurrence se durcit.....	15
2. Les compagnies moyen-orientales multiplient les accords.....	16
C. L'ANNÉE 2014 A COMMENCÉ DE MANIÈRE TRÈS POSITIVE	16
III. LA SITUATION PARTICULIÈRE D'AIR FRANCE-KLM	17
A. EN 2013, AIR FRANCE-KLM AVAIT ENTAMÉ SON REDRESSEMENT	17
1. Les comptes de la compagnie étaient redevenus positifs.....	17
2. Les charges avaient été maîtrisées	18
B. EN 2014, AIR FRANCE RISQUE LA RECHUTE	19
1. Les résultats du premier semestre 2014 ont été mitigés	19
2. Le long conflit social de l'automne pèsera sur l'exercice 2014.....	20
3. Air France-KLM continue à perdre des parts de marché.....	20

C. QUEL AVENIR POUR LA COMPAGNIE NATIONALE ?	21
1. Le plan <i>Transform</i> 2015 n'a pas donné tous les résultats escomptés	21
2. De nouvelles restructurations ont été annoncées	22
IV. LES AUTRES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN	23
A. AÉROPORTS DE PARIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT	23
1. En 2013 à nouveau, la hausse du nombre de passagers s'est accompagnée d'une baisse du nombre de mouvements d'avions	23
2. Les bons résultats du premier semestre 2014	24
3. Une hausse inquiétante de la dette d'ADP	24
4. Le développement des activités commerciales	25
5. Les investissements se poursuivent tant à Roissy qu'à Orly	25
6. ADP poursuit sa mondialisation	26
B. LA BONNE SANTÉ DES AÉROPORTS RÉGIONAUX	27
1. La hausse du trafic des principaux aéroports régionaux se poursuit	27
2. Les transporteurs à bas coût continuent de doper le marché français	30
C. EADS S'EST TRANSFORMÉE EN AIRBUS GROUP	32
1. Une réorganisation autour de trois pôles aéronautiques	32
2. Des résultats toujours aussi impressionnants	33
3. Un certain nombre de sujets de préoccupation demeurent	33
DEUXIÈME PARTIE : LES BUDGETS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE	35
I. LE BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS	35
A. UNE AMÉLIORATION SENSIBLE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU BACEA EN 2015	35
1. Une hausse notable des recettes fiscales	35
2. Un tarissement des recettes immobilières	36
3. La maîtrise des coûts devrait permettre un triplement de l'excédent brut d'exploitation	36
4. La taxe d'aéroport ne suffit plus à couvrir le coût de la sécurité	37
B. LE BUDGET 2015 MARQUÉ PAR UNE RÉDUCTION DE L'ENDETTEMENT	38
1. Les années 2005-2014 et la « spirale du surendettement »	38
2. Les autorisations d'emprunt seront beaucoup plus faibles en 2015	39
3. Le début d'une trajectoire de désendettement	40

C. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS DU BACEA	41
1. Une réduction engagée depuis huit ans.....	41
2. La masse salariale ne diminue pas en raison de mesures catégorielles	42
3. Des économies de fonctionnement	43
D. L'ÉVOLUTION BUDGÉTAIRE DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES.....	44
1. Le Programme 612 <i>Navigation aérienne</i>	44
2. Le Programme 613 <i>Soutien aux prestations de l'aviation civile</i>	46
3. Le Programme 614 <i>Transports aériens, surveillance et certification</i>	47
E. L'ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC).....	48
1. Une école dont la qualité est internationalement reconnue	48
2. Un budget 2014 perturbé	49
3. Le budget 2015 s'inscrit en hausse, malgré une subvention en baisse	50
4. Les effectifs sous-plafond de l'ENAC continueront à diminuer	50
II. LE PROGRAMME 170 MÉTÉOROLOGIE.....	51
A. UN BUDGET QUI CONTINUERA À SE CONTRACTER EN 2015	51
1. La subvention pour charges de service public poursuivra sa baisse.....	51
2. Les recettes commerciales de Météo-France auprès des particuliers	52
3. Les recettes commerciales auprès des professionnels diminuent	52
4. Les autres recettes de Météo-France.....	54
B. MÉTÉO-FRANCE N'ÉCHAPPE PAS AUX RÉDUCTIONS D'EMPLOIS.....	54
1. Près de cent emplois supprimés chaque année	54
2. La masse salariale reste orientée à la baisse	55
C. LA POURSUITE DE LA MODERNISATION DE MÉTÉO-FRANCE	56
1. La réorganisation territoriale est bien engagée	56
2. Le renouvellement des radars hydrométéorologiques se poursuit.....	57
3. L'entrée en service d'un nouveau supercalculateur.....	58
EXAMEN EN COMMISSION	61
LISTE DES AUDITIONS RÉALISÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL	63

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

Au 10 octobre 2014, 95 % des réponses étaient parvenues au Rapporteur spécial.

INTRODUCTION

Après avoir connu en 2009 la plus grave crise de son histoire, le transport aérien a renoué avec la croissance. En 2013, 3,1 milliards de passagers ont été transportés, ce qui représente une hausse de 5,2 %. Le taux de remplissage des avions a continué à augmenter, atteignant 79,5 %, en hausse de 0,4 % par rapport à 2012. Dans ce tableau de l'activité aérienne, les trois principaux acteurs français connaissent des fortunes diverses :

– le constructeur aéronautique EADS s'est restructuré et transformé en Airbus Group, dans le but de s'adapter à un environnement évolutif et à des clients de plus en plus exigeants. Améliorant chaque année son chiffre d'affaires et son carnet de commandes (686 milliards d'euros), le groupe qui bénéficie d'une excellente santé n'est toutefois pas totalement exempt de sujets de préoccupation ;

– pour la société Aéroport de Paris, l'année 2013 a été paradoxale : alors que le nombre de passagers a augmenté (+ 1,8 %), le nombre de mouvements d'avions s'est fortement réduit (- 2,8 %). Toutefois, grâce à la hausse des redevances enregistrée au 1^{er} avril 2013 et à son fort engagement international, elle a pu enregistrer un résultat net avant impôts de 514 millions d'euros ;

– la compagnie Air France se trouve dans une situation beaucoup plus délicate. Mise en difficulté par la double concurrence des compagnies à bas coût et des compagnies du Moyen-Orient, elle a mis en œuvre un plan (*Transform 2015*) qui n'a donné que des résultats partiels, au point qu'un second plan (*Perform 2020*) a été annoncé à l'été 2014. La longue grève du début de l'automne n'a pas contribué à rétablir les finances de l'entreprise.

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

Le programme *Météorologie*, seule composante du budget général relevant du présent rapport, verra en 2015 sa subvention diminuer de 1,2 %, à 205,8 millions d'euros. Ces crédits, qui s'ajoutent aux recettes propres de l'établissement, permettront néanmoins à Météo-France de réaliser des investissements qui ne peuvent plus être repoussés, en particulier le renouvellement de radars dont certains accusent 35 ans d'âge. Par ailleurs, Météo-France poursuivra sa réforme territoriale, réduisant en quelques années le nombre de ses implantations métropolitaines de 108 à 55. Cette réorganisation s'accompagnera, en 2015, d'une diminution de 85 emplois.

CHIFFRES CLÉS

En 2015, le budget de la section des opérations courantes du budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA) s'élèvera à 1 983,2 millions d'euros, en hausse de 95,3 millions d'euros (+ 5 millions d'euros) par rapport à 2014 et devrait dégager un résultat positif de 148,9 millions d'euros. En 2013, le déficit d'exploitation s'élevait à 21,5 millions d'euros.

L'amélioration du résultat d'exploitation et, par conséquent, de la capacité d'autofinancement du BACEA permettra de réduire le recours à l'emprunt : 167,9 millions d'euros contre 267,7 millions d'euros en 2014.

Le moindre recours à l'emprunt en 2015 permettra d'amorcer le désendettement financier du BACEA avec une diminution inédite de 57 millions d'euros de l'encours de sa dette (- 4 %) par rapport à 2014. La prévision d'endettement au 31 décembre 2015 est évaluée à 1 224,2 millions d'euros, inférieure de plus de 15 millions d'euros au montant constaté au 31 décembre 2013 (1 239,6 millions d'euros).

Au 31 juillet 2013, les effectifs du BACEA comptaient 10 678 ETPT, soit 247 de moins que ce qui était prévu au plafond d'emplois et 166 de moins qu'un an auparavant. Le schéma d'emploi pour l'année 2015 prévoit 100 nouvelles suppressions d'emplois, ce qui devrait porter le plafond théorique à 10 827 emplois, pour un niveau réel compris entre 10 500 et 10 600 agents.

Malgré cette évolution des effectifs, la masse salariale continuera à augmenter, passant de 877,5 millions d'euros (hors CAS *Pensions*) à 882,7 millions d'euros en 2015, ce qui représentera une hausse 5,2 millions d'euros (+ 0,6 %).

PREMIÈRE PARTIE : LE CONTEXTE AÉRONAUTIQUE GÉNÉRAL

I. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE, FACTEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Dopé par la croissance économique mondiale, en particulier dans les pays émergents, le trafic aérien a confirmé en 2013 la reprise enregistrée dès 2011. L'activité reste soutenue en 2014 et le sera probablement en 2015, même si tous les pays n'en profitent pas de la même manière. Les marchés d'Amérique du nord et d'Europe de l'ouest, qui ont atteint une certaine maturité, s'inscrivent dans une croissance plus mesurée.

A. LA CROISSANCE TENDANTIELLE S'EST POURSUIVIE EN 2013

1. Les compagnies des pays émergents ont porté la croissance

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI, 191 pays membres), 3,1 milliards de passagers ont été transportés en 2013, ce qui représente une hausse de 5,2 % par rapport à 2012. Le trafic a atteint 5 782 milliards de passagers-kilomètres transportés (PKT), contre 3 038 milliards en 2000, soit une progression de l'ordre de 90,3 % en treize ans. Le taux de croissance annuel moyen entre 2000 et 2013 s'établit à + 7 %, à raison de + 8 % pour le trafic international et + 5,4 % pour le trafic intérieur.

Le trafic de fret aérien, exprimé en tonnes-kilomètres (TK), a augmenté de 0,4 % par rapport à 2012, à 186 milliards de TK, ce qui représente quelque 49 millions de tonnes de fret acheminées.

Le taux de remplissage des avions a atteint 79,5 %, soit une hausse de 0,4 %. La demande sur les lignes internationales a grimpé de 5,4 %. La plus forte croissance est enregistrée par les transporteurs du Golfe avec un taux de 11,4 %.

Au vu de ces données, l'impression prévalait à la fin de 2013 que le transport aérien de passagers continuait de manifester des signes de robustesse, tandis que les compagnies du Moyen Orient confirmaient leur importance croissante sur la scène internationale.

En ce qui concerne l'Europe, malgré la crise économique de la zone euro, le trafic international a augmenté de 5,8 % alors que les capacités n'ont crû que de 2,8 %. L'IATA (International Air Transport Association) souligne qu'il s'agit de la deuxième région où les avions ont été les mieux remplis (après l'Amérique du Nord), avec un coefficient de remplissage de 81 %. Précisons toutefois que cette croissance est surtout le fait des pays émergents situés hors de l'Union européenne comme la Turquie (+ 7,1 %) ou la Russie (+ 9,6 %).

Le point remarquable est la très faible croissance du trafic aérien intérieur (1,9 % contre 5,4 % au niveau mondial), phénomène que la DGAC impute au développement des réseaux ferrés à grande vitesse en France, en Espagne, en Italie et en Allemagne.

Les membres de l'AEA (Association of European Airlines), qui regroupe les 30 principales compagnies aériennes européennes, ont ainsi transporté 372 millions de passagers en 2013. La croissance a été portée par les liaisons vers le Moyen-Orient (+ 19,4 %), l'Afrique du Nord (+ 5,5 %), l'Europe (+ 2,7 %) ainsi que par les liaisons long-courriers (+ 4,2 %).

Le contrôle aérien européen a enregistré en 2013 une diminution des mouvements de 1,1 % pour l'Europe (y compris les survols) et de 0,7 % pour la France. Ce phénomène est cohérent avec la sensible amélioration du taux de remplissage des avions.

**TRAFIC DE PASSAGERS EN MILLIARDS DE PKT EN 2013
ET ÉVOLUTION DU TAUX DE CROISSANCE MOYEN ENTRE 2000 ET 2013**

Régions du monde	Trafic international	Trafic intérieur	Total
Afrique	114,9 (+ 6,4 %)	19,2 (+ 4,3 %)	134,1 (+ 6,4 %)
Asie/Pacifique	889,0 (+ 9,0 %)	795,5 (+ 9,6 %)	1 784,5 (+ 9,3 %)
Europe	1 370,7 (+ 5,8 %)	185,1 (+ 8,1 %)	1 555,8 (+ 6,1 %)
Moyen-Orient	471,9 (+ 12,4 %)	28,3 (+ 23,0 %)	500,2 (+ 12,9 %)
Amérique du Nord	527,0 (+ 8,0 %)	978,2 (+ 1,4 %)	1 505,2 (+ 1,3 %)
Amérique Latine/Caraïbes	145,8 (+ 10,4 %)	156,7 (+ 5,2 %)	302,5 (+ 7,7 %)
Monde	3 619,2 (+ 8,0 %)	2 162,9 (+ 5,4 %)	5 782,2 (+ 7,0 %)

Source : OACI.

2. La France, la hausse du trafic a profité aux compagnies étrangères

Le transport aérien en France a enregistré en 2013 une hausse de 2,5 % du nombre de passagers, liée notamment à la reprise du trafic sur certaines destinations qui avaient marqué le pas lors des précédents exercices.

Ces résultats de trafic sont satisfaisants dans le contexte d'une activité économique morose en Europe, d'un prix du pétrole élevé et d'une situation financière fragile des grandes compagnies européennes. Ils ont bénéficié du dynamisme économique des pays émergents et de la baisse du prix du transport aérien.

La tendance constatée en 2012 s'est confirmée en 2013 : le nombre de mouvements contrôlés (départs et arrivées France) a baissé en 2013 (0,7 %), notamment en raison de l'augmentation de la taille des appareils utilisés et, sur certains segments, à un meilleur taux de remplissage. Les compagnies aériennes

ont ajusté leurs programmes de vol afin de s'adapter au marché et de capter de nouveaux clients.

Le trafic aérien en France métropolitaine a connu une croissance annuelle moyenne de 2,6 % entre 2000 et 2013, le trafic intérieur ayant baissé depuis son apogée atteint en 2000 (26,9 millions de passagers) jusqu'à son étiage de 2010 (21,7 millions), en raison de la mise en service des TGV Méditerranée (2001) et Est (2007). Le trafic intérieur a repris en 2011 et 2012 grâce au développement des lignes transversales favorisé par les compagnies à bas coûts et des bases de province d'Air France. En 2013, il a augmenté de 2,1 %.

La part des liaisons intérieures radiales est passée de 19,1 % du trafic total de la métropole en 2002 à 12,1 % en 2013. Celle des transversales est passée de 5,3 % à 5,8 %. La part des lignes vers l'Union européenne est passée de 39,7 % à 44,3 %.

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS EN FRANCE EN 2013 (EN MILLIONS)

	2013	ÉVOLUTION / 2012
Intérieur Métropole	24,4	+ 2,1%
Métropole-outremer	3,8	+ 4,4%
Métropole-international	108,1	+ 2,5%
<i>dont Union européenne</i>	60,5	+ 1,7%
Total	136,3	+ 2,5%

Source : DGAC

Globalement, sur l'ensemble des flux au départ et à l'arrivée des aéroports français métropolitains, la part du pavillon français a poursuivi sa baisse tendancielle en 2013 (45,6 % contre 46,3 % en 2012). Les évolutions entre 2012 et 2013 diffèrent selon les faisceaux : sur le réseau intérieur à la métropole, la part du pavillon français a diminué de 1,4 point, ce qui est essentiellement dû au développement des liaisons transversales par les compagnies à bas coûts. La part du pavillon français a moins baissé sur les liaisons internationales aussi bien au sein de l'Union européenne (de 28,2 % en 2012 à 27,8 % en 2013) qu'à l'extérieur (de 45,9 % à 45,0 %).

Pour la métropole, la part de marché des transporteurs à bas coûts en 2013 est estimée à 25 % du trafic de passagers.

B. DES PRÉVISIONS CONTRASTÉES

1. Le premier semestre 2014 a été favorable

Au niveau mondial, l'activité est restée soutenue au cours du premier semestre 2014, selon les données de l'IATA publiées en août. Le trafic total de passagers a progressé de 5,9 %, la hausse étant de 6,4 % pour l'activité internationale et de 5,1 % pour les trafics intérieurs.

Une zone a fortement progressé : le Moyen-Orient (+ 13,4 %). L'Asie-Pacifique et l'Amérique latine progressent chacune de 6,9 % tandis que l'Europe connaît une croissance de 6,1 %. L'Amérique du Nord demeure en-deçà de la tendance moyenne avec 2,6 % d'évolution tandis que l'Afrique a enregistré un recul de 0,6 %.

Pour la France, la croissance du nombre de passagers au premier semestre est estimée à 3,8 %. La croissance du transport intérieur (0,3 %) est quasi nulle, mais on relève une augmentation significative du trafic international (+ 4,8 %), marqué notamment par des hausses notables en provenance et à destination des Émirats Arabes Unis (+ 9,1 %), de l'Algérie (+ 9,1 %) et de l'Union européenne (+ 4,8 %). En revanche, le trafic avec le Sénégal a baissé de 8,5 %.

Le trafic intérieur français a été marqué au premier semestre 2014 par une baisse de 1,8 % de l'activité des lignes transversales alors que le trafic des lignes radiales a progressé de 0,7 %. Le trafic entre la métropole et l'Outre-Mer a progressé de 0,8 %.

2. La croissance mondiale devrait rester soutenue en 2014

Les organismes de prévisions (OACI, IATA, constructeurs) prévoient une légère amélioration de la croissance constatée en 2013, malgré une situation économique encore morose en Europe. Ces résultats bénéficient des efforts de restructuration des grandes compagnies aériennes face au défi des compagnies à bas coûts ou de celles du Golfe.

L'OACI a publié en juillet 2014 une prévision de croissance mondiale de 6 % du nombre de passagers-kilomètres-réalisés en 2014. Le Moyen-Orient devrait continuer d'afficher la croissance la plus importante avec un taux estimé à 11,6 % en 2014. Le trafic de passagers dans la région Asie-Pacifique devrait aussi poursuivre sa progression, au taux estimé de 7,2 % en 2014. L'OACI prévoit une hausse de 5,4 % du trafic de passagers en Europe et de 4,8 % en Afrique. Le trafic de passagers en Amérique du Nord pourrait croître de 2,7 %, si la reprise de l'activité économique et la hausse du taux d'emploi se confirment.

L'IATA prévoit une amélioration des comptes des transporteurs aériens en 2014, malgré une conjoncture difficile et l'instabilité internationale au niveau économique et politique. Pour l'association, le trafic aérien mondial devrait croître de 5,8 % en 2014, chiffre proche de celui fourni par l'OACI. Les prévisions par grande zone géographique sont les suivantes : Moyen-Orient (+ 13 %), Asie-Pacifique (+ 7,4 %), Amérique latine (+ 6 %), Afrique (+ 5,8 %), Europe (4,7 %) et 2,7 % en Amérique du Nord.

Eurocontrol prévoit pour 2014 une progression en mouvements de 1,5 % pour la France (y compris les survols) et de 1,2 % pour l'Europe. En 2015 le nombre de mouvements pourrait être en augmentation de 2,7 % pour le Vieux

continent et de 2,1 % pour la France. Les croissances les plus fortes seront toujours dans l'est de la zone (+ 8,8 % en Turquie).

3. La France ne profitera que faiblement de cette croissance

Pour la France métropolitaine, les prévisions de trafic s'établissent entre + 2,2 % et + 3,6 % pour 2014, avec une hypothèse centrale de + 2,9 %. Ces chiffres sont largement inférieurs aux prévisions à l'échelle mondiale ou à l'échelle du continent.

Ces prévisions prennent en compte la croissance du trafic observée sur les sept premiers mois (3,6 %) et l'impact possible d'un ralentissement économique en fin d'année.

En termes de mouvements d'avions, si la tendance d'optimisation de l'emport moyen se poursuit, le nombre de mouvements (départs et arrivées en France) devrait être stable en 2014 comme en 2015.

II. LA SITUATION DISPARATE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Si les compagnies des marchés émergents présentent des caractéristiques très différentes de celles opérant sur des marchés arrivés à maturité, toutes ont amélioré leurs résultats en 2013.

A. LES COMPAGNIES OCCIDENTALES ONT RETROUVÉ LA CROISSANCE

Selon l'IATA, les résultats financiers ont été positifs pour les compagnies aériennes mondiales en 2013 avec un bénéfice total net de 12,9 milliards de dollars (contre 7,9 milliards de dollars en 2012), principalement au bénéfice des compagnies nord-américaines (6,8 milliards de dollars) et asiatiques (3 milliards de dollars).

1. Une année très positive pour les compagnies européennes

Les compagnies européennes ont connu une augmentation modérée de leur trafic en 2013 : + 4 % de passagers-kilomètres transportés contre + 5,2 % pour l'ensemble des compagnies mondiales. Ce résultat est très proche des + 4,5 % de croissance enregistrés en 2012, ce qui constitue, pour un marché arrivé à maturité, un bon résultat.

Le bénéfice net de l'ensemble des compagnies européennes membres de l'IATA s'est élevé à 1,2 milliard de dollars lors de l'exercice 2013, bien supérieur aux 400 millions d'euros de l'exercice 2012. Une marge nette de 1,1 % a été dégagée contre 0,7 % en 2012.

RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES

(en millions d'euros)

Compagnie	Chiffre d'affaires (CA)	ÉVOLUTION du CA par rapport à 2012	Résultat d'exploitation 2013	Résultat d'exploitation 2012
Air France-KLM	25 520	+ 0,4 %	130	- 336
IAG (British Airways-Iberia)	18 675	+ 3,1 %	770	- 23
Lufthansa	30 028	- 0,4 %	697	839
Ryanair	4 884	+ 13,0%	718	618
Easyjet	5 067	+ 10,5 %	591	402
Turkish airlines	7 447	+ 27,2 %	492	493

Source : communiqués de presse des compagnies.

Le chiffre d'affaires du groupe *Air France/KLM* a augmenté de 2,3 % en 2013 avec un retour à un résultat d'exploitation positif (passant de - 336 à + 130 millions d'euros) et une réduction de la dette (5,3 milliards contre 6 milliards) au-delà des objectifs initiaux. Les efforts de réduction des coûts ainsi qu'une baisse de la facture carburant de 5,2 % ont permis au groupe de renouer avec un résultat d'exploitation positif. L'année 2013 a donc marqué une étape importante dans le redressement du groupe. Cependant le résultat net a continué de se détériorer avec une perte de 1,83 milliard d'euros (contre une perte de 1,19 milliard en 2012).

Le groupe *IAG* (fusion de *British Airways* et *Iberia* en 2010) a publié un chiffre d'affaires en hausse de 3,1 % sur l'exercice 2013 avec un retour à un résultat d'exploitation positif (+ 770 millions d'euros). Ce résultat cache plusieurs tendances : *British Airways* ainsi que *Vueling* ont enregistré des résultats d'exploitation positifs (respectivement + 762 et + 168 millions d'euros) alors qu'*Iberia*, malgré de nets progrès, a continué d'enregistrer un résultat d'exploitation négatif (perte de 166 millions d'euros). Les dépenses liées au carburant ont baissé de 2,5 %.

Le groupe *Lufthansa* a enregistré un chiffre d'affaires de 30 milliards d'euros en 2013, en très légère baisse de 0,4 % par rapport à 2012, avec un résultat opérationnel de 697 millions d'euros, soit 17 % de moins qu'en 2012. La baisse du résultat d'exploitation est principalement due aux coûts de restructurations et aux frais de développements de nouveaux projets qui n'ont pas permis une croissance du résultat d'exploitation.

La compagnie à bas-coûts *EasyJet* a connu une croissance très forte de son chiffre d'affaires (+ 10,5 %) qui a atteint 5,1 milliards d'euros et a publié des résultats opérationnels en forte croissance (+ 47 %, atteignant 591 millions d'euros) ; ce succès est en partie dû à l'augmentation du revenu moyen par siège (+ 8,6 %) du fait de la croissance des voyageurs d'affaires dans les avions de la compagnie (+ 4,3 %).

La compagnie *Ryanair* a augmenté son chiffre d'affaires de 13 % à 4,9 milliards d'euros. Le résultat opérationnel est de 718 millions d'euros et le nombre de passagers transportés a augmenté de 5 %.

La compagnie *Turkish Airlines* a augmenté son chiffre d'affaires de 27,2 % en 2013. Cependant son résultat opérationnel a stagné à 492 millions d'euros. Le développement de la compagnie est très rapide : le nombre de passagers transportés en 2013 a progressé de 24 %, les capacités ont augmenté de 21,2 % et la compagnie a ouvert 26 nouvelles destinations.

2. Des résultats toujours plus élevés en Amérique du nord

Les profits des compagnies américaines ont très fortement augmenté entre 2012 et 2013. Ces résultats favorables concernent tous les principaux acteurs. Après une bonne année 2012 où la plupart de ces compagnies affichaient déjà des résultats positifs, les différentes restructurations et consolidations (*US Airways* et *America West* en mai 2005, *Delta* et *Northwest* en janvier 2010, *United* et *Continental* en octobre 2010, *Southwest* et *AirTran* en janvier 2012, *American Airlines* et *US Airways* en décembre 2013) ont continué de porter leurs fruits en 2013.

RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES AMÉRICAINES

(en millions USD)

Compagnie	CA global	Évolution	Résultat d'exploitation 2013	Résultat d'exploitation 2012
American Airlines	40 400	4,7 %	1 399	148
United Continental	38 279	3,0 %	1 249	39
Delta Airlines	37 773	3,0 %	3 400	2 175
Southwest Airlines	17 699	3,6 %	1 278	623

Source : communiqués de presse des compagnies.

B. SUR LES MARCHÉS ÉMERGENTS, LA CROISSANCE SE POURSUIT

1. En Asie, la concurrence se durcit

En 2013 les compagnies asiatiques ont affiché, selon l'IATA, 3 milliards de dollars de bénéfices nets, soit 10 % de plus qu'en 2012 quand elles avaient affiché un résultat net de 2,7 milliards de dollars.

Les résultats des compagnies sont marqués par le ralentissement de la croissance en Asie et par le durcissement de la concurrence qui tire les recettes moyennes vers le bas, notamment pour le cargo où les surcapacités malmènent la rentabilité des compagnies. En Chine, le durcissement de la concurrence se fait aussi sentir, de nouveaux acteurs comme le train à grande vitesse ayant fait leur apparition. Ainsi, malgré une croissance du marché, les compagnies aériennes ont du mal à maintenir leurs profits.

RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES ASIATIQUES

(en millions USD)

Compagnie	Période	CA global	Évolution	Résultat expl.	Résultat expl.
				2013	2012
All Nippon Airways	Avril 13 - Mars 14	16 010	7,9 %	659	1 256
Japan Airlines	Avril 13 - Mars 14	13 093	5,7 %	1 669	2 362
Singapour Airlines	Avril 13 - Mars 14	15 243	1,0 %	259	229
China Southern	Janv- Déc 13	16 162	- 1,0 %	248	807
Cathay Pacific	Janv- Déc 13	12 882	1,1 %	482	207
Korean Air	Janv- Déc 13	10 665	- 4,0 %	- 16	206

Source : communiqués de presse des compagnies.

2. Les compagnies moyen-orientales multiplient les accords

Les compagnies du Moyen-Orient affiliées à l'IATA ont publié un bénéfice net de 1,6 milliard de dollars pour l'année 2013, en forte augmentation par rapport à l'année 2012 (un milliard de dollars). Ces compagnies profitent toujours de leur positionnement géographique attractif pour beaucoup de flux mondiaux (+ 11,9 % de passagers-kilomètres en 2013) mais aussi des efforts déployés pour attirer des touristes.

Les compagnies de cette région ont multiplié les accords aériens et ont vu leurs chiffres d'affaires ainsi que leurs résultats d'exploitation fortement progresser en 2013.

RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPALES COMPAGNIES DU MOYEN-ORIENT

(en millions d'euros)

Compagnie	Période	CA global	Évolution	Résultat expl.	Résultat expl.
				2013	2012
Emirates	Avril 13 - Mars 14	22 494	13 %	1 160	773
Etihad Airways	Janvier- Déc 13	6 100	27 %	979	753
El Al	Janvier- Déc 13	2 103	4 %	349	314

Source : communiqués de presse des compagnies.

C. L'ANNÉE 2014 A COMMENCÉ DE MANIÈRE TRÈS POSITIVE

En mars 2014, l'IATA prévoyait des bénéfices nets de 18,7 milliards de dollars sur l'année pour l'ensemble du secteur, correspondant à une marge nette de 4,3 %. Il s'agit d'une progression de 45 % par rapport aux résultats de 2013. Les compagnies ont réussi à s'adapter à des conditions économiques difficiles notamment en Europe où la récession est plus forte que prévue. Les efforts de réductions des coûts et les restructurations continuent de porter leurs fruits.

Toutes les régions devraient enregistrer des résultats nets positifs fin 2014, toutefois les compagnies d'Amérique du Nord resteront largement les plus profitables grâce à des marges encore importantes. L'IATA prévoit un bénéfice de 8,6 milliards de dollars pour les compagnies de cette région en 2014 contre 3,7 milliards pour les compagnies asiatiques.

Le nombre de passagers-kilomètres transportés a augmenté de 6,9 % en Asie lors du premier semestre de l'année 2014. La croissance semble repartir dans cette région du monde, particulièrement en Chine ; les résultats des compagnies ne sont pas homogènes mais les principales présentent des résultats d'exploitation positifs.

Les compagnies du Moyen-Orient ont enregistré la plus forte hausse de trafic pour les six premiers mois de l'année (+ 13,4 % de passagers-kilomètres). Ces compagnies continuent de se développer fortement par l'acquisition de nombreux appareils et la prise de participation dans d'autres compagnies.

Au premier semestre 2014 la croissance des compagnies européennes s'est avérée solide (+ 6,1 % de passagers-kilomètres). En milieu d'année, les résultats d'exploitation des principales compagnies étaient en hausse, au même titre que les chiffres d'affaires. La longue grève qu'a connue Air France en septembre est venue rappeler que toutes les compagnies n'étaient pas pour autant tirées d'affaire.

III. LA SITUATION PARTICULIÈRE D'AIR FRANCE-KLM

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

A. EN 2013, AIR FRANCE-KLM AVAIT ENTAMÉ SON REDRESSEMENT

1. Les comptes de la compagnie étaient redevenus positifs

Au cours de l'année 2013, le trafic du groupe Air France-KLM a atteint 228,3 milliards de passagers-kilomètres transportés, soit une hausse de 2,4 % par rapport à l'exercice précédent pour une offre en sièges-kilomètres offerts en hausse de 1,6 %. Le coefficient de remplissage du groupe s'est établi à 83,8 %, en hausse de 0,6 point. Sur l'année 2013, le groupe a transporté un total de 77,3 millions de passagers, soit une hausse de 2,1 %.

En 2013, le chiffre d'affaires consolidé d'Air France-KLM s'est élevé à 25,5 milliards d'euros, soit une augmentation de 0,4 % par rapport à l'année 2012 et même de 2,3 % si l'on fait abstraction des variations de change. Le tableau suivant présente le chiffre d'affaires du groupe par secteur d'activité.

ACTIVITÉ DU GROUPE AIR FRANCE – KLM EN 2012 ET 2013

(en millions d'euros)

En millions d'euro	2013	Part dans chiffre d'affaires total	2012	Part dans chiffre d'affaires total	Variation
Passagers réguliers	19 176	75,1 %	19 065	75,0 %	+ 0,58 %
Autres recettes passagers	936	3,7 %	911	3,6 %	+ 2,74 %
Fret	2 619	10,3 %	2 872	11,3 %	- 8,81 %
Autres recettes fret	197	0,8 %	185	0,7 %	+ 6,49 %
Total transport aérien	22 928	89,8 %	23 033	90,6 %	- 0,46 %
Maintenance	1 225	4,8 %	1 096	4,3 %	+ 11,77 %
Autres	1 367	5,3 %	1 294	5,1 %	+ 5,64 %
Total chiffre d'affaires	25 520	100,0 %	25 423	100,0 %	+ 0,38 %

Source : DGAC.

Le transport de passagers sur vols réguliers a généré en 2013 un chiffre d'affaires de 19,2 milliards d'euros, en croissance de 0,6 %. La part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (75,1 %) est restée stable par rapport à l'année précédente.

Le chiffre d'affaires de l'activité de transport de fret (2,6 milliards d'euros) a diminué de 8,8 % en 2013 par rapport à 2012. Le trafic en tonnes-kilomètres transportées a diminué de 6,3 % tandis que la recette unitaire a augmenté de 3 %. Cette activité ne représente plus que 10,3 % du chiffre d'affaires total, soit un point de moins que l'année précédente.

L'activité de maintenance facturée aux tiers a augmenté de près de 12 % tandis que la part de cette activité dans le chiffre d'affaires total (4,8 %) augmente très légèrement (+ 0,5 point) par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires des autres activités s'est élevé à 1,37 milliard d'euros sur l'année 2013, en hausse de 5,6 %. Il est constitué essentiellement des activités de prestations aux compagnies tierces exercées par Servair (filiale à plus de 97 % d'Air France) et de l'activité loisirs de Transavia Pays-Bas (filiale à 100 % de KLM) et Transavia France (détenue à 60 % par Air France et 40 % par Transavia Pays-Bas).

2. Les charges avaient été maîtrisées

Le résultat d'exploitation du groupe Air France-KLM pour l'année 2013 se traduit par un bénéfice de 130 millions d'euros, contre une perte de 336 millions d'euros pour l'année 2012.

COMPTE D'EXPLOITATION DE LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE-KLM

En millions d'euros	2013	2012	Variation
Chiffre d'affaires	25 520	25 423	+ 0,4 %
Charges externes	- 15 997	- 16 272	- 1,7 %
Frais de personnel	- 7 482	- 7 662	- 2,3 %
Impôts et taxes	- 186	- 184	- 1,1 %
Amortissements, dépréciations et provisions	- 1 725	- 1 730	+ 0,3 %
Autres produits et charges	- 10	73	- 113,7 %
Résultat d'exploitation	130	- 336	+ 466 M€

Source : DGAC.

Les charges d'exploitation atteignent 25,4 milliards d'euros, en baisse de 1,5 % par rapport à l'exercice précédent. Elles se décomposent de la manière suivante :

- les charges externes sont en baisse de 1,7 % à 16 milliards d'euros. Le poste principal (43,1 %) à savoir le carburant, enregistre une baisse de 5,2 % (- 381 millions d'euros) sous l'effet combiné d'une baisse des volumes de 0,4 %, d'un effet change de - 3,1 % et d'une baisse du prix du pétrole de 1,8 % après couvertures. Le reste des charges externes connaît une hausse globale limitée de 1,2 % ;

- les frais de personnel s'élèvent à 7,48 milliards d'euros, enregistrant une baisse de 2,3 %. Ce poste correspond à 29,3 % du chiffre d'affaires en 2013 (30,1 % en 2012). L'effectif moyen du groupe Air France-KLM a diminué de 4,75 % durant l'année (95 961 personnes équivalent temps plein en 2013) ;

- les impôts et taxes ont augmenté de 1,1 % par rapport à l'exercice précédent, à 186 millions d'euros ;

- les dotations aux amortissements, dépréciations et provisions se sont élevées à 1,72 milliards d'euros, stables par rapport à l'exercice 2012.

B. EN 2014, AIR FRANCE RISQUE LA RECHUTE

1. Les résultats du premier semestre 2014 ont été mitigés

Au cours du premier semestre de l'exercice 2014, le groupe a enregistré une hausse de 2,5 % de son trafic passager par rapport au premier semestre de l'année 2013. L'offre ayant augmenté de 1,2 % sur la même période, le coefficient de remplissage augmente d'un point pour s'établir à 83,8 %. Toutefois, la recette unitaire au passager-kilomètre transporté a diminué dans le même temps de 3,1 %. Le trafic cargo est resté stable pour des capacités en baisse de 1,5 %, ce qui induit une amélioration de 1 % du coefficient de remplissage, qui s'établit à 64 %.

Le chiffre d'affaires consolidé d'Air France-KLM a diminué de 1,8 % par rapport au premier semestre de l'année précédente ; il s'est établi à 12,2 milliards d'euros. Sur le premier semestre, le chiffre d'affaires de l'activité passagers a diminué de 1 % et celui de l'activité cargo de 4,3 %, principalement en raison des réductions tarifaires que la compagnie a consenties pour remplir ses avions. Enfin, le chiffre d'affaires de l'activité maintenance a diminué de 7,2 %.

Les charges externes du premier semestre 2014 se sont élevées à 7,61 milliards d'euros, en baisse de 3,4 % du fait notamment de la diminution de 5,9 % des dépenses de carburant (- 201 millions d'euros). Les charges de personnel ont diminué de 4 % pour s'établir à 3,69 milliards d'euros (- 152 millions d'euros).

Le résultat d'exploitation du semestre est négatif de 207 millions d'euros, s'améliorant de 53,8 % par rapport à celui du premier semestre 2013 (- 448 millions d'euros). Depuis la clôture du dernier exercice, au 31 décembre 2013, les capitaux propres ont diminué pour atteindre 1,02 milliard d'euros. La dette nette de la compagnie a légèrement augmenté, atteignant 5,41 milliards d'euros au 30 juin 2014, contre 5,35 milliards d'euros au 31 décembre 2013.

2. Le long conflit social de l'automne pèsera sur l'exercice 2014

Mais l'exercice 2014 a surtout été compromis par la grève de deux semaines des pilotes d'Air France dont la facture, pour la compagnie, atteint entre 350 à 400 millions d'euros. De plus, Aéroports de Paris, les principaux aéroports de province ainsi que les sous-traitants d'Air France ont également pâti du conflit social, de même que l'État, qui a enregistré une moindre rentrée des taxes liées à l'activité aérienne. Les retombées négatives sur l'image de la compagnie, considérables, ne sont évidemment pas chiffrables.

Air France-KLM, qui visait un retour à l'équilibre cette année, a dû lancer au début du mois d'octobre un avertissement sur ses résultats financiers pour 2014. Le transporteur ne prévoit plus qu'un excédent brut d'exploitation (Ebitda) compris entre 1,7 milliard et 1,8 milliard d'euros, contre une précédente prévision comprise entre 2,2 milliards et 2,3 milliards d'euros.

Le groupe avait déjà revu en baisse, début juillet, son objectif en raison de surcapacités sur certaines de ses lignes long-courrier. Début 2014, il espérait atteindre un excédent brut d'exploitation de 2,5 milliards d'euros. Cet impact de près de 500 millions d'euros pèsera également sur le résultat opérationnel courant et sur le résultat net cette année.

3. Air France-KLM continue à perdre des parts de marché

Le groupe Air France-KLM représentait 6 % du trafic international mondial en 2013 en passagers-kilomètres transportés, part sensiblement inférieure à celle de 2012 qui était de 6,2 %. Air France est néanmoins resté le premier

transporteur aérien mondial en nombre de passagers-kilomètres transportés à l'international devant Emirates et le groupe Lufthansa. La longue grève de l'automne 2014 devrait logiquement lui faire perdre son rang. Pour le trafic total (trafic intérieur et international), la compagnie se situe au troisième rang mondial ; les deux premières places sont occupées par deux groupes américains issus pour le premier de la fusion en 2010 d'United Airlines et de Continental Airlines et pour le second de la fusion de Delta Air Lines et Northwest. Quand la fusion entre American Airlines et US Airways sera prise en compte, ce groupe deviendra le premier mondial.

Le groupe Air France-KLM est le quatrième transporteur aérien mondial pour le trafic de fret derrière Fedex, UPS et Emirates en tonnes-kilomètres transportées. Pour l'ensemble de l'activité (passagers, fret et poste combinés), le groupe Air France-KLM est resté le premier groupe mondial devant United, Emirates et Delta.

Globalement, la part de marché du groupe au départ et à l'arrivée de la France a légèrement baissé entre 2012 et 2013, passant de 40 % à 39 %. Cette baisse s'inscrit dans un repli plus profond puisque, en 2009, le groupe détenait 42 % du marché. La part d'Air France reste forte sur les liaisons intérieures mais s'érode régulièrement ; pour rappel, elle était de 84 % sur le marché domestique en 2008, contre 74 % en 2013. La part de marché est en hausse vers l'Afrique, stable vers l'Asie et vers l'Europe ; elle est en revanche orientée à la baisse vers toutes les autres destinations.

Parallèlement, la flotte a continué à se réduire. Ainsi, les 148 appareils affectés à la flotte moyen-courrier fin 2012 ont été réduits à 139 à l'été 2014.

C. QUEL AVENIR POUR LA COMPAGNIE NATIONALE ?

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

1. Le plan *Transform 2015* n'a pas donné tous les résultats escomptés

Financièrement, l'objectif d'origine était de ramener en trois ans l'endettement du groupe à 4,5 milliards d'euros, contre 6,5 milliards d'euros à l'origine. Il s'agissait également de réduire la croissance de l'offre ainsi que les investissements pour la période concernée. Hors augmentation de l'offre issue du projet d'Air France sur les bases de province, l'offre devait n'augmenter que d'un peu plus de 5 % entre 2012 et 2015, ce qui constituait un objectif ambitieux.

Cette diminution de la croissance de l'offre devait permettre une réduction des investissements et notamment de la flotte, via un décalage de livraisons d'avions et le renoncement d'options d'achat. Les investissements liés à la sécurité et aux services aux clients étaient en revanche maintenus. Sur le plan social, la compagnie avait annoncé le départ de 5 300 emplois équivalents temps plein.

Les résultats des années 2012 et 2013 ainsi que ceux du premier semestre 2014 ont montré que les activités moyen-courrier et cargo du groupe connaissaient un redressement moins rapide que prévu et que les recettes étaient nettement inférieures aux prévisions. L'objectif assigné à l'activité cargo du groupe était de générer 140 millions d'euros d'amélioration du résultat en 2013. Or, le résultat de cette activité ne s'est amélioré que de 28 millions d'euros. Devant ces résultats financiers décevants, le plan de désendettement de la société a dû être retardé d'un an. Des mesures complémentaires ont donc été décidées.

2. De nouvelles restructurations ont été annoncées

C'est le 25 juillet 2014 qu'un nouveau plan, « *Perform 2020* », a été mis en œuvre, prenant le relais du plan *Transform 2015* qui s'achève sur un demi-échec. Le nouveau plan a pour objectif de continuer à améliorer la compétitivité grâce à la rationalisation des secteurs déficitaires, mais aussi de développer des activités opérationnelles rentables, notamment sur les marchés en croissance.

Perform devrait poursuivre la rationalisation des activités court et moyen-courrier. Ainsi, les activités point-à-point d'Air France et de Hop! (marque commerciale du pôle régional du groupe) seront regroupées sous une unité commerciale unique. L'objectif de baisse des coûts y est maintenu et devrait passer par un resserrement du réseau autour des lignes rentables.

En parallèle, Air France-KLM prévoyait la poursuite du développement à grande échelle de ses filiales à bas coûts Transavia France et Transavia Pays-Bas, avec la création de bases européennes communes. L'objectif annoncé le 11 septembre 2014, avant la grève historique, était d'atteindre un trafic cumulé de 20 millions de passagers avec 100 avions à l'horizon 2017. Le long conflit social qui a suivi cette annonce devrait remettre en cause, au moins partiellement, cet objectif.

En matière de fret, l'objectif est d'atteindre l'équilibre opérationnel en 2017. Air France-KLM va continuer à réduire sa flotte tout cargo, qui passera de 14 avions (2013) à 5 dans deux ans. En matière de long-courrier, l'objectif de croissance se situe entre 1 et 1,5 % entre 2015 et 2017. Le développement passera aussi par un renforcement des partenariats avec d'autres compagnies mondiales.

Sur le plan financier, Air France-KLM vise un résultat opérationnel en croissance de 8 à 10 % entre 2013 et 2017 et un ratio entre ce résultat et sa dette nette ramené à 2,5 contre 4,2 fin 2013.

IV. LES AUTRES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN

A. AÉROPORTS DE PARIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT

1. En 2013 à nouveau, la hausse du nombre de passagers s'est accompagnée d'une baisse du nombre de mouvements d'avions

En 2013, le trafic passager des aéroports parisiens a augmenté de 1,8 %, à 90,3 millions de passagers et la société Aéroports de Paris a enregistré une croissance de son chiffre d'affaires consolidé de 4,3 %, grâce, d'une part à l'évolution positive des revenus générés par les activités aéronautiques principalement tirés par la hausse des tarifs des redevances au 1^{er} avril 2013 (+ 3,0 %) et, d'autre part, à la forte progression des revenus issus des commerces et services (+ 5,1 %), ainsi qu'à la poursuite du développement de l'immobilier. Les bénéfices obtenus après déduction des charges sont en hausse de 4,7 %. Cette progression entraîne une augmentation du résultat opérationnel courant de 4,0 %. Le résultat avant impôt s'établit à 514 millions d'euros, en baisse de 1,1 %, principalement en raison de la hausse des frais financiers (+ 6,9 %) liée à l'augmentation de l'endettement brut.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS DE PARIS

(en millions)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trafic passagers	82,5	86,4	87,1	83,0	83,4	88,1	88,8	90,3
Variation	4,8 %	4,7 %	0,8 %	- 4,7%	0,4%	5,7%	0,8%	1,8%
CDG	56,9	59,9	60,9	57,9	58,2	61,0	61,6	62,0
Variation	5,8 %	5,4 %	1,6 %	- 4,9%	0,4%	4,8%	1,1%	0,9%
Orly	25,6	26,4	26,2	25,1	25,2	27,1	27,2	28,3
Variation	2,8 %	3,2 %	- 0,9%	- 4,2%	0,4%	7,7%	0,3%	3,8%

(en milliers)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mouvements d'avions commerciaux	762,3	776,8	781,3	738,6	707,6	735,4	721,9	701,9
Variation	3,5 %	1,9 %	0,6 %	- 5,5 %	- 4,2 %	3,9 %	- 1,8 %	- 2,8 %
CDG	533,0	543,8	551,2	518,0	491,9	506,9	491,3	472,2
Variation	3,7 %	2,0 %	1,4 %	- 6,0%	- 5%	3,0%	- 3,1%	- 3,9%
Orly	229,4	233	232,2	220,6	215,6	228,5	230,6	229,7
Variation	2,9 %	1,6 %	1,2 %	- 5,0%	- 2,2%	6,0%	0,9%	- 0,4%

Source : DGAC.

Pour la société Aéroport de Paris, l'année 2013, comme l'année 2012, aura été paradoxale : alors que le nombre de passagers a augmenté (+ 1,8 %), le nombre de mouvements d'avions s'est fortement contracté (- 2,8 %), ce qui

signifie que les compagnies aériennes, pour améliorer leurs résultats, ont continué à augmenter le taux de remplissage de leurs avions en réduisant les fréquences en mettant en service des avions de plus grande capacité. Si les recettes des redevances passagers et les recettes des services commerciaux liées au nombre de passagers n'ont pas été affectées par ce phénomène, les redevances qui sont calculées sur le nombre de mouvements en ont pâti.

En 2013, l'ensemble du trafic fret et poste traité sur les plateformes parisiennes a poursuivi sa baisse (-3,7 %) entamée en 2012 (-6,2 %) : 2,17 millions de tonnes ont été transportées.

2. Les bons résultats du premier semestre 2014

Au cours du premier semestre 2014, le trafic de passagers des aéroports parisiens s'est établi à 44,8 millions de passagers, en hausse de 4,2 % par rapport à la même période de 2013 (+4,3 % à Paris-Charles de Gaulle, soit 30,8 millions de passagers et +4,0 % à Paris-Orly, soit 14 millions de passagers).

Le nombre de passagers en correspondance a augmenté de 3,4 % même si le taux de correspondance est en baisse de 0,2 point à 24 %. Le nombre de mouvements d'avions (342 207) a diminué de 0,5 %. L'activité fret et poste est répartie à la hausse (+3,2 %) avec 1 086 775 tonnes transportées.

3. Une hausse inquiétante de la dette d'AdP

Au 31 décembre 2013, l'endettement financier brut du groupe Aéroports de Paris s'est établi à 4 176,7 millions d'euros, ce qui correspond à une hausse de 5,7 % par rapport au 31 décembre 2012, hausse qui fait suite à une augmentation de 13,3 % au cours de l'année 2012. Cet endettement se décompose comme suit :

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT D'AÉROPORTS DE PARIS

(en millions d'euros)

Emprunts et dettes financières	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Emprunts obligataires	2 722,3	3 189,6	3 470,8
Emprunts bancaires	612,5	605,4	564,5
Autres emprunts et dettes assimilées	25,9	28,8	29,8
Emprunt et dette financière hors intérêts	3 360,7	3 823,8	4 065,1
Intérêts courus non échus	79,3	90,6	89,1
Instruments financiers dérivés passifs	27,0	38,8	22,5
Total Emprunts et dettes financières	3 487,7	3 953,2	4 176,7

Source : DGAC.

En mars et juin 2013, Aéroports de Paris a remboursé deux emprunts arrivés à échéance dont les valeurs respectives étaient de 300 et de 38 millions d'euros. En juin 2013, AdP a émis un emprunt obligataire à 15 ans d'un montant de 600 millions d'euros. Cet emprunt, qui porte intérêt à 2,75 %, devra être remboursé au 5 juin 2028.

En 2013, l'endettement d'AdP est passé de 78 % à 80 % de ses fonds propres.

4. Le développement des activités commerciales

Les activités commerciales d'AdP revêtent deux formes. En qualité de bailleur, AdP perçoit les loyers que lui versent les gestionnaires des commerces situés en aéroports et une contribution assise sur leur chiffre d'affaires. En qualité d'opérateur, il perçoit des revenus de ses co-entreprises :

– la Société de Distribution Aéroportuaire (SDA), détenue à parité avec Aélia, est spécialisée dans la vente d'alcool, tabac, parfums, cosmétiques et produits gastronomiques. Au 1^{er} janvier 2012 SDA a absorbé Duty Free Paris (DFP), société spécialisée dans la mode et ses accessoires ;

– Relay@ADP, créée en août 2011, est une société spécialisée dans les activités de presse, de librairie et de souvenirs. Elle est détenue à 49 % par AdP, à 49 % par Lagardère Services et à 2 % par SDA ;

– Media Aéroports de Paris, créée en juin 2011, est une société destinée à exploiter et commercialiser des dispositifs publicitaires. Cette société est détenue à parité par AdP et JCDecaux France.

Le chiffre d'affaires des activités commerciales, deuxième source de revenus d'AdP a profité, en 2013, d'une hausse du chiffre d'affaires par passager de 5,3 %, et a augmenté de 8,8 % pour atteindre un montant de 387 millions d'euros.

Depuis 2006, la superficie des surfaces commerciales a progressé de 62 % au total et de 137 % pour les seules boutiques situées en zone hors taxe, qui assurent les plus fortes contributions. Cette évolution s'est traduite par une forte croissance du chiffre d'affaires par passager : + 80,6 % depuis 2006.

Alors que les commerces occupaient une surface de 34 300 m² en 2005, ce sont désormais 56 400 m² qui leur sont dévolus. Pour 2015, Aéroports de Paris vise une nouvelle progression, avec près de 58 800 m² de surfaces commerciales et un chiffre d'affaires de 19 euros par passager.

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

Le programme d'investissements de la société Aéroports de Paris pour la période 2011-2015 s'élève à 2 590 millions d'euros. Pour l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, les principaux axes de ce programme sont les suivants :

– la construction du satellite 4 (hall M), salle d'embarquement du terminal 2E entièrement consacrée au trafic international. Elle disposera de 4 900 m² de boutiques et de 1 100 m² de bars et restaurants. Le coût total du projet s'élève à 580 millions d'euros, hors sûreté et hors système de tri des bagages. Sa capacité est de 7,8 millions de passagers par an ;

– la construction d'un bâtiment central entre les terminaux 2A et 2C permettant de regrouper les contrôles de sécurité et de police, de créer une zone de commerces unique, d'unifier les salles d'embarquement, d'augmenter les surfaces des salons, de regrouper les correspondances et de permettre la mise en place de l'inspection filtrage unique. Le coût total du projet est de 69 millions d'euros hors sûreté ;

– l'optimisation des circuits de correspondance avec la création de circuits réservés aux passagers en correspondance au sein du Terminal 2 de Paris-Charles de Gaulle avec, en particulier, la construction d'une galerie de liaison entre les terminaux 2E et 2F, dont la mise en service a eu lieu en avril 2013 ;

– la poursuite de la réhabilitation des satellites de l'aérogare 1.

À la fin 2013, les capacités nominales des terminaux de Paris-Charles de Gaulle s'élevaient à 72,2 millions de passagers soit une augmentation de 25,1 millions de passagers par rapport à 2006.

Le programme prévisionnel d'investissements de la plate-forme de Paris - Orly est évalué à environ 440 millions d'euros (hors sûreté) dont environ 110 millions d'euros sur la période 2012-2015. Il concerne à la fois des investissements de capacité et des investissements de restructuration. Il prévoit notamment les travaux préalables du projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly (projet intitulé « Paris-Orly, un nouvel envol ») qui portent principalement sur le réaménagement des abords des terminaux et des accès aux parkings, la construction d'une nouvelle salle d'embarquement réservée aux vols internationaux et le début de la construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Ouest et Sud existants (livraison prévue entre 2018 et 2020).

Après la réalisation de l'ensemble de ces investissements, la capacité annuelle de l'aéroport de Paris-Orly sera portée à 32 millions de passagers pour un trafic de 27 millions actuellement.

6. ADP poursuit sa mondialisation

ADP Ingénierie (ADPi) est l'une des premières sociétés d'ingénierie aéroportuaire mondiales en termes de chiffre d'affaires. Elle assure des prestations d'audit, de conseil, de conception, de supervision et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Très active au Moyen-Orient, ADPi a conçu le système d'ingénierie du nouveau satellite géant de l'aéroport de Dubai. Mis en service début 2013, il est réservé aux Airbus A380 de la compagnie Emirates. D'autres projets sont en cours à Dubai, Jebel Ali et dans le sultanat d'Oman. De nouveaux contrats ont été remportés en 2013 au Brésil, à Taïwan et en Tanzanie. ADPi est notamment chargée de la réorganisation des espaces publics de l'aéroport São Paulo-Guarulhos. Elle réalisera les études de rénovation des pistes et voies de circulation de l'aéroport international Taïwan Taoyuan afin qu'il puisse accueillir des avions gros-porteurs. Elle participera à la modernisation de l'aéroport international de Zanzibar qui inclut la construction d'une seconde aérogare.

Détenue à 100 % par Aéroports de Paris, la société Aéroports de Paris Management (ADPM) a pour activité la gestion d'aéroports et la prise de participation dans des sociétés aéroportuaires hors de Paris.

Elle est présente dans 22 aéroports et 9 pays : Belgique, Mexique (13 aéroports), Algérie, Arabie saoudite, Jordanie, île Maurice, Guinée, Cambodge (2 aéroports) et, depuis 2013, Croatie. ADPM a en effet acquis 20,8 % de la société concessionnaire de l'aéroport de Zagreb, dont TAV Airports (partenaire turc dont AdP possède 38 % du capital) a également pris 15 %. Le contrat comprend la réalisation d'un terminal d'une capacité de 5 millions de passagers qui remplacera le terminal actuel et la gestion de l'aéroport en partenariat avec TAV durant vingt-cinq ans.

Deux terminaux ont été mis en service en 2013 : le premier, d'une capacité de 9 millions de passagers, à Amman, en Jordanie ; le second, de 4,5 millions de passagers, conçu par ADPi pour l'aéroport international de l'île Maurice. ADPM détient respectivement 9,5 % et 10 % des sociétés exploitantes de ces deux aéroports.

B. LA BONNE SANTÉ DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

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

TRAFFIC DES NEUFS AÉROPORTS MÉTROPOLITAINS D'INTÉRÊT NATIONAL

Aéroports	Nombre de passagers		Variation
	2013	2012	2013/2012
Nice – Côte d'azur	11 543 031	11 178 867	3,3 %
Lyon – Saint Exupéry	8 502 195	8 366 867	1,6 %
Marseille – Provence	8 213 594	8 173 863	0,5 %
Toulouse – Blagnac	7 506 241	7 492 145	0,2 %
Bâle – Mulhouse	5 560 031	5 327 497	10,0 %
Bordeaux – Mérignac	4 574 346	4 380 145	4,4 %
Nantes – Atlantique	3 835 023	3 545 200	8,2 %
Montpellier – Méditerranée	1 420 614	1 285 428	10,5 %
Strasbourg – Entzheim	1 171 001	1 154 296	1,4 %
Total	52 626 076	50 904 308	3,4 %

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

Le trafic de l'ensemble de ces aéroports s'est élevé à 52,6 millions de passagers en 2013, ce qui représente une augmentation de 3,4 % par rapport à 2012.

– Aéroports de la Côte d'Azur

Le trafic des aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu s'est élevé en 2013 à 11,5 millions de passagers locaux, soit une progression de 3,3 % par rapport à 2012. L'exploitant a enregistré une hausse de 7 % de son chiffre d'affaires. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions ont augmenté de 5,4 % par rapport à 2012. L'exercice 2013 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 64,2 millions d'euros, en hausse de 12,6 % par rapport à 2012. Les investissements se sont élevés à 58 millions d'euros en 2013 contre 57 millions d'euros en 2012. Ce montant a été financé par l'emprunt à hauteur de 9 millions d'euros. L'endettement financier du concessionnaire s'élevait à 141 millions d'euros fin 2013 en diminution par rapport à 2012.

– Aéroports de Lyon

Avec plus de 8,5 millions de passagers en 2013, les aéroports de Lyon ont enregistré une hausse de 1,6 % de leur trafic par rapport à 2012 tandis que le chiffre d'affaires a augmenté de 3,6 %. Les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions sont en progression de 3,2 % en 2013. L'exercice 2013 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 43,6 millions d'euros, soit une hausse de 6,6 % par rapport à 2012. Les investissements réalisés en 2013, d'un montant de 34,4 millions d'euros (contre 23,7 millions en 2011), ont été financés par un emprunt de 10 millions d'euros. L'endettement de la plateforme a été réduit à 85 millions d'euros contre 90 millions d'euros en 2012 et 105 millions en 2011.

– Aéroport de Marseille-Provence

La transformation en société spécifique en vertu de l'article 7 de la loi du 20 avril 2005 pour le concessionnaire de l'aéroport de Marseille Provence au cours de l'été 2014, a entraîné une discontinuité dans la transmission des informations financières. Les données présentées ici sont celles issues du plan d'affaires établi à l'occasion du passage en société anonyme et diffèrent substantiellement des données usuellement présentées.

Avec près de 8,2 millions de passagers en 2013, l'aéroport de Marseille a enregistré une stabilisation de son trafic par rapport à 2012. Le chiffre d'affaires a crû de 3,3 % à 127,7 millions d'euros par rapport à 2012. L'exercice 2013 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 16,1 millions d'euros. Les investissements se sont élevés à 29,6 millions d'euros en 2013 contre 26,7 millions d'euros en 2012.

– Aéroport de Toulouse-Blagnac

Le trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac s'est élevé en 2013 à plus de 7,5 millions de passagers, en quasi stabilité par rapport à 2012. Le chiffre d'affaires 2013 de l'aéroport a augmenté de 2,2 % par rapport à 2012. L'exercice 2013 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 32 millions d'euros, en hausse de 12,6 %. Les investissements réalisés en 2013 se sont élevés à 21,3 millions d'euros contre 21,5 millions en 2012. L'endettement de l'aéroport a été réduit à 135 millions d'euros à la fin de l'année 2013 contre 140 millions fin 2012.

– Aéroport de Bâle-Mulhouse

Avec plus de 5,9 millions de passagers, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a enregistré en 2012 une hausse de 10 % de son trafic. Le chiffre d'affaires a augmenté de 2,4 % par rapport à 2012. L'exercice 2012 s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 45 millions d'euros, en baisse de 21,7 % par rapport à 2012. Le programme d'investissements 2013 s'est élevé à 26 millions d'euros contre 10 millions en 2012. L'endettement de l'aéroport s'est fortement réduit, passant de 96,5 millions d'euros fin 2012 à 79 millions d'euros fin 2013.

– Aéroport de Bordeaux-Mérignac

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac a connu en 2013 une hausse de son trafic de 4,4 %, avec l'accueil de 4,6 millions de passagers. Le chiffre d'affaires a augmenté de 6 % par rapport à 2012. Les investissements réalisés en 2013 se sont élevés à 9 millions d'euros contre 11 millions en 2012, financé principalement par la capacité d'autofinancement. En conséquence, l'endettement financier de cet aéroport ne s'élevait plus, fin 2013, qu'à 17 millions d'euros contre 21 millions un an plus tôt.

– Aéroports du Grand-Ouest

L'exploitant a enregistré en 2013 une hausse de 8,2 % de son trafic avec l'accueil de près de 3,8 millions de passagers et a vu croître son chiffre d'affaires de 7,3 %. L'exercice 2013 s'est achevé avec une capacité d'autofinancement de 16,7 millions d'euros, en hausse de 27 % par rapport à 2012. Les investissements réalisés en 2012 se sont élevés à 24,6 millions d'euros. Fin 2013, l'endettement financier de l'aéroport s'élevait à 10,3 millions d'euros.

– Aéroport de Montpellier-Méditerranée

En 2013, l'aéroport de Montpellier Méditerranée a enregistré un trafic en hausse de 10,5 % qui fait suite à une baisse de 1,8 % survenue un an plus tôt. Le chiffre d'affaires a crû de 6,7 %. La capacité d'autofinancement de l'aéroport s'est élevée à 5,6 millions d'euros, en hausse de 33 % par rapport à 2012. Les investissements se sont élevés à 4,5 millions d'euros en 2013 contre 6,1 millions d'euros en 2012. L'endettement financier de l'aéroport, fin 2013, est resté stable à 13 millions d'euros.

– Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, le trafic a progressé de 1,4 % en 2013 avec l'accueil de plus de 1,2 million de passagers. Le chiffre d'affaires s'est toutefois établi en forte baisse de 10 % par rapport à 2012. L'exercice s'est soldé par une capacité d'autofinancement de 3,5 millions d'euros, en hausse de 11,5 % par rapport à 2012. Les investissements menés en 2013 se sont élevés à 1,7 millions d'euros contre 2,4 millions en 2012. L'endettement de l'aéroport a été légèrement réduit, passant de 13 millions d'euros fin 2012 à 12 millions fin 2013.

2. Les transporteurs à bas coût continuent de doper le marché français

En 2013, les transporteurs à bas coûts ont transporté presque 34,1 millions de passagers (21 compagnies et 693 liaisons) contre 31,3 millions en 2012 (26 compagnies et 665 liaisons).

La progression du trafic à bas coûts a été similaire à celle de 2012 (+ 8,9 % contre + 8,6 % en 2012), mais elle reste plus vive que celle du trafic assuré par les transporteurs traditionnels, ce qui a pour conséquence d'augmenter leur part de marché. Celle-ci représente désormais 25 % du trafic en France métropolitaine (contre 23,6 % en 2012), 41,2 % du trafic international entre la métropole et les pays du continent européen (39,2 % en 2012) et 17,4 % du trafic intérieur métropolitain (15,8 % en 2012).

Le nombre de transporteurs à bas coût présents sur le marché français a crû jusqu'en 2006, mais diminue depuis lors. Ainsi, en 2013, 21 transporteurs à bas coûts fréquentaient l'espace aérien français, mais la compagnie albanaise Belle air a fait faillite en fin d'année. Le nombre de liaisons, en revanche, ne cesse de croître. En 2014, le seuil des 766 liaisons à bas coût a été franchi.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTEURS À BAS COÛT EN FRANCE DEPUIS 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
nombre de TBC	7	10	18	29	31	35	33	30	28	25	24	26	21	19
liaisons desservies	29	70	88	146	203	294	401	480	478	504	574	665	693	766

Les deux principales compagnies à bas coût européennes (EasyJet et Ryanair) dominent toujours le marché français et ont exploité, en 2013, chacune environ 200 liaisons (en août 2014 : easyJet exploite 220 liaisons et Ryanair 200). Le groupe EasyJet reste en tête avec presque 47 % du trafic bas coûts touchant la France, soit 16 millions de passagers, suivi de Ryanair avec une part se rapprochant de 24 % du trafic soit 8 millions de passagers.

En 2000, les deux transporteurs anglo-saxons détenaient 90 % du marché des vols à bas coût en France (2 millions de passagers). Leur part, même si elle a diminué avec l'arrivée de nouveaux concurrents, reste considérable et s'établissait à un peu plus de 70 % en 2013 (74 % en 2012). Les douze transporteurs suivants représentent 20 % des parts de marché en 2013 (6,8 millions de passagers). Ce sont, par ordre décroissant : Vueling (2,9 millions de passagers), Transavia France (1,7 million), Norwegian (0,9 million de passagers), Flybe ainsi que Volotea et Wizzair (0,6 million de passagers chacun), Pegasus Airlines et Air Berlin (0,4 million de passagers chacun), Transavia Pays-Bas ainsi que Jet2com et TUIfly (environ 0,3 million de passagers chacun), enfin Air Arabia Maroc et Niki (environ 0,2 million de passagers).

Parmi les dix premiers transporteurs à bas coût les plus actifs sur le marché français, les européens dominent largement, le transporteur non européen qui se détache étant le turc Pegasus Airlines.

La progression de l'activité des transporteurs à bas coût a été moins forte que l'année précédente sur l'ensemble des segments du marché mais elle a néanmoins dopé le trafic dans son ensemble. Ainsi, le trafic international de la France avec les pays du continent européen a connu une progression de 1,8 % (+ 4,1 % en 2012) comparé à une baisse de - 1,6 % pour les transporteurs classiques ; le trafic intérieur a, quant à lui, augmenté de 2,2 % (+ 2,9 % en 2012), alors que sans l'apport des transporteurs à bas coût, il aurait quasiment stagné (+ 0,2 %).

ACTIVITÉ DU TRAFIC À BAS COÛT DANS LES PRINCIPAUX AÉROPORTS FRANÇAIS

(en nombre de passagers)

Aéroport	Trafic Bas coûts (BC) en 2013	Évolution du trafic BC 2013/2012	Trafic BC/trafic total aéroport en 2013	Trafic BC international en 2013	Évolution du trafic international BC 2013/2012	Trafic BC domestique en 2013	Évolution du trafic domestique BC 2013/2012
Paris-Orly	7 102 018	8 %	25 %	5 969 259	9 %	1 132 759	- 1 %
Paris-CDG	5 059 789	- 3 %	8 %	4 444 953	- 1 %	614 836	- 16 %
Nice	4 120 233	9 %	36 %	2 809 921	9 %	1 310 312	10 %
Bâle-Mulhouse	3 951 042	22 %	68 %	3 611 119	22 %	339 923	21 %
Beauvais	3 909 674	1 %	99 %	3 751 055	13 %	158 619	20 %
Lyon	2 076 789	12 %	24 %	1 192 009	14 %	584 780	8 %
Toulouse	1 933 666	4 %	26 %	828 815	12 %	1 104 851	8 %
Marseille	1 917 393	8 %	23 %	1 472 953	5 %	444 440	20 %
Nantes	1 488 861	41 %	39 %	852 237	84 %	636 624	38 %
Bordeaux	1 481 718	19 %	32 %	901 307	9 %	580 411	37 %

Source : DGAC.

C. EADS S'EST TRANSFORMÉE EN AIRBUS GROUP

En 2014, EADS est devenu Airbus Group, dans le but de s'adapter à un environnement évolutif, tant sur les marchés militaires et civils. Bien qu'étant l'une des entreprises les plus compétitives du monde dans les activités qu'elle développe, la société « doit réduire ses coûts et dégager des marges suffisantes pour préserver sa capacité à investir et à innover ».

1. Une réorganisation autour de trois pôles aéronautiques

Le groupe EADS était jusqu'à présent constitué des quatre divisions suivantes : Airbus (avions de ligne), Eurocopter (hélicoptères), Astrium (espace) et Cassidian (défense et sécurité). Depuis le début de cette année, Airbus Group n'est plus organisé qu'en trois pôles :

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

– Airbus defence and space rassemble les aéronefs militaires, les systèmes spatiaux et les systèmes et équipements touchant à la sécurité et au renseignement. Il est devenu leader européen du secteur ;

– Airbus Helicopters, numéro un mondial des hélicoptères civils et militaires, conçoit, produit et entretient des hélicoptères civils en lieu et place d'Eurocopter.

Dans l'optique d'un recentrage sur son cœur de métier (avions, hélicoptères, satellites, lanceurs, missiles et activités et services connexes), Airbus a prévu de vendre ses activités de systèmes de communications pour les forces de sécurité (PMR) qui relevaient jusqu'à présent en partie de Cassidian. Le

regroupement des activités de défense et d'espace ont conduit à la suppression d'un certain nombre de postes qui ont été absorbés par la croissance du groupe.

Enfin, la société AéroliA, filiale d'Airbus Group spécialisée dans les caissons de voilure, les systèmes hydrauliques et qui fabrique notamment le nez de l'A 350 a annoncé sa fusion, à compter du 1^{er} janvier 2015, avec la Sogerma, spécialiste dans la fabrication de sièges d'avions, ce qui aboutira à la création de la première société d'aérostructures du monde.

2. Des résultats toujours aussi impressionnants

En 2013, le chiffre d'affaires du groupe a progressé de 5,4 %, s'établissant à 59,3 milliards d'euros. Depuis sa création en 2000, l'entreprise a augmenté ce chiffre de 145 % (24,5 milliards d'euros la première année).

Sur ce volume, 39,9 milliards d'euros (65 %) proviennent d'Airbus, 14,7 milliards d'euros (24 %) des activités de défense et d'espace et 6,3 milliards d'euros (10 %) des activités liées aux hélicoptères. 80 % du chiffre d'affaires est lié aux activités civiles, 20 % provenant des activités de défense.

93 % des salariés d'Airbus sont situés en Europe, dont 91 % sur le sol des quatre pays fondateurs. En France, Airbus group emploie désormais 52 100 salariés (+ 4,6 % en un an) contre 50 080 en Allemagne, 14 626 au Royaume-Uni et 11 214 en Espagne. 3 255 salariés travaillent en outre aux États-Unis et 10 373 dans le reste du monde. Le groupe Airbus reste, de loin, la première entreprise exportatrice française. Notre pays, avec 11 % des parts, est le premier actionnaire du groupe devant l'Allemagne (10,9 %) et l'Espagne (4,1 %).

En France, le groupe Airbus représente 26 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 21 milliards d'euros d'exportations, 12 milliards d'euros de commandes à 9 300 sous-traitants et 1,5 milliard d'euros d'investissements.

Les bons résultats de la société s'expliquent notamment par le dynamisme d'Airbus, qui a livré depuis sa création plus de 8 700 avions (dont plus de 8 000 sont toujours en service) et dispose d'un carnet de commande de plus de 5 900 appareils. Ce carnet de commande équivaut à huit années de production.

Le carnet de commande de l'ensemble du groupe a été multiplié par cinq depuis sa création, passant de 132 milliards d'euros en 2000 à 686,7 milliards d'euros fin 2013.

3. Un certain nombre de sujets de préoccupation demeurent

La santé florissante du groupe Airbus ne doit pas occulter quelques soucis qu'il convient de prendre en compte.

La réduction généralisée des budgets militaires en Europe occidentale conduit nombre de pays à diminuer ou à reporter leurs achats. Ce fut longtemps le

cas du ravitailleur en vol MRTT dont la signature du contrat, plusieurs fois annoncée, a régulièrement été reportée. Il semblerait toutefois que la conclusion du contrat soit désormais proche entre l'industriel et le gouvernement français. D'autres clients européens comme l'Espagne, le Portugal et la Pologne ainsi que les Pays-Bas et la Norvège au travers de l'Agence européenne de défense seraient intéressés par cet appareil.

L'Airbus A 400 M, qui est une réussite sur le plan technique a commencé à être livré auprès des forces armées françaises qui ont reçu cinq appareils. Le rythme des livraisons a toutefois été divisé par deux d'ici à 2019 en application de la loi de programmation militaire 2014-2019.

Enfin, dans le domaine civil, Airbus s'oriente vers le développement incrémental sur la famille des avions existants (développement de technologies moteurs, systèmes, matériaux). La principale préoccupation vient de l'Airbus A 380, impressionnante réussite technique mais qui peine à prendre son envol sur le plan commercial. 318 exemplaires ont d'ores et déjà été commandés (et 143 livrés) mais le point d'équilibre du programme n'est pas encore atteint. La réflexion est lancée autour d'un A 380 *néo*, équipé de nouveaux moteurs.

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

I. LE BUDGET ANNEXE *CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS*

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

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

A. UNE AMÉLIORATION SENSIBLE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU BACEA EN 2015

L'évolution des crédits de la mission *Contrôle et exploitation aériens* pour l'année 2015 se place dans une triple perspective de reprise du transport aérien, de maîtrise accrue de la dépense publique et de trajectoire de désendettement du BACEA sur le triennal 2015-2017, amorcée dès 2015.

L'évolution des recettes et des dépenses pour 2016 et 2017 s'inscrit dans cette perspective. Elles sont toutefois subordonnées au résultat des discussions en cours avec les instances européennes sur les assiettes de coût et la tarification associée. De ces discussions dépendent en effet en grande partie le niveau des recettes en 2016 et 2017 pour le budget annexe.

1. Une hausse notable des recettes fiscales

Les principales recettes du budget annexe pour 2015 seront les suivantes :

- **Les redevances de navigation aérienne** : elles s'élèveront à 1 564,4 millions d'euros en 2015 contre 1 477,2 millions d'euros en 2014, soit une progression de 87,2 millions d'euros (+ 5,9 %). Cette hausse correspond à une demande de la France d'une hausse de tarification pour la redevance de route.

- **La taxe de l'aviation civile** : en 2015, le produit de cette taxe est estimé à 461,9 millions d'euros, en progression de 4,8 % par rapport à 2014. La quotité de la taxe affectée au BACEA est maintenue à 80,91 % ce qui représente un montant de 373,7 millions d'euros. La hausse du produit de cette taxe pour 2015 est le résultat conjugué de la prévision d'une augmentation du trafic aérien global et de l'augmentation du tarif indexé sur le taux prévisionnel de croissance des prix à la consommation hors tabac.

• **Les autres recettes** : les prévisions de ces montants ont été ajustées pour tenir compte de l'exécution constatée en 2013, notamment pour les redevances de contrôle et de certification évaluées à 28,2 millions d'euros en 2015 (hors autorité de surveillance), soit une prévision légèrement inférieure à l'exécution 2013 (28,6 millions d'euros) et inférieure de 4,6 millions d'euros aux chiffres de 2014.

2. Un tarissement des recettes immobilières

Conformément à l'article 61 de la loi de finances pour 2011, les « *produits de cession de biens immeubles de l'État et des droits à caractère immobilier attachés aux immeubles de l'État occupés par la direction générale de l'aviation civile (...) sont affectés au désendettement du budget annexe Contrôle et exploitation aériens* ».

Les années 2011 et 2012 avaient permis de récupérer respectivement 5,4 millions d'euros et 2,1 millions d'euros au bénéfice du remboursement des emprunts du BACEA.

En 2013, ce sont 6,9 millions d'euros de produits de cessions qui ont été affectés à la charge de remboursement des emprunts. Ces ressources proviennent principalement de la vente par lot de villas sises à de St-Victoret, à proximité de l'aéroport de Marseille-Provence. Cette vente était initialement prévue en 2012 pour une estimation initiale de France Domaine de 4,4 millions d'euros.

En 2014, le retour prévisible des produits de cession au remboursement des emprunts du budget annexe est estimé à 8,1 millions d'euros (dont 7,05 millions provenant de l'opération de vente d'un terrain de Bonneuil-sur-Marne, fin 2013, à Ports de Paris).

Pour 2015, les produits des cessions immobilières sont estimés à 0,7 million d'euros et, à partir de 2016, la tendance du flux des produits de cessions s'inscrit durablement à la baisse du fait de l'atteinte des objectifs de réduction du parc de logements.

3. La maîtrise des coûts devrait permettre un triplement de l'excédent brut d'exploitation

L'enveloppe d'investissement sera maintenue, en 2015, au niveau de l'exercice 2014 (257,5 millions d'euros), ce qui représente une hausse de 32 % par rapport à 2013). Cela témoigne de la volonté de maintenir les capacités opérationnelles de la DGAC et de répondre aux exigences européennes.

Les dépenses de fonctionnement prévues dans le PLF 2015 sont réduites de 2 % par rapport à 2014, soit une économie de près de 10 millions d'euros. Ce résultat est la traduction, au sein de la DGAC, des efforts d'optimisation de l'organisation et des méthodes de ses fonctions support, en particulier de la démarche de mutualisation des services, comme par exemple, la refonte des services achat, la mise en place d'un guichet unique fiscal pour les taxes collectées par la DGAC ou encore la modernisation de sa politique de déplacements.

En matière de dépenses de personnel, la DGAC poursuit la réduction de ses effectifs avec la suppression de 100 ETP. L'école nationale de l'aviation civile (ENAC) participe également à la réduction de l'emploi public en diminuant ses effectifs de 17 postes. Malgré ces réductions d'emplois, les crédits de personnel, même hors CAS *Pensions*, continueront à augmenter pour atteindre 882,7 millions d'euros en 2015 contre 877,5 millions d'euros en 2014 (+ 5,2 millions d'euros, soit + 0,6 %).

Du fait d'une progression dynamique des recettes et d'économies structurelles en fonctionnement, le résultat d'exploitation présente en 2015 une évolution significative, passant de 50,2 millions d'euros en 2014 à 148,9 millions d'euros en 2015. Cette augmentation de la capacité d'autofinancement du BACEA amorcera son assainissement financier avec une baisse du recours à l'emprunt, évalué à 167,9 millions d'euros en PLF 2015 contre 267,2 millions d'euros en 2014, ce qui permettra une diminution inédite de 57 millions d'euros de son encours de dette (- 4 %) par rapport à 2014 contribuant ainsi à la réduction des déficits publics.

4. La taxe d'aéroport ne suffit plus à couvrir le coût de la sécurité

L'exécution des missions de sécurité, de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) est confiée aux exploitants d'aéroports en application de l'article L. 6341-2 du code des transports. Leur financement repose sur la taxe d'aéroport (article 1609 *quatervicies* du code général des impôts) qui comporte deux parts :

– une part correspondant au tarif fixé sur chaque aéroport dans la limite d'un tarif plafond, reversée à l'exploitant d'aéroport sur lequel elle est perçue et visant à couvrir ou à contribuer au financement de ses dépenses au titre des missions considérées ;

– une majoration du tarif précédent, dont le produit perçu sur l'ensemble des aéroports des classes 1, 2 et 3 est cumulé sur un compte de trésorerie, puis réparti entre les seuls aéroports de classe 3 ou non éligibles (moyens et petits aéroports) nécessitant un complément de financement.

La taxe d'aéroport est perçue au profit des exploitants des aéroports ou groupement d'aéroports dont le trafic excède un certain seuil, fixé à 5 000 unités de trafic (UDT). Elle est due par les transporteurs aériens publics pour chaque passager ou tonne de fret embarqués. Une unité de trafic est égale à un passager ou à 100 kilos de fret.

En 2013, le coût total des missions de sûreté et de sécurité assurées par les exploitants d'aérodromes a été estimé à 929 millions d'euros. Or, le produit de la taxe d'aéroport, y compris la majoration, était estimé, à l'automne 2013, après le retour des déclarations d'aéroports, à 898 millions d'euros, dont 799 millions d'euros pour la taxe d'aéroport et 99 millions d'euros pour la majoration.

L'insuffisance de financement cumulée s'est accrue en 2013, passant de 39 millions d'euros fin 2012 à environ 73 millions d'euros à la fin de l'année 2013, dont 29 millions d'euros pour Aéroports de Paris (à l'équilibre fin 2012). Cette hausse du déficit s'explique notamment par la mise en œuvre – non compensée – de l'abattement tarifaire pour les passagers en correspondance (- 10 % en 2012 puis - 40 % en 2013).

Pour l'année 2014, l'ensemble des coûts de sécurité à la charge des exploitants d'aéroports devraient s'élever à environ 962 millions d'euros (soit 3,5 % de plus qu'en 2013) en raison notamment de la mise en œuvre de nouvelles mesures de sûreté : mesures sur les liquides et gels, détection de traces d'explosifs, nouveau standard de contrôle pour les bagages de soute... Les prévisions de trafic conduisent pour 2014 à un produit prévisionnel de taxe d'aéroport de 815 millions d'euros (+ 2 %) et à un produit de majoration de 105 millions d'euros (+ 6 %), soit 920 millions d'euros de recettes totales (+ 2,4 %).

Ainsi, malgré une hausse prévisionnelle du trafic (+ 2,3 % en 2014 selon la DGAC), le déficit global devrait repartir à la hausse notamment pour Aéroports de Paris. Le déficit de financement cumulé du dispositif devrait se situer à environ 100 millions d'euros à la fin de l'année 2014, dont 60 millions d'euros pour AdP et 40 millions d'euros pour les aéroports petits et moyens.

B. LE BUDGET 2015 MARQUÉ PAR UNE RÉDUCTION DE L'ENDETTEMENT

Depuis plusieurs années, différents rapporteurs se sont inquiétés du recours croissant à l'emprunt, dont une partie était consacrée au financement de dépenses de fonctionnement dès lors que le montant de l'emprunt dépasse celui des investissements. Le projet de budget pour 2015 semble marquer le début du désendettement.

1. Les années 2005-2014 et la « spirale du surendettement »

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

En 2012, devant le poids de charge des remboursements qui frôlait les 200 millions d'euros, il avait été procédé à un allongement de la durée d'amortissement des emprunts contractés à partir de 2011. La Cour des comptes avait alors évoqué une « spirale de surendettement » et avait appelé à une maîtrise de la dette du budget annexe.

En 2013, le recours à l'emprunt est resté significatif, à hauteur de 248 millions d'euros pour un remboursement de 223 millions d'euros. Au 31 décembre 2013, l'encours des emprunts du budget annexe s'élevait à 1 239 millions d'euros, niveau record. En 2014, ce niveau sera largement dépassé puisque l'autorisation d'emprunt s'est élevée à 267,7 millions d'euros, ce qui portera l'encours en fin d'exercice à 1 281 millions d'euros, en hausse de 3,5 %. Mais la tendance devrait enfin s'inverser en 2015.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT DU BECEA DEPUIS 2005

(en millions d'euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	LFI 2014	PLF 2015
Emprunts contractés	80	253	103	104	282	251	194	250	248	267	168
Remboursements d'emprunts	100	114	104	104	108	154	182	197	223	225	225
Endettement net au 31 décembre	740	878	878	878	1 052	1 148	1 161	1 214	1 239	1 282	1 224
Évolution annuelle	- 2,6%	18,7%	-0,1%	0,0%	19,8%	9,2%	1,1%	4,6%	2,1%	3,5%	-4,5%

Source : DGAC.

2. Les autorisations d'emprunt seront beaucoup plus faibles en 2015

Si l'augmentation du recours à l'emprunt fut nécessaire en 2014 pour la relance des investissements productifs, la hausse prévue par le projet de loi de finances pour 2015 de la tarification des services du prestataire de navigation aérienne permet d'envisager des recettes supplémentaires pour la couverture des besoins de financements des investissements. Cela engendrera par conséquent en 2015, une augmentation du résultat d'exploitation du BACEA propice à une réduction notable du recours à l'emprunt et, *a fortiori*, de l'encours de dette du budget annexe

L'emprunt, souscrit par le biais de contrats auprès de l'Agence France Trésor (AFT), représentera 167,9 millions d'euros en 2015 contre 267,19 millions d'euros en 2014, ce qui correspond à une diminution de 99,3 millions d'euros en un an (- 37,2 %).

L'amortissement du capital prend en compte exclusivement les échéances contractuelles de remboursement du principal, y compris celles relatives à la convention d'avance conclue avec l'AFT. A ce titre, les remboursements en 2014 et en 2015 seront très comparables, avec un amortissement financier global respectivement estimé à 225,35 millions d'euros et à 225,11 millions d'euros, ce qui dénote une stabilité entre les deux exercices (- 0,1 %).

Cette charge de remboursement annuelle des emprunts continue de constituer un poste de dépense important, pénalisant structurellement la capacité financière du BACEA sur 2015 et au-delà. Elle s'explique par :

– des maturités variables des emprunts depuis 2005 (de 10 à 8 ans selon les contrats). Ce n'est en effet que depuis 2011 que la durée d'amortissement des emprunts a été fixée à 12 ans ;

– une règle uniforme d'amortissement linéaire du capital.

La DGAC souligne que, depuis 2011, par convention avec le service des domaines, le budget annexe bénéficie de la totalité des produits de cessions immobilières des biens occupés par la DGAC. L'intégralité de ces recettes est affectée au désendettement, contribuant ainsi à honorer les amortissements financiers annuels. À ce titre, la loi de finances pour 2014 prévoyait 3,8 millions d'euros de produits exceptionnels, quand le projet de loi de finances pour 2015 envisage une recette de 0,7 million d'euros, reflétant l'atonie du marché immobilier et un certain tarissement de cette ressource.

3. Le début d'une trajectoire de désendettement

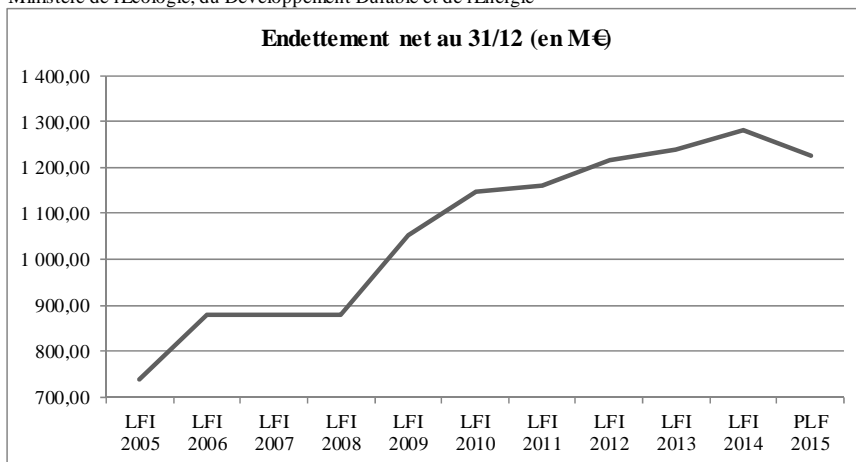
L'évolution annuelle de l'endettement se mesure par l'écart entre l'amortissement financier (correspondant au remboursement du capital des emprunts contractés) et l'autorisation d'emprunt. Si la loi de finances initiale pour 2014 prévoyait une hausse de 41,8 millions d'euros de la dette du BACEA, le projet de loi de finances pour 2015 enregistre au contraire une diminution notable de 57,2 millions d'euros.

L'encours de dette du budget annexe s'élèverait ainsi au 31 décembre 2015 à 1 224,27 millions d'euros contre 1 281,46 millions d'euros un an plus tôt, ce qui représente une baisse de 4,5 %. Cette évolution se traduit par une baisse importante de l'endettement du budget annexe qui passera de 67,9 % fin 2014 à 61,7 % fin 2015.

Le graphique ci-après montre comment le budget 2015 amorce une trajectoire de désendettement en mesurant l'évolution de l'encours de dette depuis la LFI 2015 :

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie



DGAC/SG/SDF/1

C. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS DU BACEA

1. Une réduction engagée depuis huit ans

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

EFFECTIFS DU BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

	ETPT au 1 ^{er} juillet 2012	ETPT au 1 ^{er} juillet 2013	ETPT au 1 ^{er} juillet 2014	Solde
Personnels d'encadrement et administratif	3 175,6	2 975,5	2 885,6	- 89,9
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	4 116,6	4 085	4 062,3	- 22,7
Ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne et techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile	3 123,2	3 096,6	3 061,4	- 35,2
Ouvriers et personnels navigants	584,7	687,3	668,8	- 18,5
Totaux	11 000,1	10 844,4	10 678,1	- 166,3

Source : DGAC.

Au 31 juillet 2014, les effectifs du BACEA comptaient 10 678 ETPT, soit 247 de moins que ce qui était prévu au plafond d'emplois fixé à 10 925. À cette date, 106 suppressions d'emplois avaient été réalisées ou étaient en cours alors que seulement 100 avaient été programmées. Compte tenu d'un certain nombre d'entrées prévues dans les mois à venir, le schéma de 100 suppressions d'emplois devrait être respecté en fin d'exercice. L'analyse du tableau ci-dessus démontre toutefois que les suppressions tendent à être supérieures aux prévisions puisque sur les douze mois de la période juillet 2013–juillet 2014, ce sont 166 emplois qui ont été supprimés (contre 155 sur la période précédente).

Le schéma d'emploi pour l'année 2015 prévoit 100 nouvelles suppressions d'emplois, ce qui permet de préserver, autant que possible, les capacités de la DGAC en termes de contrôle du trafic aérien et de surveillance de la sécurité. Ce schéma permet de limiter les suppressions dans les corps techniques qui représentent les cœurs de métier de la DGAC.

Compte tenu de l'augmentation de l'activité liée aux missions de sécurité et de sûreté, et l'accroissement de charge qui en résulte, le remplacement des départs en retraite des corps techniques de la navigation aérienne ne peut s'envisager à moins de 80 %, seuil considéré comme le seuil d'alerte pour la réalisation des missions des corps techniques.

2. La masse salariale ne diminue pas en raison de mesures catégorielles

Depuis 2010, on constate une stabilisation des dépenses de personnels qui s'explique notamment par un pilotage renforcé des emplois et de la masse salariale qui permet de maîtriser et de contenir les évolutions.

Les dépenses de personnel affichent ainsi une exécution inférieure aux crédits ouverts et une progression inférieure en moyenne à l'inflation comme indiqué dans le tableau ci-après :

MONTANT DES RÉMUNÉRATIONS ET CHARGES SOCIALES DU BACEA (TITRE 2)

(en millions d'euros)

Titre 2	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total inscrit en loi de finances initiales	1 100,5	1 087,5	1 104,7	1 137,1	1 138,7	1 144,9
Progression de la dotation		- 1,2 %	+ 1,6 %	+ 2,9 %	+ 0,1 %	+ 0,5 %
Total exécuté	1 083,05	1 071,69	1 091,3	1 107,69		
Progression du budget exécuté %		- 1,0%	1,8%	1,5%		

Pour l'année 2014, malgré les spectaculaires réductions d'effectifs, les crédits ouverts s'élèvent à 1 138,7 millions d'euros, en très légère hausse (+ 0,14 %) par rapport à 2013. L'année en cours se caractérise en effet par la mise en œuvre des mesures du protocole social 2013-2015.

Le financement de ces mesures absorbera, en grande partie, les économies réalisées par les schémas d'emplois des années précédentes.

S'agissant de 2015, l'application des mesures catégorielles prévues ne fera pas obstacle à la poursuite de l'effort de maîtrise des dépenses de personnel engagé par la DGAC qui tente de contenir la progression de sa masse salariale.

Le montant présenté au PLF 2015 de 1 144,9 millions d'euros marque une progression du montant hors CAS *Pensions* par rapport à 2014 (882,7 millions d'euros contre 877,5 millions d'euros en 2014). Cette augmentation est justifiée par l'inscription d'une provision pour le financement d'un dispositif spécifique pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Ce dispositif, en cours de négociation, a pour objet de compenser les effets de l'allongement de la durée de cotisation, introduite par la loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites, pour les ICNA radiés des cadres par limite d'âge ou invalidité afin de tenir compte de l'impossibilité de toute prolongation d'activité au-delà de la limite d'âge imposée à ce corps. La provision s'élève à 4,7 millions d'euros.

3. Des économies de fonctionnement

Les dépenses d'exploitation du budget annexe sont constituées aux deux tiers de dépenses opérationnelles directement liées aux prestations de navigation aérienne et, par conséquent, à des exigences de sécurité et de performance qui les rendent difficilement compressibles. Parmi ces postes de dépenses obligatoire figurent les coûts de formation liés à des règles statutaires ou réglementaires de maintien de compétences (licence de contrôle et autorisation d'exercice), gage du respect des niveaux de sécurité mais aussi de l'adaptation de ces agents aux procédures de circulation aérienne en vigueur dans la zone d'exercice de leur contrôle. De même, le maintien en condition opérationnelle des outils de gestion des flux et du trafic (fluides, télécommunications, entretien des bâtiments) nécessitent, dans le respect des obligations réglementaires, de consacrer des moyens financiers importants. Enfin ces coûts, associés à des prestations de services, sont facturés aux usagers sous forme de redevances. Si bien que toute économie en la matière revient à diminuer d'autant les recettes d'exploitation du BACEA et, par voie de conséquences, à limiter sa capacité d'autofinancement.

L'application des normes interministérielles d'économie en matière de dépenses a donc dû être adaptée à la singularité budgétaire du BACEA. Les mesures de réduction des dépenses ne peuvent s'appliquer que sur des postes de fonctionnement courant, sans porter préjudice à l'exercice des missions incombant à la DGAC. Le tableau ci-dessous indique, pour diverses charges d'exploitation, la baisse significative des dépenses de fonctionnement entre la LFI 2014 et le PLF 2015.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DU BACEA

Dépenses (M€)	Titre	LFI 2014	PLF 2015	Écart	%
Dépenses d'exploitation (T3)	T3	158,9	155,7	- 3,2	- 2,0 %
Subventions diverses (T6)	T6	4,3	4,2	- 0,1	- 2,0 %
<i>Sous total charges de fonctionnement</i>		<i>163,2</i>	<i>159,9</i>	<i>- 3,3</i>	<i>- 2,0 %</i>
Conventions organismes extérieurs (OE)	T3	232,5	227,9	- 4,7	- 2,0 %
Subvention opérateur ENAC	T3	98,8	96,8	- 2,0	- 2,0 %
<i>Sous total OE et ENAC</i>		<i>331,3</i>	<i>324,6</i>	<i>- 6,6</i>	<i>- 2,0 %</i>
Total		494,5	484,6	- 9,9	- 2,0 %

Source : DGAC.

On constate une diminution globale de 2 % de ces dépenses entre 2014 et 2015, ce qui représente près de 10 millions d'euros d'économie réalisées entre les deux exercices budgétaires. Les dépenses liées aux conventions avec les organismes extérieurs (Eurocontrol, Météo France, etc.), par nature peu élastiques, seront néanmoins ajustées à la baisse en 2015 à la suite des montants réels de dépenses constatés en 2013. Il convient également de remarquer que la subvention pour charges de service public versée à l'École Nationale d'Aviation Civile (ENAC), opérateur rattaché au programme 613 *Soutien aux prestations de l'aviation civile*, est soumise à la norme d'économie en vigueur au sein du budget général, telle que précisée par la lettre de cadrage du 7 mai 2015, ce qui aboutit à une baisse de 2 millions d'euros.

Par ailleurs, s'agissant des dépenses de personnel et conformément au neuvième protocole social entre le gouvernement et les organisations syndicales représentatives de la DGAC couvrant la période 2013-2015, le schéma d'emplois 2015 prévoit la suppression de 100 emplois pour la mission. L'ENAC supprime par ailleurs 17 postes, (réduction de 2 % de son plafond d'emplois). Ainsi, bien qu'étant une administration prestataire de services, de sécurité et de transport aérien, la DGAC aura, entre 2007 à 2015, réduit ses effectifs de 1 136 ETP soit de 9 %. Malgré ces réductions d'emplois et malgré le gel du point d'indice entré en vigueur en 2010, les dépenses de personnel, hors CAS pensions, augmenteront, comme nous l'avons évoqué, de 0,6 %, passant de 877,5 millions d'euros en 2014 à 882,7 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2015.

D. L'ÉVOLUTION BUDGÉTAIRE DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES

1. Le Programme 612 *Navigation aérienne*

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

La DSNA, doit non seulement maintenir en condition opérationnelle ses systèmes actuels et moderniser ses infrastructures mais également investir pour assurer la convergence technique au standard européen requis pour le FABEC (bloc d'espace fonctionnel d'Europe centrale) comme pour SESAR (*cf. infra*).

L'objectif de se doter d'un nouveau système complet de gestion du trafic aérien est d'autant plus crucial que le maintien en condition opérationnelle des systèmes actuellement en service engendre d'importants coûts (environ 90 millions d'euros annuels). Les investissements relatifs au programme 612 s'élèveront à 245,3 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 228,3 millions d'euros en crédits de paiement en 2015.

Dans ce contexte et afin d'atteindre les objectifs de performances assignés par la LOLF, la DSNA prévoit la montée en puissance des travaux de quatre programmes majeurs de modernisation des systèmes techniques qui impactent le budget d'investissement pour les années à venir :

– « 4-FLIGHT » : il s'agit du renouvellement du système informatique de gestion du trafic aérien des centres de contrôle en route et des deux grandes approches de la région Parisienne d'ici 2020. Ce programme est la première étape de la mise en œuvre par la France du programme européen SESAR de modernisation des systèmes de navigation aérienne ;

– le programme *Communications Sol/Sol sous IP* a pour objet de renouveler les réseaux de communications sol-sol. Lancé en 2005 afin de préparer la migration des télécommunications sous Internet Protocol (IP), ce projet qui devait aboutir fin 2014, a à nouveau pris du retard compte tenu des difficultés rencontrées en matière de sûreté informatique et de cyber-sécurité ;

– le programme SESAR (Single European Sky ATM Research) mis en œuvre par la Commission Européenne et Eurocontrol, constitue le volet technologique du Ciel unique européen. Ce programme a pour objectif de développer pour les 30 prochaines années une nouvelle génération du système de gestion du trafic aérien européen sûre et performante, moins coûteuse et respectant les conditions d'un développement durable ;

– les « Nouveaux systèmes spécifiques tours et approches » est destiné à moderniser les approches aériennes avec les tours qui ne bénéficieront pas du système 4-FLIGHT. Sa mise en œuvre opérationnelle pour l'ensemble des approches et des tours concernées est prévue d'ici 2021.

Au-delà de ces programmes, la DSNA poursuit également les investissements en cours qui permettent de respecter les échéances réglementaires européennes (implementing rules, Voice communication System, Data Link...).

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

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

Ce programme est le plus conséquent du budget annexe puisqu'il s'élèvera, en 2015, à 1 482 millions d'euros, en très légère hausse (+ 3,7 millions d'euros, soit + 0,3 %) par rapport à 2014. Avec 1 156 millions d'euros, ce sont les rémunérations et charges sociales de l'ensemble du BACEA, regroupées dans ce programme, qui représentent la majeure partie (78 %) des dépenses.

Le budget de fonctionnement et d'intervention enregistrera, en 2015, une baisse de 2 % (- 2,7 millions d'euros). L'effort portera principalement sur les dépenses logistiques et passera par la professionnalisation de la fonction achat et la mutualisation des marchés. L'application du plan d'administration exemplaire facilite la réduction des dépenses liées à l'utilisation des bâtiments et des véhicules. La démarche de maîtrise des coûts des déplacements professionnels sera poursuivie.

La subvention pour charge de service public versée par le programme à l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) s'élèvera, en 2015, à 95 millions d'euros, en baisse de 2 % par rapport à 2014.

Le budget d'investissement (hors gestion de la dette et hors ENAC) présentera, en 2015, une diminution de 13 % des autorisations d'engagement (- 2,5 millions d'euros) et de 10 % des crédits de paiement (- 1,9 million d'euros). Cette réduction sera permise par l'arrivée à maturité des grands projets stratégiques de modernisation dans les domaines de la gestion financière et des ressources humaines. Le nouveau système d'information financière (SIF) mis en place en 2011 pour le BACEA est un progiciel de gestion intégrée. Il équivaut au système CHORUS pour la gestion financière du budget général, avec en outre une comptabilité générale, une comptabilité analytique et une comptabilité des immobilisations. Le système d'information pour les ressources humaines est en phase de préconception.

Enfin, le budget 2015 prévoit la poursuite d'une opération de réfection du siège de la Direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie pour un montant d'un million d'euros en autorisations d'engagement et de 0,6 million d'euros en crédits de paiement.

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

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

L'action *Développement durable et régulation* enregistrera, en 2015, un tassement de son budget à hauteur de 9,5 millions d'euros (9,7 millions en 2014), malgré le lancement de deux projets : 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 et, d'autre part, la construction d'un laboratoire de test et de certification des équipements destinés à détecter les explosifs artisanaux.

Cette évolution s'accompagne d'une légère baisse des dépenses de fonctionnement et d'intervention, traduisant les efforts de gestion réalisés par les services d'une part, et les restrictions des aides accordées aux fédérations aéronautiques d'autre part.

L'action *Surveillance et certification* regroupe les dépenses de fonctionnement (hors action sociale) et les dépenses d'investissement de l'ensemble des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile (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.

En 2015, la dotation initiale inscrite sur cette action est de 24,9 millions d'euros répartis à raison de 20,6 millions d'euros pour les dépenses d'exploitation et de 4,3 millions d'euros pour les dépenses d'investissement. Le budget de cette action augmente globalement de 0,3 % par rapport à 2014.

Les frais de fonctionnement baissent de 2 % alors même que les charges de formation et de déplacement des agents augmenteront ainsi que les frais d'externalisation de certaines fonctions support. Les coûts d'investissement sont orientés à la hausse en raison de la mise en œuvre d'un système d'information de la surveillance de l'aviation civile et de la mise en œuvre nécessaire, compte tenu de l'état du parc immobilier de la DSAC, d'une politique patrimoniale qui avait été mise en sommeil pendant plusieurs années.

Enfin, l'action *Enquête de sécurité aérienne* qui regroupe le budget annuel du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) sera stable, à environ 3 millions d'euros. En cas d'évènement exceptionnel comme une catastrophe aérienne ou la recherche d'épave en milieu hostile, un financement supplémentaire et conjoncturel devra être recherché.

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

Créée en 1949 et localisée depuis 1968 sur un espace de 20 hectares à Toulouse, l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), établissement public à caractère administratif, est placée sous la tutelle du ministère chargé des transports. C'est le seul opérateur de la mission.

Le 1^{er} janvier 2011, l'ENAC a fusionné avec le service d'exploitation de la formation aéronautique (SEFA), chargé de la formation pratique au pilotage et d'exploitation d'aéronefs dans le cadre de missions demandées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

1. Une école dont la qualité est internationalement reconnue

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

Mais l'ENAC est également une école qui, au-delà des besoins de formation de la DGAC, forme à la plupart des métiers du domaine du transport aérien et accompagne ainsi les besoins de formation de l'ensemble des acteurs publics et privés de ce domaine en France, en Europe et dans le monde. Cette diversité de formations fait de l'ENAC un exemple unique en Europe d'organisme formant à la quasi-totalité des métiers du transport aérien. L'école rassemble aujourd'hui 2 000 élèves répartis dans 25 programmes de formation différents (ingénieur, pilote de ligne, contrôleur aérien, etc.). Elle accueille également 7 500 stagiaires qui participent chaque année à plus de 400 sessions de stages de formation continue ou de perfectionnement. Ses activités internationales et sa dizaine de laboratoires de recherche conduisent en outre l'école à accueillir chaque année plusieurs centaines d'élèves et de stagiaires étrangers.

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

L'ENAC n'a cessé de développer et d'entretenir des liens avec de nombreux partenaires étrangers institutionnels, privés, universitaires ou professionnels. Outre un accord de double diplôme signé avec l'université de Beihang (Chine), elle a conclu des accords avec Aéroports de Paris et avec le Qatar Aeronautical College portant sur des actions de formation continue. Elle a également conclu un partenariat pour la création d'un Executive MBA in Aviation à Pékin avec l'université de Tsinghua.

Enfin en 2014, l'ENAC a poursuivi le développement de ses activités à l'international, notamment vers les pays émergents (Chine, Brésil), mais aussi vers la Russie et le Moyen-Orient (Oman et Liban). L'établissement a également poursuivi le développement de ses activités de recherche. Pour ce faire, l'ENAC a rassemblé des moyens humains (enseignants-chercheurs, thésards), des projets de collaboration (CNRS, ONERA, CNES, Université de Toulouse), et conclu des partenariats (Airbus, Thales, Steria, CGX, Intespace, Nextops, OKTAL, M3S, Cap Gemini, Amadeus, Rockwell-Collins, Egisavia) afin de devenir le point central de toutes les activités de recherche de la DGAC.

2. Un budget 2014 perturbé

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

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

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

Dans le budget d'origine, la subvention globale versée à l'ENAC par la DGAC s'établissait à 99 millions d'euros tandis que les ressources propres s'élevaient à 27,5 millions d'euros soit un total de recettes de 126,5 millions d'euros.

En cours d'exercice, deux éléments principaux sont venus contraindre ce budget :

- la subvention de la DGAC au titre du personnel a été réduite deux fois, d'abord de 0,2 million d'euros, puis de 1,8 million d'euros ;

- les prévisions de ressources propres ont été revues à la baisse de 1,3 million d'euros.

Le budget global réel de l'établissement peut donc être évalué à 123 millions d'euros en 2014, un niveau sensiblement identique à celui de 2013.

Les charges de personnel (83,2 millions d'euros) constituent la première dépense de l'ENAC, devant les dépenses de fonctionnement (31,3 millions d'euros) et les dépenses d'investissement (11,9 millions d'euros).

3. Le budget 2015 s'inscrira en hausse, malgré une subvention en baisse

En 2015, le budget de l'ENAC devrait s'élever à 126,2 millions d'euros, dont 96,8 millions d'euros provenant de la subvention de la DGAC et 28,2 millions d'euros issus des ressources propres de l'école.

Conformément aux orientations budgétaires du gouvernement, la subvention versée à l'ENAC en 2015 intègre une baisse globale de 2 % par rapport à celle versée au budget initial 2014. La répartition prévisionnelle par destination de la subvention est de 76,8 millions d'euros pour la partie personnel, 10,2 millions d'euros pour la partie fonctionnement, et 9,8 millions d'euros pour la partie investissement.

Sur la période 2015-2017 il est prévu que les ressources propres (hors produits calculés) suivent une croissance d'environ 4 % par an. Cette croissance repose notamment sur un développement à l'international en matière de formation au pilotage avec les compagnies aériennes, de formation et d'expertise dans le domaine de la navigation aérienne avec les clients institutionnels, de formation et d'expertise multidisciplinaire intégrée : pilote, ingénieur, contrôleur.

4. Les effectifs sous-plafond de l'ENAC continueront à diminuer

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

En 2014, l'école compte 890 emplois dont 835 sont financés par la subvention de la DGAC tandis que 10 sont financés sur les ressources propres de l'établissement : il s'agit de contrôleurs aériens de la DGAC travaillant à l'ENAC sur des contrats de formation de contrôleurs aériens pour le compte d'Eurocontrol, de la Marine nationale et de l'Armée de l'Air. L'école dispose en outre de 45 ETP hors plafond LFI, correspondant à des emplois non permanents, financés exclusivement sur ses ressources propres.

Afin de poursuivre les objectifs de réduction des effectifs, le nombre d'ETP sous plafond subventionné diminue de 2 % en 2015 et passe ainsi de 845 à 828 ETP. Dans ce plafond d'emplois, 10 ETP continuent d'être financés par les ressources propres. Il s'agit d'agents permanents affectés exclusivement à la génération des ressources propres.

Le nombre d'emplois hors plafond sera quant à lui porté de 45 à 50 ETP en 2015 afin d'accompagner la croissance des activités qui génèrent des ressources propres pour l'établissement.

Au total, les charges de personnel devraient passer de 83,3 millions d'euros en 2014 à 82,6 millions d'euros en 2015.

II. LE PROGRAMME 170 MÉTÉOROLOGIE

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

A. UN BUDGET QUI CONTINUERA À SE CONTRACTER EN 2015

1. La subvention pour charges de service public poursuivra sa baisse

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

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 2015 s'élèveront à 205,8 millions d'euros, en crédits de paiement comme en autorisations d'engagement. Cela représente une baisse de près de 2,5 millions d'euros (- 1,2 %) par rapport au budget de 2014 qui avait déjà fait l'objet d'une baisse de 3,2 % par rapport à 2013.

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

Sur ce montant, 183,15 millions d'euros seront affectés à l'action 1 *Observation et prévision météorologiques* contre 22,6 millions d'euros pour l'action 2 *Recherche dans le domaine de la météorologie*.

PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement et crédits de paiement		
		2014	2015	Évolution %
1	Observation et prévision météorologiques	185 619 497	183 152 000	- 1,3 %
2	Recherche dans le domaine météorologique	22 941 736	22 628 000	- 1,4 %
Total		208 561 233	205 780 000	- 1,3 %

Source : projet annuel de performances pour 2015.

La direction de Météo-France relève que le budget présenté est traditionnellement amputé d'une réserve qui s'élève à environ 4 millions d'euros, rarement restituée, ce qui diminue d'autant les moyens disponibles. En 2014, en outre, 8,7 millions d'euros ont été annulés en loi de finances rectificative, ce qui a réduit le budget réel du programme à seulement 199,2 millions d'euros.

2. Les recettes commerciales de Météo-France auprès des particuliers

Les recettes commerciales de Météo-France proviennent de deux lignes d'activité, les services pour le grand public et ceux pour les professionnels. Leur situation respective est très contrastée, tant en termes de constat que d'évolution attendue.

Les services audiotel et minitel ont longtemps représenté une part prépondérante des recettes commerciales de l'établissement. On assiste depuis plusieurs années à une évolution marquée des habitudes de consommation de ce type de services d'information en ligne, structurellement baissière.

C'est ainsi que le nombre d'appels des services audiotel de Météo-France en 2013 a été d'environ 5 millions, à comparer à plus de 40 millions par an à la fin des années 1990. La recette de l'audiotel en 2013 s'est établie à environ 10,5 millions d'euros, en baisse de près de 20 % par rapport à l'année précédente. L'hypothèse retenue est celle de la poursuite d'une décroissance annuelle très marquée, de plusieurs millions d'euros par an ; des incertitudes existent toutefois sur l'évolution, notamment au vu de la grande sensibilité de cette recette aux situations météorologiques observées.

Au cours de ces dernières années, le site internet *meteofrance.com* est devenu l'un des premiers sites éditoriaux français, avec en moyenne plus de 1,3 million de visiteurs uniques par jour. Il est complété par les applications sur smartphones qui, à la fin 2013, ont fait l'objet de plus de 6,5 millions de téléchargements et de 150 millions de visites dans l'année.

Le modèle économique publicitaire mis en place par Météo-France a permis de générer environ 5 millions d'euros de recettes en 2013, en progression de seulement 4 % par rapport à l'année précédente. En effet, malgré la progression des audiences du site web, le contexte du marché publicitaire a été très marqué par la crise, amenant notamment une contraction en valeur du marché des bandeaux publicitaires classiques. Les applications mobiles, dont les audiences se sont pourtant fortement développées ces dernières années, se valorisent pour l'instant moins bien sur le marché publicitaire que les sites Internet traditionnels.

Pour les années suivantes, Météo-France prévoit d'être en ligne avec l'évolution du marché, dont les analystes anticipent une progression proche de 10 % par an.

3. Les recettes commerciales auprès des professionnels diminuent

Les recettes commerciales vers les professionnels se sont élevées en 2013 à 20,2 millions d'euros, en baisse d'environ 3 % par rapport à l'année précédente, dans un marché marqué par une concurrence très vive, ce qui a notamment eu pour effet de peser sur les prix de vente. Dans ce contexte, Météo-France a légèrement amélioré ses positions de parts de marché.

À l'intérieur de cette ligne d'activité, la situation des différents secteurs est elle-même très contrastée.

Comme partout en Europe, le secteur des médias est le premier marché pour les prestataires météo, mais il est aussi le plus soumis à la concurrence. Ainsi, depuis le début de l'année 2014, France Télévisions s'approvisionne, pour ses antennes nationales, auprès d'un fournisseur concurrent. Dans ce contexte, Météo-France anticipe une décroissance en valeur de ses ventes.

Le secteur de l'énergie est très « météo-sensible », dans toutes ses composantes, depuis la production, le transport, la distribution, la consommation, le forage en mer, les réseaux de chauffage et de climatisation... Cet aspect est encore renforcé par la montée en puissance des énergies renouvelables. C'est un secteur client privilégié pour Météo-France et il est prévu que l'enrichissement régulier des prestations fournies se prolonge dans les prochaines années, tant en volume qu'en valeur.

Les assureurs utilisent désormais les services de Météo-France à des fins de prévention et de réduction de la sinistralité. Météo-France travaille désormais avec plusieurs assureurs, en y associant des services complémentaires apportés par ses filiales Météorage et Prédicit Services.

Des contrats-cadres ont été mis en place ces dernières années avec les grands groupes du BTP ainsi que des services sur Internet pour les PME de ce secteur. Malgré cela, l'érosion du chiffre d'affaires de Météo France sur ce secteur du BTP, constatée en 2013, se poursuit en 2014, et ceci n'est pas sans lien avec la crise du secteur.

Les gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers font partie des grands utilisateurs de services d'information météorologique, en particulier pour la viabilité hivernale. L'offre de Météo-France a déjà beaucoup évolué et continuera de le faire, en allant vers des outils d'aide à la décision, dans un milieu lui aussi très concurrentiel, où chacun de ces acteurs est très sollicité par des concurrents étrangers de Météo France.

Dans le secteur de l'agriculture, Météo-France a mis en place des partenariats avec des acteurs techniques du domaine, afin d'apporter des solutions de services intégrés aux utilisateurs.

En 2014, le secteur des professionnels a réussi sa stratégie de diversification en engrangeant ses premiers succès sur de nouveaux marchés tels que le forage en mer, les transporteurs et l'assainissement, en commercialisant des services bâtis avec ses filiales et des partenaires industriels.

Pour autant, Météo-France s'attend à une possible érosion de ses parts de marché de sur des secteurs qualifiés de traditionnels (Médias, BTP, Routes) où la tension sur les prix est réelle.

Le contexte de déclin accentué des services téléphoniques et de forte concurrence sur le marché des professionnels va ainsi rendre difficile l'atteinte de l'objectif initialement fixé pour l'exercice 2014 (35 millions d'euros). Ce contexte amène aussi à envisager avec beaucoup de prudence les années suivantes avec, en particulier, une nouvelle baisse attendue des recettes commerciales en 2015.

4. Les autres recettes de Météo-France

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

- la redevance de navigation aérienne qui devait s'élever à 85,5 millions d'euros en 2014 en vertu d'un accord passé avec la DGAC. Le Rapporteur spécial regrette qu'aucune prévision pour l'année à venir ne soit présentée dans le projet de budget pour 2015. Cette redevance est versée à Météo-France en rétribution des services spécifiques que l'agence fournit en matière de transport aérien ;

- des recettes commerciales, initialement programmées à hauteur de 35 millions d'euros en 2014 mais dont le résultat final risque d'être inférieur à cet objectif ;

- des redevances collectées lors de la fourniture de données publiques, en tout état de cause inférieures à 2 millions d'euros ;

- des financements par des tiers (principalement, l'Union Européenne) des différents contrats de recherche, de l'ordre de 8 millions d'euros ;

- des recettes diverses, notamment à la participation de collectivités territoriales au fonctionnement de réseaux d'observation locaux.

- ponctuellement, des retours provenant du compte d'affectation spéciale *Immobilier* liés à des cessions antérieures de biens ayant appartenus à l'établissement. Une somme de 5,5 millions d'euros doit faire l'objet de plusieurs versements étalés sur la période 2015-2017.

B. MÉTÉO-FRANCE N'ÉCHAPPE PAS AUX RÉDUCTIONS D'EMPLOIS

1. Près de cent emplois supprimés chaque année

Les orientations gouvernementales arrêtées en 2012, destinées notamment à renforcer ou maintenir les effectifs des secteurs ministériels prioritaires, ont conduit à retenir pour Météo-France, en 2013, le principe d'une suppression de 2,9 % des effectifs inscrits au plafond d'emplois de l'année précédente (- 99). Pour 2014, cette suppression a été réduite à 2,68 %, ce qui correspond à 89 emplois. Pour l'année 2015, les réductions affecteront 2,6 % des emplois (- 85), ramenant les effectifs de Météo France à 3 158 postes. Pour mémoire, cet opérateur employait 3 541 agents en 2009.

Plafond d'emplois en 2013 : 3 332 ETP (– 99) ;

Plafond d'emplois en 2014 : 3 243 ETP en 2014 (– 89).

Plafond d'emplois en 2014 : 3 158 ETP en 2015 (– 85).

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

- 7 pour la catégorie I (cadres supérieurs) ;
- 16 pour la catégorie II (ingénieurs et chercheurs) ;
- 51 pour la catégorie III (techniciens supérieurs) ;
- 11 pour la catégorie IV (administratifs et ouvriers).

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

2. La masse salariale reste orientée à la baisse

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

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

La stabilisation en 2014 comme en 2015 du taux de cotisation au CAS *Pensions* va permettre aux suppressions d'emplois de produire leur plein effet ce qui aura pour conséquence de réduire, deux années de suite, la masse salariale de l'opérateur ainsi que le montre le tableau ci-après.

En 2014, la baisse des effectifs se traduit directement par une baisse de la masse salariale de 2,7 millions d'euros (– 1 %). Cette baisse s'accroîtra en 2015, avec une réduction de près de 5,8 millions d'euros des crédits de personnel inscrits dans le projet de loi de finances (– 2,2 %).

ÉVOLUTION DE LA MASSE SALARIALE DE MÉTÉO FRANCE

(en millions d'euros)

Année	Crédits de personnel	Evolution	(%)
2010	254,7		
2011	261,9	+ 7,2	+ 2,8
2012	264,7	+ 2,8	+ 1,1
2013	268,8	+ 4,1	+ 1,5
2014	266,1	- 2,7	- 1,0
2015	260,3	- 5,8	- 2,2

C. LA POURSUITE DE LA MODERNISATION DE MÉTÉO-FRANCE

1. La réorganisation territoriale est bien engagée

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

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

Pour 2012, une première liste des centres à fermer avait été définie : elle comprenait 18 entités (14 Centres Départementaux de la Météorologie, et 4 stations aéronautiques). Elle avait été présentée au Conseil d'administration de Météo-France du 3 juillet 2009.

Pour les années 2013 à 2016, des listes, respectivement, de 12 centres et d'une station (2013), de 6 centres (2014), de 8 centres (2015) et de 6 centres et 2 stations (2016), ont été définies dans les mêmes conditions. Les procédures de concertation sont achevées pour l'ensemble des centres appelés à fermer. Les arrêtés fixant la liste des unités restructurées pour lesquelles est ouverte la prime de restructuration de service ont été publiés pour toutes les fermetures programmées de 2013 à 2015. Pour les fermetures 2016, le dernier arrêté est en cours de signature.

En matière sociale, un examen approfondi des situations individuelles du personnel a été mené. Un projet dénommé « Accompagnement individuel de la réorganisation territoriale » a été mis en place en avril 2009 au sein de l'établissement. Les premières étapes ont consisté en la réalisation d'entretiens individuels en 2009 et 2010 qui permettent de disposer de la meilleure appréciation possible des contraintes des agents concernés par les fermetures de

centres. Ces entretiens ont été poursuivis depuis lors afin d'apporter au personnel tous les éléments d'information nécessaires et de construire avec chaque agent un nouveau parcours professionnel. À l'été 2014, la totalité des agents concernés par les fermetures 2012, 2013 et 2014 ont pu trouver une solution acceptable et près de la moitié des agents des centres fermant en 2015 et 2016 disposent déjà de solutions.

Les 31 fermetures programmées pour 2012 et 2013 ont été réalisées de façon échelonnée de la toute fin 2011 à septembre. Les 6 fermetures prévues pour 2014 sont effectives depuis la fin du mois de septembre 2014. La fermeture d'une station, initialement prévue en 2016, a été anticipée au printemps 2014.

Ce resserrement du réseau territorial dans des centres d'une plus grande taille critique, qui est mis en œuvre progressivement, s'est accompagné de la mise en place, en 2012, d'une nouvelle organisation de la prévision météorologique, avec le passage à une « prévision amont » organisée sur deux niveaux (national, interrégional) et non trois comme précédemment (le troisième niveau, à l'échelon territorial, se concentre dorénavant sur la prévision conseil répondant aux besoins des utilisateurs).

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

2. Le renouvellement des radars hydrométéorologiques se poursuit

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

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

Le territoire métropolitain est actuellement couvert par un réseau de 27 radars météorologiques en exploitation opérationnelle, d'âge variant entre quelques mois et 30 ans. Météo-France exploite également sept radars hydrométéorologiques outre-mer. Les technologies sont très disparates et, les engins les plus anciens n'étant plus fabriqués, les agents de Météo-France sont parfois contraints d'usiner eux-mêmes des pièces de rechange.

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

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

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

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

3. L'entrée en service d'un nouveau supercalculateur

De 2006 à 2014, Météo-France a utilisé un supercalculateur NEC situé, comme les supercalculateurs précédents, dans la salle de calcul dont l'établissement dispose sur son site de la Météopole à Toulouse. Cet appareil a été remplacé, en 2014, par un nouveau supercalculateur composé de deux ordinateurs indépendants, l'un étant opérationnel, le second, capable de prendre le relais en cas de panne du premier, hébergeant l'essentiel de l'activité de recherche quand le système opérationnel fonctionne nominalement.

Le marché correspondant à ce nouveau supercalculateur a été notifié à la société Bull en octobre 2012. La première partie du système a été installée dans la salle de calcul de la Météopole entre mars et août 2013 et a été déclarée opérationnelle en janvier 2014. La seconde partie de l'installation, installée peu après, a été déclarée opérationnelle en avril 2014.

Ce nouveau supercalculateur dispose d'une puissance d'un petaflops, c'est-à-dire qu'il est capable de réaliser un million de milliards d'opérations par seconde sur des nombres réels. Cette puissance est répartie en un demi petaflops sur chacune des deux parties de l'installation. Dans le classement mondial des supercalculateurs les plus puissants, les deux demi-configurations apparaissent aux 79^{ème} et 80^{ème} rangs.

Cet équipement n'a pas été acheté, mais fait l'objet d'un contrat de location avec entretien d'un montant annuel de 7,3 millions d'euros auxquels il faut ajouter des frais liés à la consommation d'électricité (près d'un million d'euros par an) et au gardiennage des installations (0,2 million d'euros). En outre, la salle de la Météopole qui accueille ce nouveau super ordinateur a dû faire l'objet de travaux d'adaptation et a été climatisée pour un coût total de 1,2 million d'euros.

Si la prévision météorologique est indubitablement bien meilleure de nos jours qu'il y a 10 ou 20 ans, la raison principale en est l'augmentation de la puissance de calcul disponible pour les modèles de prévision du temps. D'autres raisons existent aussi, comme l'amélioration de l'observation météorologique au travers notamment du développement des satellites météorologiques, mais sans la puissance de calcul, il n'aurait pas été possible de développer les méthodes numériques qui permettent de tirer réellement parti de ces nouvelles sources d'observation pour améliorer la prévision.

Le remplacement du superordinateur NEC par le tout nouveau Bull s'inscrit donc dans une longue lignée de changements réguliers de systèmes, tous les trois ans en moyenne, apportant à chaque fois un gain sensible à la puissance de calcul disponible. Ainsi, si l'on prend comme référence le premier superordinateur opéré en propre par Météo-France, le Cray-2 installé à Toulouse en 1992, la puissance de calcul est, sur le Bull, plus de 100 000 fois supérieure.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

Après les auditions de Mme Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et de M. Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports, à la mer et à la pêche (voir le compte rendu de la commission élargie du 6 novembre 2014 à 9 heures ⁽¹⁾), la commission des Finances examine les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.

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

*Enfin, elle **adopte** suivant l'avis favorable de M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial, le budget annexe Contrôle et exploitation aériens, puis suivant les avis favorables de MM. Marc Goua, Alain Rodet et Olivier Faure, rapporteurs spéciaux, **adopte** les crédits des comptes spéciaux Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale, Aides à l'acquisition de véhicules propres et Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.*

*

* *

(1) http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2015/commissions_elargies/

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

– le **13 octobre 2013**, M. Jean-Marc Nasr, directeur général d’Airbus Defence & Space, M. Gérard Moisselin conseiller du président pour les affaires de sécurité et régionales, Mme Anne-Sophie de la Bigne, directrice des affaires civiles à la direction des affaires publiques France d’Airbus Group, Mme Annick Perrimond-du Breuil, directrice des relations avec le Parlement d’Airbus Group.

– le **13 octobre 2014**, M. Patrick Gandil, directeur général de l’Aviation civile (DGAC) et de Massé, secrétaire général.

– le **14 octobre 2014**, M. Augustin de Romanet, président-directeur général de l’Aéroport de Paris, de M. Edward Arkwright, directeur du pôle Finances et stratégie, de M. Franck Goldnadel, directeur de l’aéroport Roissy-Charles de Gaulle, de M. Franck Mereyde, directeur de l’aéroport d’Orly, et de M. Khaled Klau, chargé des relations parlementaires.

– le **14 octobre 2014**, M. Frédéric Gagey, président-directeur général d’Air France et de Mme Patricia Manent, directrice-adjointe des affaires publiques.